



portalbenews.com.br

SUAPE Autorizado o início da última fase de restauração do molhe do complexo portuário pernambucano ▶ **p6**

ESTILO BE Fausto Franco, novo diretor de Relações Institucionais do Grupo Brasil Export, fala sobre o desafio e o potencial de crescimento do fórum ▶ **p13**



Judeu Marc/Vale



Petrobras e Vale unem forças por combustíveis renováveis

Parceria foca na redução de emissões com Diesel R e testes de bunker sustentável em embarcações de minério ▶ **p4**

Divulgação



Arroio do Sal recebe investimento de R\$ 1,3 bilhão para construção de porto ▶ **p5**

OPINIÃO Em um mundo antes da IA e da rigidez corporativa, Luiz Guimarães relembra como a diversão permeava os dias de trabalho ▶ **p8**

OPINIÃO José Geraldo Vantine analisa o papel dos transportes e alerta para a necessidade de políticas de Estado e não apenas de governo ▶ **p9**

EDITORIAL

Um novo horizonte para o Rio Grande do Sul

A assinatura do contrato para a construção do Porto Meridional de Arroio do Sal, ocorrida nessa sexta-feira, em Porto Alegre (RS), é um marco importante para o Rio Grande do Sul e para o Brasil.

Essa megaobra, com um investimento de quase R\$ 1,3 bilhão, promete transformar a matriz econômica do estado, gerando milhares de empregos e impulsionando o desenvolvimento de diversos setores.

A construção de um novo terminal de cargas no Rio Grande do Sul representa um avanço significativo para a infraestrutura portuária brasileira. O Porto Meridional, com sua capacidade de movimentação de granéis líquidos e sólidos e de contêineres, atenderá à crescente demanda do comércio internacional e fortalecerá a posição do Brasil como um importante player no mercado global.

Para o Rio Grande do Sul, o novo porto representa uma oportunidade única de desenvolvimento econômico. A redução dos custos logísticos, a facilitação do escoamento da produção e o aumento da competitividade das empresas gaúchas são alguns dos benefícios que se esperam com a nova infraestrutura.

Além disso, o porto deverá atrair novos investimentos para o estado, gerando mais empregos e renda para a população.

A localização estratégica do Porto Meridional, na costa do Rio Grande do Sul, o torna um ponto estratégico para o escoamento da produção agrícola, industrial e mineral do estado e de regiões vizinhas. A nova infraestrutura também poderá contribuir para o desenvolvimento do turismo na região, atraindo visitantes e gerando novos negócios.

É importante destacar que o investimento na construção do Porto Meridional não se limita aos aspectos econômicos. A obra também trará benefícios sociais, como a geração de empregos diretos e indiretos, a qualificação da mão de obra e o desenvolvimento de novas tecnologias.

No entanto, é fundamental que a construção do porto seja acompanhada de forma rigorosa, garantindo que os prazos sejam cumpridos e que os impactos ambientais sejam minimizados. A participação da sociedade civil nesse processo é essencial para garantir que os benefícios do novo porto sejam distribuídos de forma equitativa e que os interesses da comunidade sejam preservados.

Em suma, a construção do Porto Meridional de Arroio do Sal representa um novo capítulo na história do Rio Grande do Sul. É fundamental que todos os atores envolvidos nesse processo trabalhem em conjunto para garantir o sucesso desse empreendimento e para que os benefícios sejam sentidos por toda a sociedade.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 4 Petrobras e Vale selam parceria para avançar na descarbonização

HUB

- 3 Pequenas empresas atingidas pelo apagão em São Paulo terão linha de crédito federal

NACIONAL

- 3 Salgado Filho reabre após 5 meses e retomada de voos tem início na segunda-feira

Arroio do Sal recebe investimento de R\$ 1,3 bilhão para construção de porto

- 5 Wilson Sons recebe financiamento de R\$ 385 milhões do BNDES

Antaq inicia tomada de subsídios para sandbox regulatório

REGIÃO NORDESTE

- 6 Início da última fase de restauração do molhe do Porto de Suape é autorizado

REGIÃO NORTE

- 6 Rio Negro registra leve aumento após atingir nível histórico de seca

REGIÃO SUDESTE

- 7 Autoridades e classe trabalhadora de Santos se posicionam contra leilão do STS10

OPINIÃO

- 8 “Tempos de trabalho com alegria”, por Luiz Dias Guimarães
- 9 “A distância abissal entre o plano e a ação”, por José Geraldo Vantine
- 10 “IA - Desafios legais e regulatórios”, por Paula Katarina de Freitas Ferreira

- 11 “STS10 – Nova Temporada”, por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

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



Sistema BE News de Comunicação

Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520,
Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente

Fabício Julião

Diretor-superintendente

Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira

Jacyara Lima

Diretor-geral

Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial

Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News

Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News

Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News

Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News

Mônica Mathias

Equipe de reportagem

Cássio Lyra, 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



LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@redenebnews.com.br

Nova linha de crédito 1

O Governo Federal deverá usar R\$ 150 milhões do Fundo Garantidor de Operações (FGO), para criar uma linha de crédito às pequenas empresas atingidas pelo apagão na Região Metropolitana de São Paulo. O plano foi anunciado nessa sexta-feira, dia 18, pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad. A medida provisória para formalizar a liberação dos recursos deve ser assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva antes da viagem à Rússia, na próxima semana, de forma que o dinheiro esteja disponível a partir de segunda-feira, dia 21.

Nova linha de crédito 2

Ao todo, 380 mil empresas da Grande São Paulo devem ser beneficiadas com essa linha de crédito. No caso do FGO, será exigida comprovação de que a empresa teve danos provocados por conta da falta de energia elétrica mais recente. Segundo Fernando Haddad, esses recursos não poderão ser utilizados por pessoas físicas que tiveram prejuízo, perdendo, por exemplo, eletrodomésticos, por conta do apagão.

Prisão 1

A Polícia Federal prendeu nessa sexta-feira, dia 18, um fiscal da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) suspeito de cobrar propina para liberar veículos de transporte de cargas e de passageiros. A prisão ocorreu durante a segunda fase da operação The Inspector, que investiga crimes de corrupção envolvendo fiscais do órgão, no Rio de Janeiro. A Justiça Federal de Volta Redonda (RJ) já havia expedido um mandado de prisão contra ele.

Prisão 2

O alvo da ação desta sexta-feira é suspeito de realizar movimentações financeiras que ultrapassam R\$ 380 mil. As irregularidades teriam sido cometidas pelo agente em Resende, também no sul fluminense, em 2020 e 2021.

Prisão 3

A primeira fase da operação foi desencadeada em novembro do ano passado, quando os policiais federais cumpriram cinco mandados de busca e apreensão para investigar um esquema de cobrança de propina para liberar veículos de transporte em um posto da ANTT em Barra Mansa, no sul fluminense.

Dólar em alta

Em um dia de turbulências no mercado financeiro, o dólar encostou em R\$ 5,70 e atingiu o maior nível desde o início de agosto. A Bolsa de Valores (B3) teve a segunda queda consecutiva, influenciada pelo recuo no preço do petróleo e pela expectativa de aumento de juros. O dólar comercial encerrou esta sexta-feira vendido a R\$ 5,698, com alta de R\$ 0,039 (+0,68%).

Salgado Filho reabre após 5 meses e retomada de voos tem início na segunda-feira

Equipamento porto-alegrense que passou por obras em virtude da enchente volta a operar com 71 voos

Eduardo Oliveira/MPor



De acordo com a Fraport, concessionária que administra o aeroporto, o Salgado Filho terá condições de operar até 128 voos diários em rotas domésticas, das 8 às 22 horas

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

O Governo Federal, por meio de um avião da Força Aérea Brasileira (FAB), realizou na sexta-feira (18) o primeiro pouso no Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS). O equipamento estava fechado desde o início de maio, em virtude da enchente que castigou praticamente todo o estado. As operações de voos comerciais serão retomadas de forma parcial a partir da próxima segunda-feira, dia 21.

Inicialmente, estão programados 71 voos, com expectativa de aumento para 122 a partir do dia 1º de novembro em novembro. As três principais companhias aéreas brasileiras do

setor - Azul, Gol e Latam - já começaram a vender passagens.

Segundo a Fraport, concessionária que administra o aeroporto, o terminal terá condições de operar até 128 voos diários em rotas domésticas, das 8h às 22h, com uma média de 12 partidas por hora.

A retomada será gradual, com operações limitadas a uma pista reduzida de 1.730 metros. A previsão é de que o terminal retome sua capacidade total em 16 de dezembro, incluindo voos internacionais.

Até o momento, foram confirmados voos para Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Campinas (SP), Guarulhos (SP), Rio de Janeiro e São Paulo. Em novembro, devem ser retomados os voos para Curitiba (PR), Pelotas (RS), Santa Maria (RS), Santo Ângelo (RS) e Uru-

guaiana (RS).

Os passageiros devem seguir as instruções das companhias aéreas quanto aos horários de check-in e embarque, sendo recomendada a chegada ao aeroporto com pelo menos duas horas de antecedência.

O fechamento do aeroporto ocorreu em decorrência das enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul. Cerca de 75% da pista foi inundada, e o terminal também foi atingido, resultando em grandes danos que impediram a continuidade das operações. Antes dos danos causados pela catástrofe ambiental, o Salgado Filho registrava uma média de 1,3 mil voos por semana.

Reparos

As obras realizadas pela Fraport

para a reabertura do Aeroporto Salgado Filho incluíram a limpeza e a inspeção das placas de concreto que formam a base da pista, seguidas de fresagem, remoção de detritos e recomposição das camadas de asfalto em um trecho de 1.400 metros da pista de pouso e decolagem (PPD), além das taxiways D, M4, F e TL.

A recuperação também abrangeu os sistemas de bagagem nas áreas internacional e de restituição de bagagem doméstica, assim como a modernização de escadas rolantes, elevadores e equipamentos de raio-X, além de melhorias na área pública do piso 1. A sinalização horizontal foi refeita, assim como as luzes de balizamento e a recuperação parcial de várias subestações de energia.

Arroio do Sal recebe investimento de R\$ 1,3 bilhão para construção de porto

Expectativa é de que o terminal impulse a produção logística do Rio Grande do Sul, especialmente no manejo de granéis líquidos e sólidos

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O contrato para a execução do Porto Meridional de Arroio do Sal, no Rio Grande do Sul, foi assinado na sexta-feira (18) em uma cerimônia realizada na sede da Federação das Indústrias do Es-

tado do Rio Grande do Sul (Fiersg).

A construção do Terminal de Uso Privado (TUP) prevê um investimento de quase R\$ 1,3 bilhão, com a geração de mais de 2 mil empregos diretos e quase 5 mil indiretos. O projeto é apontado como uma importante transformação para a matriz econômica do estado, abrangendo setores que vão desde a construção civil até funções administrativas e de

suporte.

Com a conclusão da obra, a expectativa é de que o novo porto impulse a produção logística do Rio Grande do Sul, especialmente no manejo de granéis líquidos e sólidos, além de um aumento expressivo no volume de contêineres. O equipamento promete ser um fator-chave na competitividade das empresas da região, que poderão reduzir os altos custos logís-

ticos e aumentar sua eficiência no mercado.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, o TUP em Arroio do Sal será uma infraestrutura portuária moderna, projetada para atender à crescente demanda do comércio internacional. Além de facilitar o transporte de cargas, o porto tem o potencial de impulsionar o desenvolvimento econômico e social da região.

NACIONAL

Petrobras e Vale selam parceria para avançar na descarbonização

Empresas colaboram no desenvolvimento de combustíveis com conteúdo renovável e soluções para o setor de mineração e transporte

Carlos Eduardo Livino/Agência Petrobras



O Diesel R, fornecido pela Petrobras, está sendo utilizado em uma locomotiva que opera na estrada de ferro administrada pela Vale que conecta o Espírito Santo a Minas Gerais

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A Petrobras e a Vale firmaram um acordo para o fornecimento de produtos que priorizam a competitividade e o avanço na descarbonização. O contrato inclui o uso do Diesel R em veículos da mineradora. A assinatura ocorreu na sexta-feira (18), no Rio de Janeiro, com a presença da presidente da Petrobras, Magda Chambriard, e do presidente da Vale, Gustavo Pimenta. O acordo estabelece uma colaboração entre as empresas para identificar oportunidades de negócios em baixo carbono,

incluindo diesel coprocessado com conteúdo renovável, gás natural e bunker com 24% de conteúdo renovável. O Diesel R, fornecido pela Petrobras, está sendo utilizado em uma locomotiva que opera na estrada de ferro do Espírito Santo a Minas Gerais, além de um caminhão fora de estrada com capacidade para 214 toneladas, que atua na mina Fábrica Nova, no Complexo Mariana (MG).

Esse é o primeiro caso de venda do diesel coprocessado com conteúdo renovável da Petrobras diretamente para um consumidor final. Produzido pela companhia a partir do coprocessamento de derivados de petróleo com matérias-primas de origem vegetal, o diesel B R5 contém, além do conteúdo renovável, uma mistura obrigatória

de 14% de biodiesel, resultando em um combustível com 18,3% de conteúdo sustentável. "Estamos desenvolvendo combustíveis cada vez mais verdes e honrando nosso compromisso de descarbonização das nossas atividades. A parceria com a Vale é mais uma concretização do objetivo da Petrobras de aperfeiçoar a capacidade produtiva e a estrutura logística da empresa, para entregar ao mercado produtos mais verdes. Como o Diesel R e reforçar nossa estratégia de descarbonização", afirma a presidente da Petrobras, Magda Chambriard.

"Estamos muito felizes em anunciar essa ampla parceria com a Petrobras, que traz benefícios para ambas as companhias e cria valor para o Brasil",

destaca o presidente da Vale, Gustavo Pimenta. "O acordo reforça o compromisso da Vale de promover a descarbonização das suas operações e de oferecer soluções para reduzir as emissões de seus clientes, aproveitando, assim, o diferencial competitivo do Brasil em combustíveis renováveis".

A Petrobras é pioneira no desenvolvimento de diesel com conteúdo renovável. O Diesel R é um diesel S10 que contém um percentual de HVO (óleo vegetal hidrotratado, na sigla em inglês) em sua composição. A parte renovável é quimicamente idêntica ao óleo diesel mineral, sendo obtida por meio do hidrotratamento de matéria-prima renovável (óleos vegetais). Assim, o combustível não requer modificações em veícu-

los ou estruturas de armazenamento para seu uso. Trata-se de um produto patenteado pela Petrobras, que atualmente conta com 5% de renováveis.

Gás e bunker

O acordo também inclui a colaboração para modelos mais competitivos de fornecimento de gás natural, essencial na produção de pelotas e no briquete de minério de ferro – um produto desenvolvido pela Vale que ajuda a promover a descarbonização da siderurgia. Além disso, a aliança prevê a comercialização pela Petrobras de uma mistura de bunker com baixo teor de enxofre e 24% de biodiesel para testes em uma embarcação de transporte de minério de ferro a serviço da Vale.

Carlos Eduardo Livino/Agência Petrobras



O combustível da estatal também é usado por um caminhão fora de estrada com capacidade para 214 toneladas, que atua na mina Fábrica Nova, no Complexo Mariana

Carlos Eduardo Livino/Agência Petrobras



A cerimônia de assinatura do contrato aconteceu no Rio de Janeiro, com a presença da presidente da Petrobras, Magda Chambriard, e do presidente da Vale, Gustavo Pimenta

Wilson Sons recebe financiamento de R\$ 385 milhões do BNDES

Recursos do Fundo da Marinha Mercante visam a construção e manutenção de embarcações, com ênfase em sustentabilidade e eficiência operacional

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br



Reprodução/BNDES

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou a aprovação de dois financiamentos no total de R\$ 385 milhões para a empresa Wilson Sons Estaleiros Ltda., voltados para a construção, manutenção e reparo de rebocadores. Esses recursos, que representam 90% dos investimentos, são provenientes do Fundo da Marinha Mercante (FMM), operado pelo BNDES.

Esses rebocadores têm como objetivo apoiar operações portuárias no Brasil. A Wilson Sons afirma que, para garantir um alto nível de segurança e eficiência, adota um robusto sistema de manutenção, que segue as diretrizes da Marinha do Brasil. O programa inclui inspeções e manutenções preventivas, além de um ciclo quinque-

nal de docagem, assegurando que as embarcações operem com segurança e dentro das regulamentações.

Um dos financiamentos, de R\$ 236 milhões, será destinado à manutenção e reparo de 33 rebocadores da frota da empresa. Os trabalhos serão realizados no estaleiro Wilson Sons, em Guarujá (SP), ou em outros

estaleiros nacionais, visando restaurar a capacidade operacional, melhorar a segurança e modernizar os subsistemas dessas embarcações.

O segundo financiamento, de R\$ 149 milhões, é para a construção de três novos rebocadores do tipo ASD 2312 70 TTE, equipados com sistemas de combate a incêndio. Proje-

tados para operações versáteis, esses rebocadores são capazes de manobrar grandes embarcações, como navios de contêineres de até 366 metros, e foram desenhados para reduzir o consumo de combustível e diminuir as emissões de carbono.

Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, destacou a importância do setor marítimo,

que é responsável por 95% da logística do comércio exterior brasileiro. "O Brasil possui um grande potencial na indústria naval, embora com desafios que demandam inovações e melhorias. É um setor que gera crescimento e empregos. O governo do presidente Lula está retomando os investimentos na indústria naval, e o BNDES já aprovou R\$ 4,8 bilhões em recursos do Fundo da Marinha Mercante", afirmou.

Arnaldo Calbucci, COO da Wilson Sons, destacou a importância das novas embarcações para a renovação da frota da empresa. "As novas embarcações reforçam nosso compromisso com a modernização das operações, gerando empregos e renda, além de contribuir para o progresso do Brasil".

O Fundo da Marinha Mercante, administrado pelo Ministério dos Transportes, tem o objetivo de financiar o desenvolvimento da marinha mercante e da indústria naval no Brasil. Sua principal fonte de recursos é o Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), um tributo instituído em 1987.

Um dos financiamentos, de R\$ 236 milhões, será destinado à manutenção e reparo de 33 rebocadores da Wilson Sons. O outro, de R\$ 149 milhões, visa construir três unidades

Antaq inicia tomada de subsídios para sandbox regulatório

Novo mecanismo permitirá que empresas testem modelos de negócios com regras diferenciadas durante 30 dias

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br



Divulgação/Antaq

A aprovação da abertura de uma tomada de subsídios para discutir o sandbox regulatório foi decidida durante reunião da diretoria colegiada da Antaq, realizada na quinta-feira

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou durante reunião realizada na quinta-feira (17) a aprovação da abertura de uma tomada de subsídios, que terá duração de 30 dias, para discutir o ambiente regulatório experimental, também conhecido como sandbox regulatório.

Esse mecanismo permite que uma empresa selecionada por meio de chamamento público opere sob regras distintas das aplicadas ao restante do mercado, por um período específico. Durante esse intervalo, a

empresa poderá testar novos modelos de negócios ou serviços inovadores, sempre sob a supervisão da Antaq, que avaliará os potenciais benefícios e riscos para a sociedade ao final do

período de testes.

O objetivo do sandbox regulatório é possibilitar que as empresas explorem inovações que não poderiam ser avaliadas sem mudanças nas normas vi-

gentes. Essa abordagem promove maior governança e estabilidade regulatória, desatrelando o início de certas atividades econômicas da necessidade de novas regulamentações que se

adaptam a modelos de negócios emergentes.

O sandbox é destinado a situações específicas e segue um chamamento público com regras e critérios definidos em edital. O instrumento permite a experimentação de novas regras em grupos restritos antes de serem implementadas para o público geral, incentivando um ambiente de inovação tecnológica.

Após o período de testes em um ambiente controlado, a Antaq definirá as regras que deverão ser seguidas por todo o mercado regulado, incluindo as empresas que participaram do sandbox regulatório.

REGIÃO NORDESTE

Início da última fase de restauração do molhe do Porto de Suape é autorizado

Obra de R\$ 123 milhões visa reforçar a segurança das operações de graneis líquidos e atender às mudanças climáticas

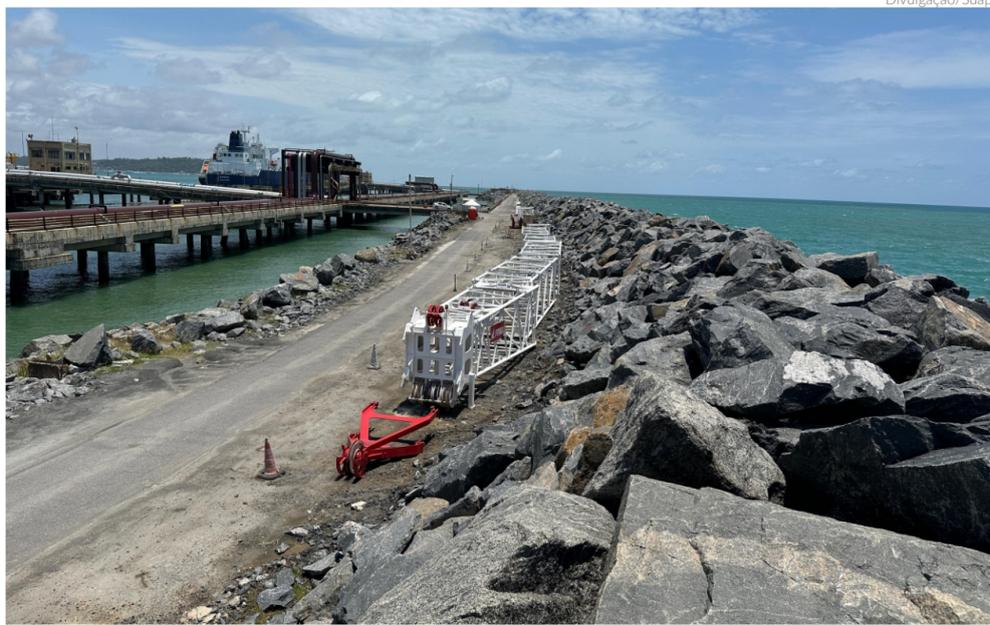
Divulgação/Suape

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redeneews.com.br

A governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSDB), assinou na quinta-feira (17) a ordem de serviço para o início da quarta e última etapa de restauração do molhe de abrigo do Porto de Suape, situado em Ipojuca, na Região Metropolitana. O evento aconteceu no Palácio do Campo das Princesas, no Centro do Recife.

O projeto, que demandará um investimento de R\$ 123 milhões, dos quais R\$ 73 milhões são provenientes do estado e R\$ 50 milhões do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 3), busca reforçar a segurança do complexo portuário. A previsão é que as obras sejam concluídas em 47 meses.

As obras referem-se à recomposição do prolongamento do molhe, que sofreu danos significativos na berma hidráulica ao longo dos últimos anos. Os trabalhos de recuperação visam



As obras referem-se à recomposição do prolongamento do molhe de abrigo do Porto de Suape, que sofreu danos significativos na berma hidráulica ao longo dos últimos anos

garantir a integridade do local, assim assegurando condições seguras para manobras e atracação de navios, além de minimizar a ação das ondas e correntes marítimas.

A obra será executada pela construtora Venâncio, que irá recuperar 1,8 quilômetro da

estrutura de pedra responsável por proteger os píeres de operações de graneis líquidos, como petróleo e seus derivados, contra as marés altas. Suape é líder nacional entre os portos públicos nesse tipo de operação, que representou 68,9% da movimentação do atracadouro

em 2023. O canteiro de obras já foi instalado, permitindo o início imediato dos serviços.

O secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Guilherme Cavalcanti, destacou a relevância da obra. "É uma obra que traz segurança na operação de graneis

líquidos, a exemplo do petróleo, gás de cozinha e gás natural, para que os grandes navios-tanques que operam em Pernambuco possam estar devidamente abrigados", afirmou.

Carlos Cavalcanti, diretor-presidente em exercício do Porto de Suape, informou que as máquinas e os equipamentos já estão no molhe para o início dos trabalhos ainda nesta quinta-feira. Ele também ressaltou a importância da obra frente às mudanças climáticas. "Estamos fazendo essa intervenção em função das mudanças climáticas que apontam para o aumento do nível médio do mar. Essa obra vai nos ajudar a enfrentar essa nova realidade, trazendo uma competitividade importante para o nosso porto", explicou.

A solenidade contou ainda com a presença do diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária do Porto de Suape, Ronaldo Lira, e da diretora de Infraestrutura da estatal, Renata Loyo.

REGIÃO NORTE

Rio Negro registra leve aumento após atingir nível histórico de seca

Após dias estável, rio em Manaus sobe para 12,13 metros, mas cenário de estiagem continua crítico na região

Divulgação/Governo Federal

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redeneews.com.br

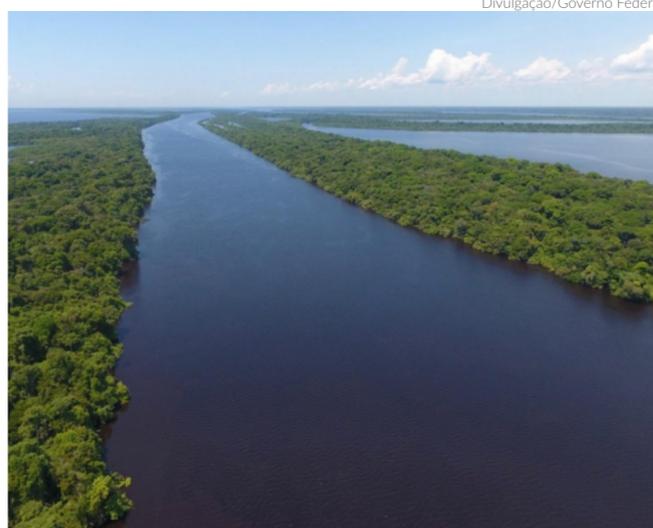
O Rio Negro, em Manaus (AM), apresentou um leve aumento no nível das águas nos últimos dois dias, após quatro dias estabilizado em 12,11 metros, o que representa a pior seca histórica registrada na região. Segundo informações do Porto de Manaus, o rio atingiu a marca de 12,13 metros na sexta-feira (18).

Desde o início da vazante, o Rio Negro registrou uma queda de 14,74 metros. No último dia 9 de setembro, o nível de 12,11 metros marcou o ponto mais crítico da estiagem, que forçou a capital amazonense a decretar situação de emergência no dia 11.

Enquanto o Rio Negro enfrenta a seca, o Rio Amazonas

também sofre com a redução do nível das águas, o que afeta diretamente o tráfego de navios de carga. Empresas que operam na região estimam que o fechamento para embarcações maiores deve se prolongar até o fim deste ano. O "plano B" – que consiste na utilização de dois terminais flutuantes instalados em setembro na área mais crítica – está em operação. Esses terminais permitem que as cargas sejam transferidas para balsas, adequadas para operar em menores profundidades. As informações foram publicadas pelo Valor Econômico.

O outra alternativa utilizada pelas empresas de transporte é o desvio das cargas para o porto de Vila do Conde, no Pará, o que, segundo Luís Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de



Cabotagem (Abac), adiciona cerca de dez dias ao trajeto. Resano acredita que a situação permanecerá crítica até dezembro, enquanto Augusto Cesar Barreto Rocha, diretor do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam) e colonis-

ta do BE News, projeta que a interrupção pode se estender até janeiro, como aconteceu no ano anterior.

A seca que afeta o Rio Amazonas neste ano é considerada ainda mais grave que a de 2023. Dados do Serviço Geológico do

Desde o início da vazante, o Rio Negro registrou uma queda de 14,74 metros. No último dia 9 de setembro, o nível de 12,11 metros no rio marcou o ponto mais crítico da estiagem

Brasil revelam que o Rio Negro, na estação do Porto de Manaus, registrou os níveis mais baixos desde o início das medições, em 1902. Em Itacoatiara, uma das áreas mais impactadas, a profundidade do Rio Amazonas também está abaixo do observado no ano passado.

Apesar da gravidade da seca, há otimismo em relação às chuvas. As precipitações começaram mais cedo este ano, com registros já em outubro, diferente de 2023, quando as chuvas só começaram em novembro. Nos últimos 30 dias, as chuvas no Norte do Amazonas superaram os volumes acumulados nos últimos dez anos.

REGIÃO SUDESTE

Autoridades e classe trabalhadora de Santos se posicionam contra leilão do STS10

Prefeitura defende que projeto do Governo Federal mantenha o cais público da margem direita do cais santista

Divulgação/APS



Atualmente, a capacidade do cais santista é de 6 milhões de contêineres. Com o leilão do STS10, a capacidade passará a ser de 9 milhões. A previsão é que o leilão ocorra em 2025

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redeneews.com.br

O anúncio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) em realizar o leilão do STS10, futuro terminal de contêineres da margem direita do Porto de Santos (SP), não foi bem recebido pela classe trabalhadora portuária do litoral de São Paulo. O deputado federal e presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), se posicionou contra a realização do certame. O parlamentar criticou o posicionamento do MPor, que não estabeleceu diálogo com as autoridades competentes. Já a Prefeitura de Santos defendeu que o novo projeto contemple a manutenção do cais público do Saboó.

Barbosa lamentou a falta de diálogo da pasta com a Prefeitura de Santos a respeito do anúncio. Em nota oficial, o parlamentar disse que o anúncio foi

feito sem anuência de autoridades importantes, citando o prejuízo para trabalhadores que atuam no cais público do Saboó, local em que o terminal venha a ser instalado.

“O anúncio desse leilão sem qualquer discussão com a cidade de Santos e seus trabalhadores demonstra uma total falta de consideração. Estamos falando de um terminal que gera mais de 2.500 postos de trabalho, atingindo os trabalhadores portuários avulsos requisitados via Ogmo (Órgão Gestor de Mão de Obra). Isso representa um drama social em duas frentes: para os avulsos, que têm uma função essencial no porto, e para os vinculados, que também perderiam seus empregos”, afirmou o deputado.

Na última quinta-feira (17), líderes de sindicatos que representam os trabalhadores e estivadores do Porto de Santos se reuniram com Barbosa, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, o secretário de Assuntos Portuários de Santos, Elias Júnior,

além de outras autoridades estaduais e municipais.

Na ocasião, o parlamentar declarou que vai acionar o Ministério para que haja uma consulta formal e uma reunião entre todas as autoridades que estão envolvidas no assunto do leilão do terminal.

“Qualquer iniciativa no Porto de Santos deve ser abrangente, envolvendo todos os atores, inclusive a Prefeitura, para que o progresso seja harmonioso e beneficie tanto o Brasil quanto a nossa cidade”, defendeu.

O presidente Anderson Pomini afirmou que serão realizadas audiências públicas antes da publicação final do edital, antes do processo de licitação para o leilão da área. O estudo está a cargo da Infra S.A., empresa federal ligada ao Ministério dos Transportes.

“Decidimos avançar com o leilão do STS10. Defendemos também a manutenção do Ecoporto em Santos durante o período do leilão. Reconhecemos a relevância dessa operadora,

especialmente por lidar com as chamadas cargas gerais, além da importância de preservar os empregos em nossa região. Essa é a defesa que estamos fazendo hoje na Casa Civil”, disse Anderson Pomini.

Leilão

Conforme anunciou o MPor nesta semana, o atual projeto do STS10 contempla toda a área do cais do Saboó, de 602 mil metros quadrados. Projeta-se a presença de quatro berços de atracação no futuro terminal, quantidade maior do que o projeto original, que previa três berços. De acordo com os estudos, o projeto vai ampliar em 50% a capacidade de contêineres movimentados no Porto de Santos.

Atualmente, a capacidade do cais santista é de 6 milhões de contêineres. Com o leilão do STS10, a capacidade passará a ser de 9 milhões de contêineres. A previsão é que o leilão ocorra em 2025.

O MPor afirmou, ainda,

que vai analisar em conjunto com a Infra S.A. a melhor modelagem referente à transferência do terminal de passageiros do Porto de Santos, o Concais.

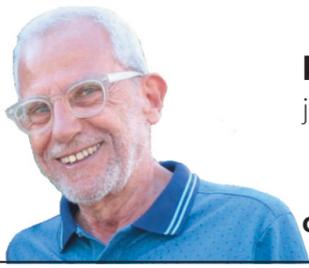
Prefeitura

Em nota, a Prefeitura de Santos informou que não foi comunicada de forma oficial acerca do leilão do STS10, reconhece a importância do porto para o desenvolvimento do país, mas ressalta que as propostas de sua expansão e ocupação precisam estar alinhadas com os diferentes interesses.

“Reiteramos a necessidade de que a atual configuração contemple a manutenção dos cais público, tendo em vista os impactos junto aos trabalhadores”, disse a Administração Municipal.

“O desenvolvimento do Porto não pode ocorrer de forma a atingir os direitos e garantias já conquistados por todos os que desenvolvem a atividade portuária”, afirmou Elias Júnior.

OPINIÃO



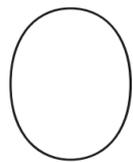
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

▶ GESTÃO

Tempos de trabalho com alegria



grupo de operários voltava do almoço às gargalhadas, zoando com um amigão. A gozação muitas vezes é demonstração de carinho. Nem tudo é bullying nesta vida de agora. O mesmo grupo diariamente faz roda na esquina para ouvir e cantar junto com o operário violonista enquanto não toca a sirene chamando para as máquinas. Afinal, aqueles homens máquinas não são, só gente feliz no seu propósito, enquanto os robôs não assumirem seus papéis.

Sigo calmamente pela calçada, pensando o quanto às vezes trabalho de mau humor. Não por ter que trabalhar, tampouco devido ao que faço. É o humor que me roubam as preocupações. Viver é uma arte, e gostaria de sempre preservar o propósito de estar feliz, o que em geral independe do rigor da vida.

Meu primeiro trabalho com carteira assinada foi como office-boy, aos dezesseis anos, num tempo em que o trabalho tinha glamour. Era uma empresa norte-americana, a Anderson, Clayton. Essa filial santista cuidava só de exportar café. E o café contaminava o ar de alegria no principal centro de comercialização mundial do grão, negociado diariamente no prédio em frente, a Bolsa Oficial de Café.

Os corretores viviam em rebuliço nos pregões e fora deles, caminhando com pilhas de amostras do produto pelas ruelas daquele centro permeado de corretoras, exportadoras e bancos estrangeiros.

Ah, como eram divertidos aqueles tempos! A Anderson, Clayton era exemplo de ESG. Tínhamos orgulho de lá trabalhar. Os office-boys eram tidos como elite na categoria. A companhia nos pagava curso de inglês, nos vendia a preços módicos os óleos, margarinas e que tais que suas filiais fabris produziam. Era a alegria das nossas mães, aliviadas mensalmente nos custos de nos alimentar.

Nós, os boys, éramos até um pouco esnobes e vivíamos aprontando e zoando a tudo na vida. O gerente-geral, o senhor Claude, chegava diariamente num Itamaraty guiado por seu motorista. Nós, os meninos travessos, vínhamos de Landau com motorista, o top dos carros, porque um dos meninos era o Carlinhos, como posso dizer, filhinho de papai. Nós outros só na carona, e isso nos divertia muito!

Na sua prática constante de nos querer bem, a empresa promovia em sua cartilha de ESG um campeonato anual entre as filiais. Era nossa olimpíada, e eu, como não praticava qualquer modalidade esportiva, lembro de ter integrado a delegação santista para Campinas na função de fotógrafo, que, confesso, não era também minha melhor habilidade.

Mas me orgulhava de ter ganho dois certificados no concurso interno de sugestões para aprimoramento do trabalho. Das minhas três sugestões, duas foram aprovadas pelo comitê gestor da empresa!

Não havia naquela época, anos 60, relógio de ponto, e uma das minhas tarefas diárias era sair correndo escadarias acima e abaixo, às oito e cinco da manhã, recolhendo os livros de ponto e carimbando de vermelho as linhas não assinadas. Frequentemente alguns colegas corriam atrás de mim, me maldizendo ou implorando que tropeçasse e eles tivessem tempo de rabiscar o nome em plena escadaria. Eu era muito importante nessa hora. Assim também quando corria desembestado pela Rua XV para entregar a tempo os documentos para o câmbio no Banco Central e os borderôs de exportação no Instituto Brasileiro de Café. Os burocratas do governo já estavam acostumados com a pressa dos tempos de glória do café e a nós, boys da Clayton, tratavam com cordialidade e respeito.

Ah, que tempos eram aqueles, que a rigor eram de felicidade não só para aqueles meninos que passavam o dia de olho nas secretárias. A alegria era geral, especialmente no térreo, onde os classificadores de café viviam em algazarra enquanto enchiam a boca de café aguado e escarravam após movimentarem as bochechas.

O Winston era o pior, sempre nos divertindo. Isso quando não passava um corretor matreiro pela porta e arremessava uma bombinha na sala para furor de todos que saíam desembitados atrás do autor.

São muitas as lembranças daquele tempo em que nada era politicamente correto. E a alegria animava nossos afazeres. Hoje, não sei se é minha idade ou meu ânimo de vida é outro, mas não sinto nos ambientes de trabalho esse propósito de trabalhar com alegria, como aqueles moços de macacão azul que cantam e zoam na hora do almoço. Talvez para festejar que a IA ainda não ocupou suas vagas.

AH, COMO ERAM DIVERTIDOS AQUELES TEMPOS! A ANDERSON, CLAYTON ERA EXEMPLO DE ESG. TÍNHAMOS ORGULHO DE LÁ TRABALHAR. OS OFFICE-BOYS ERAM TIDOS COMO ELITE NA CATEGORIA. A COMPANHIA NOS PAGAVA CURSO DE INGLÊS, NOS VENDIA A PREÇOS MÓDICOS OS ÓLEOS, MARGARINAS E QUE TAIS QUE SUAS FILIAIS FABRIS PRODUZIAM. ERA A ALEGRIA DAS NOSSAS MÃES, ALIVIADAS MENSALMENTE NOS CUSTOS DE NOS ALIMENTAR



JOSÉ GERALDO VANTINE

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

A distância abissal entre o plano e a ação

Reflexão sobre o conteúdo do Fórum Brasil Export 2024 segundo minha leitura do que ouvi. E continuo reforçando a visão que tenho, apoiada nos mais de 50 anos vivendo a Logística. Em resumo, o triângulo: INFRAESTRUTURA – TECNOLOGIA – SUSTENTABILIDADE.

Em verdade, são temas que vivencio desde o início dos anos 1990 (a diferença apenas que “Meio-Ambiente” usávamos a palavra “Ecologia”). Tudo muito incipiente, uma vez que tanto para o governo como para empresas, eram assuntos “marginais”, quase filosóficos.

A famigerada matriz de transporte, desde 1980, no ambiente do setor, já indicava 65% rodoviário e 25% ferroviário (diferença por conta do hidrovioário/cabotagem, aerovioário, dutovioário). Nada mudou, não obstante a quase completa “privatização das ferrovias”, hoje operadas por 3 empresas, todas com foco em granel, baixíssimo interesse pela carga geral e containerizada. Excetuando minério e grãos, o rodoviário atinge mais de 90% da matriz. E por quê?

Antes de tudo é preciso deixar claro que a decisão pelo uso do modo de transporte sempre é embarcador (o que paga a conta). E o que ele quer e precisa? a) Serviço confiável; b) Custo competitivo; c) Capilaridade; d) Regularidade; e) Transit time previsível e regular. E o que os prestadores de serviços oferecem? À exceção da cabotagem que tem se esforçando para prestação de serviços competitivo, (e não apenas o transporte), pouquíssimas ofertas são encontradas no ferroviário.

Outro ponto a considerar é que o rodoviário carece muito de manutenção das rodovias tanto em termos de trafegabilidade como de segurança. Basta analisar o relatório anual da CNT.

Sem necessidade de demonstrações clássicas e técnicas entre os modos rodoviário e ferroviário, com relação à participação da matriz sob a ótica da “nova” pauta da sustentabilidade, que é a “Descarbonização” (que na verdade inclui todo e qualquer equipamento tracionado com motor a combustão), passou a ser tratado no guarda-chuva ESG, com foco em redução (ou compensação de CO2) e desenvolvimento de combustível com menor índice de poluição, e na outra ponta emerge o termo “Eletrificação da frota”.

No entanto, desde o lançamento do primeiro plano conhecido como PNLT – Plano Nacional e Logística e Transportes, houve vários planos com a mesma ótica. A visão macro para o futuro, ou até 2035, agora até 2050 (recomendo a quem se interessar

em detalhes, pesquisar as edições do jornal BE NEWS, cujas reportagens configuram uma boa biblioteca dinâmica sobre os temas).

Em algumas edições encontramos uma boa inovação no ferroviário, idealizado pelo então Ministro Tarcísio de Freitas, que foi o modelo de “Autorização (Lei 14.273/2021)” e segundo consta, houve 43 adesões e até o momento nenhuma consolidada.

De resto, uma Ferrogrão ainda parada no STF, a Transnordestina em obra com a dúvida persistente se será criado o acesso ao porto de Suape. A Fico/Fiol com obras atrasadas.

Em meio a tantos Estudos e Planos, aqui mesmo nesse jornal, vimos uma detalhada reportagem em que o TCU demonstra a baixa utilização das ferrovias em que mostra uma malha ferroviária com 30,5 mil quilômetros, sendo que 36,3% nunca teve tráfego, e apenas 7,5% de toda extensão apresentam intensidade de tráfego média e 12,6% alta intensidade. E completa afirmando que “faltam políticas específicas” (?) para ampliar a utilização, adicionando que o PNLT 35 prevê que o modo ferroviário sai do atual 17% para 30%. Esse sim é um – Plano Milagroso.

No lado do modo rodoviário, também aqui no BE NEWS de 8/10, vimos que o Presidente da República sancionou a “Lei do Combustível do Futuro” que cria programas (mais planos) para “diesel verde” – PNDV, utilização de combustíveis de baixo impacto ao ambiente, como Biometano e o Biogás. Cria ainda o ProBioQAV – Programa Nacional de Combustível sustentável de Aviação. E também altera a mistura do etanol à gasolina (pode chegar a 35%), bem como, aumenta a porcentagem de adição do biodiesel (origem de óleos vegetais e gordura animal) ao diesel de origem do petróleo.

Para assuntos complexos não existem soluções fáceis, principalmente no Brasil em que prevalecem Planos de Governo e não Planos de Estado, talvez o fator mais responsável pela persistência da distância abissal entre “Plano e Ação”.

O fato relevante também é que o rodoviário é um transporte de livre concorrência e dos governos só depende de boas estradas e regulamentações aderentes e constantes.

Um fio de esperança que pode ordenar todos os interesses envolvidos - políticas, econômicos – mercadológicos – pode vir de eventual criação de um “Conselho Permanente” na estrutura do Brasil Export, independente e que possa a formular estratégias através do IBL e do IBI.

OPINIÃO

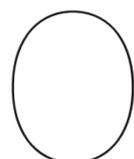
**PAULA KATARINA DE FREITAS FERREIRA**

Advogada, sócia do escritório Freitas e Virtuoso e assessora jurídica dos Ogmós Recife (PE) e Suape (PE) e do Sindicato dos Operadores Portuários de Pernambuco (Sindope)

opinião@redebeneews.com.br

► DIREITO

IA - Desafios legais e regulatórios



uso da inteligência artificial (IA) é uma realidade que já está presente em diversos setores da economia e do cotidiano das pessoas e, no setor marítimo e portuário não poderia ser diferente, trazendo essa tecnologia, avanços significativos para esses segmentos, ao mesmo tempo, em que produz desafios para o direito, sendo premente a necessidade de sua regulação no Brasil.

No Congresso Nacional, tramitam Projetos de Lei que visam criar regras para o desenvolvimento, implementação e uso da IA no Brasil. O PL 2338/23, de iniciativa do Senador Rodrigo Pacheco, atual presidente do Senado Federal, é o que está em estágio mais avançado de discussão sobre a temática. Em 04/09/2024, foi realizada uma audiência pública pela Comissão Temporária Interna sobre Inteligência Artificial no Brasil, encontrando-se, atualmente, o PL com o Relator, Senador Eduardo Gomes. Há uma grande expectativa, que após as eleições municipais, haja aprovação pelo Senado e posterior votação pela Câmara dos Deputados.

O modal marítimo é o mais utilizado, globalmente, para a comercialização de diversos produtos, representando a automação dos portos com o uso da IA, uma revolução na logística marítima mundial.

Com a integração de sistemas avançados de IA, como a Machine Learning (ML), que permite que computadores aprendam com os dados, sem que se precise, explicitamente, programar essa tarefa e com a Internet das Coisas (IoT- Internet of Things), que são sensores inteligentes capazes de medir, monitorar, processar dados e se comunicar com sistemas automatizados, sem qualquer necessidade de interação humana; utilizados, por exemplo, no rastreamento de cargas; estas tecnologias estão transformando os portos em ambientes eficientes e seguros, permitindo uma gestão mais inteligente e produtiva das operações portuárias, otimizando o planejamento e a execução de tarefas, desde o agendamento de navios até o manuseio de cargas.

Segundo pesquisa realizada pela Mckinsey, mais de 70% das empresas utilizam a IA em seus processos, buscando, através desta tecnologia, um desenvolvimento não apenas da empresa, mas também de seus colaboradores. Os referidos dados demonstram o quanto o uso da IA está inserido nas atividades econômicas desenvolvidas e por via de consequência, denotam a necessidade de sua regulação pelo Brasil.

A regulamentação da IA é um tema relevante mas, ao mesmo tempo, exige zelo, pois envolve questões polêmicas como, a proteção de dados; direitos autorais até o impacto da automação no mercado de trabalho e sua regulação.

Recentemente, a produtora de celulose Suzano anunciou que testará o primeiro caminhão elétrico autônomo sem cabine da América Latina em um de seus terminais portuários, no Brasil. Segundo a empresa, o caminhão autônomo utilizará um sistema que contém uma série de hardwares avançados, como sensores e câmeras, integrados a softwares de controle, incluindo programas geridos por IA. O veículo não tem cabine, nem precisa de motorista; consistindo o trabalho em percorrer,

de forma contínua, um trajeto de quatro quilômetros entre o armazém até o costado do navio, transportando 64 toneladas de celulose.

O Parlamento da União Europeia, recentemente, de forma pioneira, aprovou o Regulamento da IA buscando garantir a segurança e o respeito dos direitos fundamentais, além de impulsionar a inovação.

A referida norma entrará em vigor, de forma integral, a partir de 2026, estabelecendo e regulando quatro categorias de riscos do uso da IA: a) risco inaceitável; b) risco elevado; c) risco limitado; e d) risco mínimo. No entanto, já em fevereiro de 2025, começam a ser aplicadas as proibições de sistemas de IA considerados de risco inaceitável. A regulação visa garantir que os sistemas de IA utilizados na UE sejam seguros, transparentes, rastreáveis, não discriminatórios e respeitadores do ambiente.

Mathieu Michel, Secretário de Estado da Digitalização, responsável pela Simplificação Administrativa, pela Proteção da Vida Privada e pela Gestão dos Edifícios da Bélgica, assim se pronunciou sobre a aprovação da Regulação da IA pela UE: "A adoção do Regulamento IA é um marco importante na história da União Europeia. Este ato legislativo histórico, o primeiro do gênero em todo o mundo, aborda um desafio tecnológico mundial que também cria oportunidades para as nossas sociedades e economias. Com o Regulamento Inteligência Artificial, a Europa põe em destaque a importância da confiança, da transparência e da responsabilização quando se usam novas tecnologias, assegurando simultaneamente que esta tecnologia em rápida evolução possa prosperar e impulsionar a inovação europeia."

O estabelecimento de um arcabouço legal pelo Brasil, nessa temática, é de suma importância para que o país esteja preparado para a implementação e uso da tecnologia da IA, propiciando um ambiente seguro e possibilitando a atração de investimentos em infraestrutura e inovação. A sua regulação constituirá um grande avanço para utilização dessa ferramenta tecnológica de forma segura, ética e responsável.

No entanto, essas inovações com o uso da IA, também, apresentam desafios legais e regulatórios, como: a privacidade; a proteção de dados, a regulamentação do trabalho e a responsabilidade civil, em caso de falhas dos sistemas autônomos ou na ocorrência de acidentes, levantando-se questões éticas e legais sobre a autonomia das máquinas e a responsabilidade em decisões errôneas causadas pela IA.

É preciso, ainda, um olhar diligente por parte dos diversos países que estão em processo de legislação da IA para que as diferentes regulações existentes, em cada lugar, não sejam empecilhos ou atrapalhem as atividades das empresas que atuam de forma global.

Para acompanhar essas mudanças, é essencial que legisladores e profissionais do Direito estejam atentos às novas tecnologias e suas implicações legais; observando a realidade do país, mas sempre harmonizando com o que preconiza a legislação internacional, diante de uma economia globalizada.

A REGULAMENTAÇÃO DA IA É UM TEMA RELEVANTE MAS, AO MESMO TEMPO, EXIGE ZELO, POIS ENVOLVE QUESTÕES POLÊMICAS COMO, A PROTEÇÃO DE DADOS; DIREITOS AUTORAIS ATÉ O IMPACTO DA AUTOMAÇÃO NO MERCADO DE TRABALHO E SUA REGULAÇÃO



ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

opinião@redebnews.com.br

► ESTRATÉGIA

STS10 – Nova Temporada

É inegável que o Porto de Santos precisa ampliar sua capacidade de operação de contêineres. As projeções dos planos mestres e do PDZs do Porto de Santos indicam isso ao menos desde 2006.

Desde então, dois terminais de contêineres foram implantados: BTP e o TUP da DP World, um foi desativado, Libra; e um teve suas operações limitadas (Ecoporto), por questões concorrenciais.

É necessário diferenciar o que é capacidade dinâmica nominal (contratual) atual, que é de aproximadamente 5 milhões de TEUs/ano, da efetiva, que atualmente é de cerca de 6 milhões de TEUs/ano. Além disso, não entraram nessa conta as expansões programadas, com ênfase no terminal da Santos Brasil.

Ampliar a capacidade de operação de contêineres do Porto de Santos envolve aumentar as áreas disponíveis, mas também a produtividade dos terminais públicos e privados, que envolve a automação, com as vantagens técnicas e preocupações sociais decorrentes, que precisam ser adequadamente equacionadas.

Também é importante melhorar a infraestrutura de acessos terrestres e aquaviários ao complexo portuário, o que demanda novas ligações rodoferrviárias e dutoviárias com a hinterlândia e aquaviárias (dragagem até a cota -17m e eventual incorporação do modo hidroviário à matriz de transportes do Porto de Santos, a qual está subordinada à implantação de produção local).

Tanto novos terminais como os imprescindíveis novos acessos terrestres e aquaviários dependem de licenciamentos ambientais e frequentes judicializações que tornam qualquer desses empreendimentos uma maratona de obstáculos de difícil percurso. Com isso, empreendimentos são desestimulados ou ocorrem quando novos já são necessários, prejudicando o desenvolvimento socioeconômico do Brasil. O atraso tecnológico e a submissão a interesses internacionais decorrem das instabilidades jurídicas e regulatórias atuais. No entanto, parece que muitos dos que legislam e julgam não estão suficientemente atentos a isso.

Não faltam críticas à condição atual. Alguns falam em colapso do complexo portuário, outros em desvio de cargas para outros portos. Os exportadores de café têm reclamado insistentemente das dificuldades de exportar pelo Porto de Santos. Enfim, as “dores” são diversificadas e justificadas, porém nem sempre consideram que o porto é um elo da cadeia logística. As críticas deveriam ser ampliadas para quem é responsável pela implantação de acessos terrestres, inclusive seu processo de planejamento, licenciamento e implantação.

O arcabouço legal atual não é o que o País prementemente necessita, sendo preciso revisá-lo, o que não implica desconsiderar todos os aspectos que envolvem o conceito de sustentabilidade.

Estudos apontam, ao menos desde 2009, que a demanda prevista para o Porto de Santos, em 2040, é de 9 milhões de TEUs/ano.

Desde então, a Ilha dos Bagres entrou e saiu da Poligonal do Porto Organizado de Santos. Quando dentro, houve o Projeto Barnabé-Bagres, estatal, que previa a duplicação da área do Porto de Santos. Fora dela, dois pedidos de aforamento

incluíram propostas de implantação de operações de contêineres, entre outras. Isso foi tema de meu artigo “Bagres Ensaboada”. Salvo engano, não houve nada de efetivo até o momento. E lá se vão quase 15 anos de indefinição sobre uma área estratégica para o Porto de Santos.

Uma das variáveis que também entram na equação da viabilidade de um novo terminal é sua condição locacional, que implica diretamente no custo de implantação: bluefield, greenfield, ou brownfield. Em tese, áreas brownfield são mais favoráveis, por já apresentarem antropização, entendida como infraestrutura portuária. Não à toa, a região da Almoa (Almoa, segundo a nomenclatura adotada pela Autoridade Portuária de Santos) foi avaliada para a implantação do STS10, em 2012.

A proposta incluía retificação de cais, totalizando aproximadamente 1,2 mil metros de cais linear, com capacidade para atracação e 3 (três) navios classe New Panamax, e operação dinâmica mínima estimada em 2,3 milhões de TEUs/ano.

A maré já subiu e desceu incontáveis vezes desde então, e soluções paliativas foram adotadas para manter operações na área, mediante contratos temporários.

Paralelamente, ocorriam tratativas entre o Município e a Autoridade Portuária de Santos relativas à destinação da área dos Armazéns 1 a 8, isso desde 2008, quando o então ministro da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República – SEP/PR, Pedro Brito, veio a Santos para assinar um convênio entre a Prefeitura e a, então, Codesp, visando a revitalização e integração urbana dessa área, desativada desde 1988 e já em deplorável estado de conservação. Oficializado em 2010, várias tratativas ocorreram, sempre prevendo a transferência do terminal de cruzeiros para a área do Valongo. E desde a elaboração de seu programa arquitetônico-urbanístico conceitual, a ideia era de um empreendimento bluefield, ou seja, sobre águas.

As tratativas foram interrompidas em 2012, porém, não o convênio, cujo término está condicionado à conclusão do processo de revitalização.

Em 2018, a Concessionária Rumo apresentou uma proposta de revitalização do trecho entre os Armazéns 1 e 4, cujo foco principal era viabilizar a implantação da terceira linha ferroviária ao longo da Avenida Perimetral (avenidas Antônio Prado e Xavier da Silveira). Ele não prosperou, o que não impediu a implantação dessa nova linha pela Portofer (sucessora pela FIPS), posteriormente.

A falta de solução e a desconsideração do convênio resultaram em um TAC firmado entre o MPE e a Autoridade Portuária de Santos, em 2019, que obrigava a então Codesp a providenciar a revitalização parcial da área, sem que a Prefeitura fosse acionada.

Esse TAC foi repactuado recentemente e, independentemente do convênio pré-existente e ainda vigente, mas coerente com suas premissas, foram retomadas tratativas entre a Autoridade Portuária de Santos e a Prefeitura de Santos, visando concretizar a tão almejada revitalização da região do Valongo.

A transferência do Terminal de Cruzeiros voltou a integrar o ►

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 11

AMPLIAR A CAPACIDADE DE OPERAÇÃO DE CONTÊINERES DO PORTO DE SANTOS ENVOLVE AUMENTAR AS ÁREAS DISPONÍVEIS, MAS TAMBÉM A PRODUTIVIDADE DOS TERMINAIS PÚBLICOS E PRIVADOS, QUE ENVOLVE A AUTOMAÇÃO, COM AS VANTAGENS TÉCNICAS E PREOCUPAÇÕES SOCIAIS DECORRENTES, QUE PRECISAM SER ADEQUADAMENTE EQUACIONADAS

escopo da proposta, representando duplo interesse no âmbito da relação porto-cidade: para a Prefeitura, essa transferência representaria uma importante âncora no processo de revitalização do Centro Histórico de Santos, e um importante atrativo para os turistas de cruzeiros; para a Autoridade Portuária de Santos, a liberação de aproximadamente 500 m de cais na região de Outeirinhos para a operação de granéis. Associada a muita polêmica, uma das demandas para operação do terminal STS53 é que ela só ocorra após a transferência do terminal de cruzeiros.

As tratativas entabuladas passaram a buscar a solução dentro do possível, incluindo a participação de terminais arrendados na busca de alternativas que lhe dessem sustentabilidade econômica, pois a transferência do terminal de cruzeiros sempre esteve em pauta, parte integrante dos estudos em curso, inclusive com o compromisso de titulares do Ministério de Portos e Aeroportos com sua concretização.

A área anteriormente destinada ao STS10 passou a ser considerada. Simultaneamente, pedido de prorrogação de contrato de arrendamento de terminal existente no local foi integrado aos estudos.

A solução encontrada pode ser caracterizada como “salomônica”, na medida em que previu a revitalização dos Armazéns 1 a 6, incluindo as “casas de pedra”, considerou a transferência do terminal de cruzeiros para a área atualmente ocupada por terminal de carga e incorporou a área do Armazém 1 (externo). Diretamente interessada e participe do processo, a Prefeitura de Santos potencializou a disponibilização de área municipal para inclusão no projeto. Essa área integra a proposta de revisão da Poligonal do Porto Organizado de Santos em análise.

Essa solução conciliadora também previu a transferência do terminal de cargas existente para as proximidades, prevendo que a área remanescente da Alemoa fosse destinada à operação de contêineres.

Como resultado prático dessas tratativas, que envolveram a Autoridade Portuária de Santos, a Prefeitura de Santos e terminais arrendados, foi concretizado o Parque Valongo em 2024, equipamento que alcançou projeção nacional e internacional em curtíssimo prazo. E já existe compromisso de que a área dos armazéns 1 a 3 seja revitalizada em 2025, passando a integrar um conjunto arquitetônico-urbanístico sem similar no Brasil, ao qual o terminal de cruzeiros agregará ainda mais significância de amplo espectro.

Esse cenário talvez seja o mais emblemático no âmbito da relação porto-cidade, sublimação do definido pela Lei nº 12.815/2013, nesse aspecto.

No entanto, em 16 de outubro de 2024, foi anunciada a retomada da intenção de licitar o STS10 como inicialmente concebido, porém, ampliando sua capacidade para 4 (quatro) berços de atracação. O objetivo alegado é o de assegurar que a capacidade operacional do complexo portuário aumente para no mínimo 9 (nove) milhões de TEUs/ano. Considerando a diferença entre a capacidade nominal atual do Porto de Santos e a efetiva, somada aos investimentos em expansão dos terminais existentes em curso, esse objetivo deve ser em muito superado.

A transferência do terminal de cruzeiros não parece ter sido

descartada, porém, os estudos desenvolvidos até o momento serão afetados de alguma forma. Consta que a solução bluefield será objeto de estudo pela Infra S.A., por solicitação do Ministério de Portos e Aeroportos.

É preciso assegurar a expansão da capacidade de operação de contêineres no Porto de Santos, até por ser menos suscetível às condições climáticas locais, atuais e decorrentes da mudança do clima. Em tese, ela também envolve cargas de maior valor agregado, que tenderão a compensar a concorrência de portos do Arco Norte, ou de futuras ligações bioceânicas no que se refere à exportação de produtos do agronegócio.

Há interessados nesse processo, alguns dos quais já se manifestaram em recentes audiências públicas promovidas pela Autoridade Portuária de Santos. Seguramente haverá outros. Se a China acha viável investir numa ligação terrestre entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, extremamente complexa e cara, o que a impedirá de investir num terminal de contêineres no principal porto do Brasil? Nesse caso, ela poderá até trazer plantas industriais associadas ao terminal, como fez internamente e vem fazendo em outros países. Não seria a primeira participação chinesa no Porto de Santos, aliás.

No entanto, não se pode descartar a importância da relação porto-cidade em qualquer processo, lembrando que conforme determina a Lei nº 12.815/2013, as cidades devem se manifestar sobre projetos portuários, e que a cidade de Santos possui legislação de Estudo de Impacto de Vizinhança, concebida com base no Estatuto da Cidade. Nesse sentido, a Transferência do Terminal de Cruzeiros e a revitalização dos Armazéns 1 a 3 têm que fazer parte de qualquer processo, lembrando que o convênio assinado em 2008 e ratificado em 2010 ainda está em vigor, e não consta que tenha sido denunciado por nenhum de seus signatários.

O referido anúncio gerou múltiplas reações, algumas potencializando conflitos que podem e devem ser evitados por meio de diálogo e consenso. Questões econômicas são importantes, mas não são as únicas a serem consideradas, pois qualquer decisão que envolva cidades portuárias é complexa, exigindo análise prudente de impactos positivos e negativos.

É o que se espera nesse caso, mas também na solução de outros problemas associados, que incluem novos acessos entre o planalto e a Região Metropolitana da Baixada Santista, atração de produção de cargas de maior valor agregado e, influenciando diretamente tudo isso, a necessária e premente revisão do arcabouço legal brasileiro, que têm prejudicado o efetivo desenvolvimento sustentado do Brasil.

Além de novas ligações entre o planalto e o porto, também é necessário que os acessos locais sejam melhorados em tempo hábil, incluindo a construção do viaduto dos fundos do Bairro Alemoa, e o novo acesso à margem direita do Porto de Santos, de maneira a que a operação do STS10 não implique gargalos logísticos. Ambos encontram-se em estudo pelo Governo do Estado de São Paulo, com base em convênio firmado com a Autoridade Portuária de Santos.

No caso presente, a expectativa é que, para o bem de todos os envolvidos, no melhor interesse da relação porto-cidade, essa nova temporada tenha um final feliz, derivando séries que também o tenham.

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani@redebenews.com.br



“O futuro não é um problema a resolver, mas um mistério a descobrir”

JORDI SIERRA I FABRA, ESCRITOR

EU ME ENCANTEI COM O LIVRO “KAFKA E A BONECA VIAJANTE”, PARA TODAS AS IDADES, COM UMA HISTÓRIA REAL QUE VIROU FICÇÃO NA ESCRITA FASCINANTE DE JORDI. ESSA FRASE, PRINCIPALMENTE, SE ENCAIXOU COMO UMA LUVA NO MEU MOMENTO. PARA QUE SE PREOCUPAR COM O QUE VIRÁ, SE O FUTURO PODE TRAZER TANTAS DESCOBERTAS? O QUE PRECISAMOS MESMO É TER A AUDÁCIA DE ESCOLHER SUBVERTER OS MEDOS E PROSSEGUIR. É TÃO BOM SER SURPREENDIDO PELO ACASO...

FOCO

Da Bahia para o Brasil Export



Divulgação

Fausto Franco completa 46 anos na próxima semana e tem uma história profissional de respeito para agregar como Diretor de Relações Institucionais do Fórum Brasil Export. Como secretário executivo do Bahia Export ele já mostrou a que veio e está entusiasmado com as possibilidades e o potencial do fórum nacional.

Nasceu em São Paulo, mas foi para Salvador com três meses e ficou por lá. Ativo e conversador desde pequeno, foi líder estudantil, presidente de grêmio e colecionou amizades e bons relacionamentos em várias atividades e movimentos em que participou. “Hoje, meu principal ativo é o celular. Para construir relações sólidas você precisa de tempo e dinheiro, além de gostar do contato com pessoas das mais diversas áreas”.

Em todos os trabalhos, o que conta mesmo é a confiança: “Zelo muito pelo meu nome e só trabalho para quem eu acredito, dinheiro é um segundo propósito, não o essencial. Com a vida entre o eixo Bahia-São Paulo (onde moram a esposa e o filho de 16 anos), seu cotidiano inclui aeroportos, almoços e jantares quase em tempo integral. “Difícilmente não viajo toda semana. Por isso, muitas vezes no final de semana tudo o que eu quero é deitar-se no sofá com edredom e assistir a séries”, brinca.

Escolher a carreira foi fácil. Relações Públicas era mesmo a primeira opção: “É uma profissão importante, mas que é ainda desconhecida e pouco valorada no Brasil, se comparada com os Estados Unidos e Inglaterra, as grandes referências no mundo. E ainda é malvista, infelizmente, porque dá ideia do lobby pejorativo. No Brasil todos acham que podem ser RP, mesmo sendo uma profissão regulamentada. Melhorou, mas ainda temos um longo caminho pela frente”.

Para os clientes ou potenciais clientes, esclarece: “Sempre digo que não tem que me contratar no meio da crise, e sim antes que aconteça. As empresas não entendem a importância de ter um RP em seus quadros. Tenho uma vida agitada porque trabalho em todos os ambientes. Nunca posso estar de mau humor e preciso falar com todo mundo, é isso que fortalece meu network”.

Claro que não há como se programar para ter atividades cotidianas, mas Fausto procura dosar a vida com sabedoria: “Sou uma pessoa diurna atualmente. Por eu ter trabalhado muitos anos na noite, hoje gosto de dormir cedo e procuro não marcar compromissos mais tarde. Da mesma forma que gosto de uma festa e de ficar com gente, também gosto de ficar sozinho e fazer o nadismo. Tenho

uma casa no Litoral da Bahia e vou muito para lá, adoro mar, pé na areia, isso me energiza muito”.

Para ele, dizer que o baiano é preguiçoso não é real, é mais um estereótipo de quem não conhece bem o povo. “Os baianos têm uma coisa herdada do português que é um povo cartesiano, mas não é preguiça”.

Aliás, preguiça não existe no seu dicionário. Ocupou várias posições de destaque, incluindo a Secretaria de Turismo do Estado da Bahia e produtor executivo da banda Chiclete com Banana, um dos mais importantes grupos musicais do Brasil. É sócio da Doble F Consultoria Empresarial, uma empresa especializada em relacionamento Institucional, Relações Públicas, marketing, comunicação, gestão de crise e relacionamento interpessoais.

“Meu maior feito profissional foi no Chiclete com Banana, conheci o Brasil todo e vários países do Exterior, ia muitas vezes aos mesmos lugares, consigo em algumas cidades andar sem ajuda do aplicativo. Quando fui secretário de Turismo, fiz questão de conhecer as 13 zonas turísticas mais de perto, foi um desafio, uma experiência enriquecedora por ter sido na pandemia. Mas não é o que eu quero para mim, sou técnico e já dei minha contribuição ao setor público”.

Agora o olhar está voltado para o Brasil Export. Já acompanhava o fórum por trabalhar na Intermarítima, com Roberto Oliva, e aceitou o convite de Fabrício Julião, CEO do Brasil Export, pela convergência de ideias e potencial de futuro. “É um fórum que consegue juntar todos os players do setor público e privado. Logística é primordial no Brasil. Não tivemos um crescimento em números absolutos nos últimos anos, mas se começarmos a crescer haverá um colapso. Por isso, temos muitas portas a abrir”.

Para 2025, ele já está contribuindo: fez os contatos para realizar o Nordeste Export em Teresina (PI), trouxe novas empresas para conversar e deu o insight para a Missão Internacional ser na França, decisão que foi acatada. “A França é um país muito importante para o Brasil no sentido comercial; vamos juntar as empresas e ações dos dois países. Gosto muito de trabalhar em equipe, ninguém atua sozinho, agregar é essencial”.

E para quem vai a Salvador, as dicas são os seus dois lugares preferidos: “Estou sempre no late Clube da Bahia e no Santo Antônio Além do Carmo, no Centro Histórico, especialmente no Yolo Coffee Bar, que fica anexo ao Museu do Mar”.

CINEMA

São 417 filmes à sua espera na Mostra Internacional

Dá para ver, rever, escolher e aproveitar esta grande festa do cinema até o dia 30 de outubro. A **48ª Mostra Internacional de Cinema em São Paulo** exibe 417 títulos de 82 países. É uma seleção caprichada do melhor do cinema contemporâneo mundial, além de apresentar novas tendências, temáticas, narrativas e estéticas, e homenagear cineastas e produções fundamentais da cinematografia mundial. Na programação estão o aguardado "Ainda estou aqui", de Walter Salles, "Barba Ensopada de Sangue", de Aly Muritiba, "Oeste Outra Vez", de Erico Rassi e "Lispectorante", de Renata Pinheiro, entre tantos outros elogiados. Nesse último, o roteiro mostra uma mulher em crise existencial e financeira, que retorna à sua cidade natal, que também enfrenta o abandono. Ao olhar por uma fenda nas ruínas da antiga casa da escritora Clarice Lispector, ela começa a testemunhar cenas fantásticas que transformam sua vida. Os filmes são exibidos em 29 salas de cinemas, espaços culturais e CEUS espalhados pela cidade.

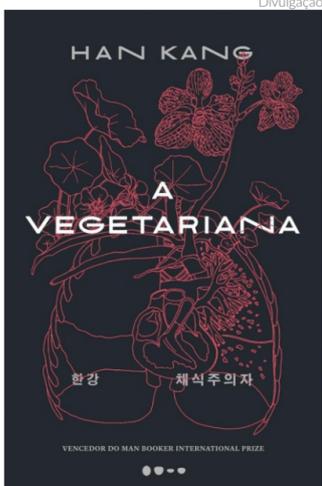
Central da Mostra

Localizada no Conjunto Nacional, à Av. Paulista, 2073 - São Paulo (SP)

<https://48.mostra.org/programacao>



LEITURA

Romance perturbador de autora premiada

O livro "**A Vegetariana**" (Ed. Todavia) é de 2007, mas esse ano voltou com tudo quando a autora sul-coreana **Han Kang** venceu o Prêmio Nobel de Literatura. Em 2016, a obra venceu o International Booker Prize e tem versão cinematográfica do diretor Lim Woo-seong. O romance, apontado como um dos mais importantes da ficção contemporânea, foi escrito em três partes e mostra as consequências violentas da recusa da protagonista em comer carne. A partir de um sonho manchado de sangue e escuros bosques, Yeonghye deixa de cozinhar, comer e servir carne, transformando sua vida em um pesadelo, lutando contra as pressões familiares, machismo, insanidade, tabu e violência. Ela é autora de "Atos Humanos" e "O Livro Branco" e já tem novo livro para 2025. Han Kang nasceu em 1970, na cidade sul-coreana de Gwangju e seu pai é o conhecido romancista Han Seung-won.

VISUAIS

A epopeia chamada Brasília

O convite da "**Exposição Brasília, a arte do planalto**", com curadoria de Paulo Herkenhoff e cocuradoria de Sara Seilert, é uma viagem pela diversidade da arte contemporânea do Distrito Federal, o rico processo histórico e sua potência criativa. Instalada no Museu da Nacional da República, em Brasília, a mostra reúne mais de 200 itens e retrata a



dimensão estética do surgimento de Brasília, entendida como uma obra de arte coletiva. Ao mesmo tempo, põe em destaque um elenco de agentes culturais da capital e das cidades-satélites. Os visitantes também conhecerão a arte que é feita no Centro-oeste, mais especificamente nesta região do planalto central brasileiro onde há mais de sessenta anos foi instalada Brasília. Para os curadores, a proposta foi revelar que a capital federal não se reduz à esfera política, mas é intensa, ampla e surpreendente. Localizado na Esplanada dos Ministérios, o Museu Nacional da República foi projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer e inaugurado em 2006.

Serviço

Exposição | Brasília, a arte do planalto

De 25 de setembro a 24 de novembro

Terça a Domingo, das 9h às 18h30

Museu Nacional da República: Setor Cultural Sul, Lote 2 próximo à Rodoviária do Plano Piloto, Brasília (DF)

BE+



• Parabéns para **Fernanda Montenegro**, atriz de papéis marcantes no cinema, no teatro e na TV. A inesquecível **Dora**, de "Central do Brasil", completou **95 anos** em plena atividade e lucidez, trazendo na bagagem uma trajetória de oito décadas dedicadas à arte. Para ela, o especial **Tributo**, no Globoplay.

• Olha a inveja que dá. A Holanda manteve o título de melhor sistema de pensões e aposentadorias do mundo. O levantamento da consultoria Mercer destaca a sustentabilidade de 48 sistemas previdenciários. O Brasil apareceu na 33ª terceira posição.

• **Acqua Safari** é a nova atração do Zoológico de São Paulo, um passeio de barco de dez minutos pelo lago vizinho à área dos primatas. Os visitantes podem avistar mais de 14 espécies de aves espiar o lar de cinco espécies de macacos, incluindo o macaco-aranha-de-cara-branca, ameaçado de extinção.

BE-

• Um absurdo a falta de luz que atingiu São Paulo durante as últimas chuvas fortes. Não há desculpa para o descaso e a falta de explicação da concessionária para os moradores e comerciantes, que sofreram tantos prejuízos. Agora, nuvens escuras do céu já representam sinal de pânico. E estrutura que é bom, nada.

• **Incrível como no Brasil os motoristas (motoqueiros então, nem pensar) não respeitam as faixas de pedestres. Na Europa basta você colocar o pé na faixa que param. Aqui, até quando param dá medo atravessar.**

• Se você tem um parente ou amigo com mau hálito, tente ajudar. De acordo com a Associação Brasileira de Halitose, cerca de 30% da população brasileira sofre com o problema, considerado um tabu social. E há vários tratamentos e ações que podem mudar a situação.