



portalbenews.com.br

RIO DE JANEIRO Por segurança, Aeroporto Santos Dumont ficará fechado durante Cúpula do G20 ▶ **p8**

ESTILO BE Física Maria de Fátima Andrade fala sobre estudo de sua equipe que aponta soluções para reduzir temperaturas urbanas em até 5°C ▶ **p12**



Divulgação/Grupo Brasil Export



MISSÃO BRASIL EXPORT

Regulação, logística e sustentabilidade: as prioridades do setor portuário

Painéis reúnem especialistas e autoridades para debater ajustes no marco legal, transporte de cargas no Norte-Nordeste e o avanço da transição energética ▶ **p5 a p7**

Cássio Lyra/BE News



Com presença de ministro, Suzano inaugura terminais no Porto de Santos ▶ **p4**

APAGÃO EM SP AGU processa Enel por interrupção no fornecimento e pede mais de R\$ 1 bi de indenização ▶ **p3**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães evoca a essência histórica e cultural do Mediterrâneo, revelando o vínculo ancestral que une civilizações ▶ **p10**

OPINIÃO Adilson Gonçalves celebra o papel da Fips na logística portuária, destacando melhorias e o potencial de crescimento para a infraestrutura ▶ **p11**

EDITORIAL

Modernização da Lei dos Portos: um debate em construção

A modernização do marco regulatório do setor portuário brasileiro, um tema de fundamental importância para a economia do País, encontra-se em um momento crucial. O anteprojeto da nova lei, que promete trazer diversas inovações para o setor, teve seu conteúdo apresentado e alguns pontos começam a gerar um debate intenso entre os diversos atores envolvidos, como o poder público, empresas do setor e representantes dos trabalhadores.

Durante o último dia do fórum internacional do Brasil Export, nessa sexta-feira, dia 8, a bordo do navio MSC Fantasia, em sua viagem entre a Tunísia e a Espanha, representantes de entidades empresariais do setor defenderam alterações em pontos do texto. São críticas legítimas e que devem ser consideradas o processo de discussão e aperfeiçoamento da proposta. A preocupação com a burocratização excessiva, a flexibilidade na adoção de novas tecnologias e a garantia da livre concorrência são pontos que merecem atenção especial.

Por outro lado, é preciso reconhecer os avanços propostos no anteprojeto. A criação de um sistema de gestão unificado, a modernização dos processos e a valorização do trabalho portuário são medidas importantes para aumentar a eficiência e a competitividade do setor.

O Congresso Nacional, como representante do povo brasileiro, tem um papel fundamental nesse processo de debate e aperfeiçoamento da nova lei. É fundamental que os parlamentares analisem com cuidado as propostas apresentadas, ouçam as diferentes opiniões e busquem um consenso que atenda aos interesses de todos os envolvidos.

É importante ressaltar que a modernização do setor portuário é um processo contínuo. A nova legislação não será a solução definitiva para todos os problemas, mas será um marco importante para o desenvolvimento do setor nos próximos anos. É fundamental que o texto seja flexível o suficiente para permitir ajustes futuros, à medida que novas demandas e desafios surgirem.

A sociedade como um todo tem muito a ganhar com a modernização do setor portuário. Um setor portuário mais eficiente e competitivo contribui para a redução dos custos de produção, para o aumento da competitividade das empresas brasileiras e para a melhoria da qualidade dos serviços oferecidos à população.

Em suma, o debate sobre a modernização do marco regulatório do setor portuário está apenas começando. É fundamental que todos os envolvidos participem ativamente desse processo, buscando um consenso que permita construir um futuro mais próspero para o país. O Congresso Nacional tem a responsabilidade de aprovar uma legislação que seja moderna, eficiente e capaz de atender às demandas do século XXI.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

5 Entidades portuárias pedem ajustes em novo marco regulatório do setor

HUB

3 O preço médio do bilhete aéreo apresenta redução em comparação ao ano passado

NACIONAL

3 AGU processa Enel por apagão e pede mais de R\$ 1 bi de indenização

4 Suzano inaugura dois terminais e prevê aumento de capacidade no Porto de Santos

MISSÃO BRASIL EXPORT

6 Transporte e logística no Norte e Nordeste: soluções e investimentos em pauta

Fenamar e Praticagem pedem maior integração para transição energética no setor marítimo

7 Executivos destacam investimentos e soluções de inovação no setor portuário

CEO do Brasil Export destaca proposta de modernização da Lei dos Portos

REGIÃO SUDESTE

8 Por segurança, Santos Dumont ficará fechado durante Cúpula do G20

Delator de esquema do PCC é executado a tiros no Aeroporto de Guarulhos

9 Com ministro a bordo, temporada de cruzeiros tem início em Santos

MERCOSUL

9 Brasil e Argentina publicam edital da Ponte Internacional de São Borja

OPINIÃO

10 “Mediterrâneo, berço do mundo”, por Luiz Dias Guimarães

11 “Fips - Ano 1”, por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

12 Comportamento, arte e tendências, com a jornalista 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



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
Jacynara 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, Yousef Sipp e
Vitória Malafati (estagiária)

Colunista
Ivani Cardoso

**Preço em queda 1**

O preço médio do bilhete aéreo em voos nacionais apresentou redução de 14,7% em setembro deste ano, sendo comercializado por R\$ 666,01, em comparação com o mesmo período do ano passado, quando a passagem de avião custava em média R\$ 780,99. A diminuição da tarifa aérea foi motivada, entre outros fatores, pela redução de 11,4% no valor médio do litro do querosene de aviação (QAV), vendido por R\$ 3,88 no nono mês deste ano contra R\$ 4,38 em igual período de 2023.

Preço em queda 2

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o aumento da oferta de voos, o crescimento de assentos ofertados e a redução no preço do querosene de aviação são fatores que justificam a queda na tarifa. "O resultado também é fruto do plano de universalização do transporte aéreo que lançamos juntos com as companhias brasileiras. Estamos trabalhando para tornar as tarifas ainda mais acessíveis. Estamos no caminho certo", concluiu.

Preço em queda 3

O levantamento aponta que quase metade (46,4%) dos bilhetes comercializados em setembro deste ano tiveram preço abaixo de R\$ 500. No mesmo período do ano passado, o indicador estava em 37,4%. O percentual de tarifa comercializada abaixo de R\$ 300 passou de 18,0% em 2023 para 20,3% neste ano. As tarifas acima de R\$ 1.500 representaram 6,8% do total contra 10,7% aferido há um ano.

Santos Dumont 1

Atendendo a solicitação da Prefeitura do Rio de Janeiro ao Ministério da Defesa, e diante da necessidade de garantir segurança à realização da Cúpula do G20 na capital fluminense, o Ministério de Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) informaram nessa sexta-feira, dia 8, que as operações aéreas do Aeroporto Santos Dumont serão interrompidas nos dias 18 e 19 de novembro de 2024.

Santos Dumont 2

As operações comerciais programadas para o aeroporto central do Rio poderão ser redirecionadas para o Aeroporto do Galeão, de acordo com as diretrizes operacionais das companhias aéreas e a capacidade operacional do equipamento.

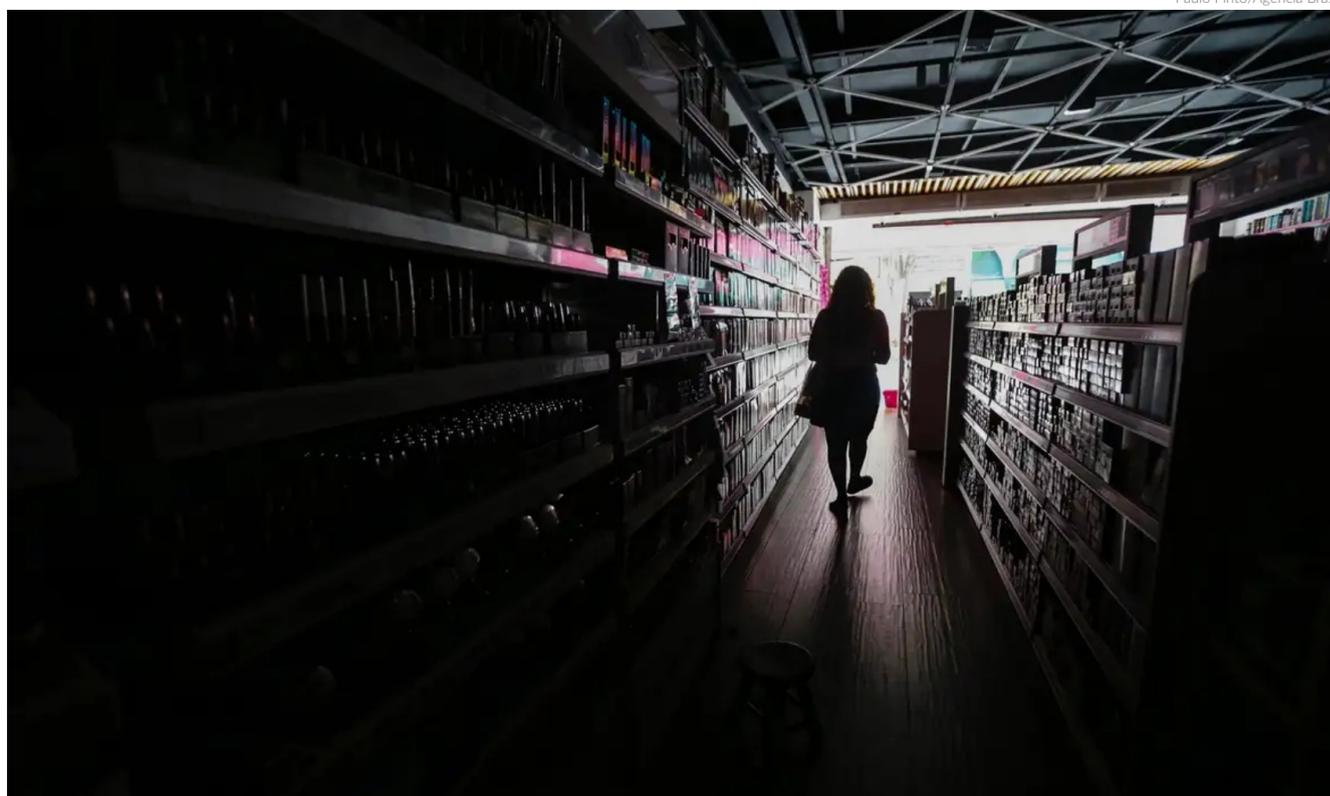
Santos Dumont 3

Segundo o comunicado do governo, a suspensão temporária dos voos foi necessária diante das restrições de mobilidade nas proximidades do Museu de Arte Moderna (MAM Rio), onde será realizada a Cúpula do G20, localizado a 550 metros do Aeroporto Santos Dumont. A Prefeitura do Rio de Janeiro planejou, em coordenação com órgãos federais, a operação das vias de acesso ao Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão) para evitar transtornos de trânsito à população.

AGU processa Enel por apagão e pede mais de R\$ 1 bi de indenização

Ação civil pública questiona a capacidade da empresa de lidar com eventos climáticos extremos e cobra melhorias na infraestrutura

Paulo Pinto/Agência Brasil



A Enel afirmou que o vendaval que atingiu a região metropolitana de São Paulo no dia 11 de outubro foi o mais forte registrado nos últimos 30 anos, com ventos de até 107,6 km/h

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

o montante total a ser pago, somado à reparação por danos morais coletivos, ultrapassará R\$ 1 bilhão. Conforme estabelecido na ação, as indenizações serão realizadas por meio de descontos nas faturas de energia dos clientes prejudicados.

A distribuidora também deverá apresentar dados completos sobre o número de consumidores afetados e o período em que o fornecimento foi interrompido.

A ação civil pública foi apresentada à Justiça Federal de São Paulo e argumenta que, apesar da Enel ter atribuído a demora no restabelecimento do serviço a um evento climático atípico, o tempo excessivo para a reconexão causou transtornos significativos para a população.

A AGU defende que as concessionárias de serviços públicos essenciais, como o fornecimento de energia elétrica, devem se preparar para a ocorrência de eventos climáticos severos, especialmente em períodos previsíveis, como as chuvas de outubro. Segundo a ação, a empresa não cumpriu a Resolução nº 1.000/2021 da Aneel, que estabelece um prazo de 24 horas para o restabelecimento de energia em áreas urbanas.

O texto ainda destaca que os problemas de fornecimento de energia não são pontuais,

apontando uma reincidência das falhas. Em novembro de 2023, a Enel já havia enfrentado dificuldades semelhantes, com demoras na recomposição da rede elétrica após chuvas fortes que afetaram a região metropolitana de São Paulo.

O valor solicitado pela AGU em danos morais coletivos — R\$260 milhões — representa cerca de 20% do lucro líquido da Enel em 2023, estimado em R\$1,3 bilhão. A AGU alega que a quantia visa desestimular práticas das concessionárias que buscam aumentar seus rendimentos às custas da qualidade do serviço prestado, prejudicando os consumidores.

O processo seguirá agora para análise do Poder Judiciário, que decidirá sobre as compensações e as responsabilidades da Enel. Caso a empresa seja condenada, as indenizações terão que ser pagas aos consumidores, com a possibilidade de uma revisão dos parâmetros de qualidade do serviço prestado.

Enel se justifica

Em resposta, a Enel afirmou por meio de nota que o vendaval que atingiu a capital paulista e outras cidades da região metropolitana no dia 11 de outubro foi o mais forte registrado nos últimos 30 anos, com ventos de até 107,6 km/h.

A empresa explicou que,

A AGU PEDE, NA AÇÃO, O PAGAMENTO DE R\$ 260 MILHÕES POR DANOS MORAIS COLETIVOS, ALÉM DE UMA INDENIZAÇÃO INDIVIDUAL ÀS PESSOAS QUE FICARAM SEM ENERGIA POR MAIS DE 24 HORAS. PARA ESSAS COMPENSAÇÕES, O VALOR SOLICITADO É DE, NO MÍNIMO, R\$ 500 POR DIA, POR UNIDADE CONSUMIDORA AFETADA

devido à gravidade dos danos, foi necessário reconstruir trechos inteiros da rede elétrica, o que prolongou o tempo de restabelecimento. De acordo com a companhia, os serviços foram normalizados para a maioria dos clientes em menos de seis dias.

A distribuidora ainda reforçou que tem investido recursos substanciais para melhorar a infraestrutura do sistema elétrico. Desde que assumiu a concessão em 2018, a Enel afirma ter dobrado o montante destinado a investimentos, comparado ao período anterior.

NACIONAL

Suzano inaugura dois terminais e prevê aumento de capacidade no Porto de Santos

Ministro Silvio Costa Filho participou de solenidade das obras no T-32 e da DP World

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebene.com.br

A Suzano, uma das principais empresas produtoras de celulose no mundo, inaugurou na sexta-feira (8) as obras de ampliação e modernização de seus dois terminais que estão em operação no Porto de Santos (SP), o maior do país. De acordo com a empresa, foram investidos R\$ 443 milhões nos dois terminais, o T32, na margem direita, e da DP World, na margem esquerda, que, juntos, vão aumentar a capacidade de movimentação em mais de 40%. A solenidade contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Os investimentos nos dois terminais, conforme anunciou a Suzano, vão atender a demanda gerada com o início das operações da nova unidade de fabricação da empresa em Ribas do Rio Pardo (MS), que entrou em operação em 21 de julho. A fábrica é considerada a maior linha de produção de celulose do mundo, com capacidade de produzir 2,55 milhões de toneladas de celulose por ano.

Durante a solenidade, o ministro inaugurou de forma simbólica as operações do terminal com um pórtico remoto que tem capacidade de movimentar 48 toneladas de carga por vez.

Além de aumentar a eficiência nas operações, o investimento vai possibilitar o aumento da capacidade média de movimentação de carga anual



O ministro Silvio Costa Filho inaugurou de forma simbólica as operações do terminal com um pórtico remoto que tem capacidade de movimentar 48 toneladas de carga por vez

do complexo em 43,48%, passando de 4,6 milhões de toneladas para 6,6 milhões de toneladas anuais de celulose. A capacidade estática do complexo também foi incrementada em cerca de 42%, saltando de 162 mil toneladas para 230 mil toneladas aproximadamente.

“Essa ampliação na movimentação significa mais desenvolvimento, mais geração de emprego e renda, isso movimenta a economia de Santos e do Brasil, e vai colocando esse porto cada vez mais na agenda estratégica do Brasil”, disse o ministro.

De acordo com a Suzano, as obras nos dois terminais portuários

tiveram início em fevereiro de 2022.

A Suzano é considerada a maior produtora de celulose no mundo, operando em mais de 100 países. Cerca de 90% da produção de celulose da companhia é destinada ao mercado exterior. O presidente da empresa, Beto Abreu, destacou os investimentos feitos e toda modernidade dos dois terminais.

“É um sistema de logística completamente integrado com a ferrovia, completamente embarcado do ponto de vista de tecnologia com o que há de mais moderno para trazer eficiência e produtividade para o

nosso sistema”, comentou.

“Ainda de acordo com o executivo, os investimentos nos terminais e da nova fábrica da Suzano aumentam ainda mais o nível de competitividade da companhia.

“A Suzano do ponto de vista de escala é líder global do setor da produção de celulose, responsável por um terço de toda fibra curta produzida globalmente. Esses investimentos aumentam ainda mais o nível de competitividade da empresa. Além da escala, nosso objetivo é conseguir, dentro da cadeia de valor, atender nossos clientes com melhor nível de serviço, mas

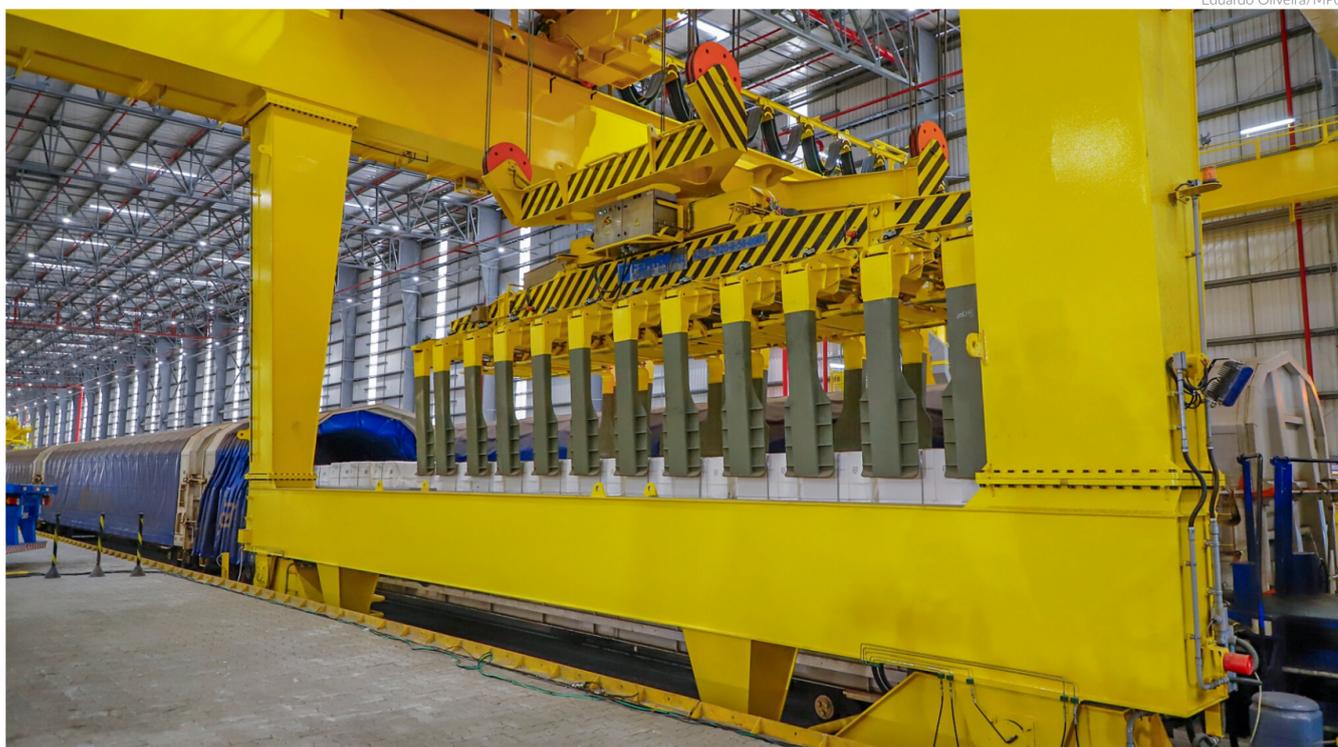
também com melhor custo. Isso faz com que a competitividade da empresa favoreça novos investimentos”, completou.

Detalhes

No terminal T32, as obras contemplaram a ampliação do armazém de celulose de 21.000 m² para 28.000 m² de área construída e a modernização em todos os processos, incluindo a implantação de dois pórticos rolantes e de quatro novos ramais ferroviários de 300 metros de comprimento cada linha. Os novos equipamentos possibilitam o descarregamento ferroviário de até 44 vagões simultaneamente. O terminal portuário é operado em parceria com a Portocel desde o início do ano.

Já no terminal DP World, a companhia investiu na ampliação do armazém de 36.000 m² para 51.000 m² de área construída, ampliando em quase 40% a capacidade estática de armazenamento, podendo chegar a 160 mil toneladas, e a capacidade de movimentação de carga anual de 3,6 milhões para 5 milhões de toneladas. As obras ainda contemplaram a instalação de mais duas pontes rolantes, com capacidade de 40 toneladas cada uma.

No T32, as obras contemplaram a implantação de dois pórticos rolantes e de quatro ramais ferroviários, que possibilitam o descarregamento de até 44 vagões simultaneamente



Entidades portuárias pedem ajustes em novo marco regulatório do setor

Debate do Brasil Export reúne lideranças para discutir pontos críticos do anteprojeto entregue ao Congresso

Divulgação/Grupo Brasil Export



Essa foi a primeira vez que executivos do setor portuários realizaram um debate público sobre o documento final entregue no último dia 6 ao presidente da Câmara dos Deputados

NÚRIA BIANCO
nuria.bianco@redenebnews.com.br

Entidades empresariais portuárias defendem alterações no anteprojeto de lei que moderniza o marco regulatório do setor. Representantes dessas associações reconheceram os avanços previstos no texto, mas admitiram a necessidade de alterar "alguns pontos". A posição foi apresentada durante o Fórum Internacional do Grupo Brasil Export, na sexta-feira (8), a bordo do navio MSC Fantasia, que passa por portos do Mar Mediterrâneo na Europa e na África.

Essa foi a primeira vez que executivos do setor realizaram um debate público sobre o documento final entregue ao presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), na última quarta-feira (6). O relator da proposta, desembargador Celso Peel, acompanhou a discussão e respondeu algumas das críticas.

Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasi-

leira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), questionou a nova atribuição dada à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na regulamentação de recintos alfandegados fora da poligonal portuária.

"Se for aprovado da forma que está no anteprojeto, cria-se mais uma burocracia, mais uma dificuldade. Os terminais alfandegados de retroárea teriam de responder, além da Receita Federal, para a Antaq. Ou seja, ao invés de reduzir os processos e agilizar os trâmites, a lei vai criar uma nova barreira", destacou.

Outro ponto apontado por ele é a atribuição dada para as autoridades portuárias em desenvolver, implementar e operar o sistema de Port Community System (PCS). "No mundo inteiro existem uns cinco modelos diferentes. A partir do momento que coloca-se na lei que a responsabilidade é única e obrigatória por parte da autoridade portuária, a lei engessa e limita a adoção de modelos e práticas mais modernas", completou.

Murillo Barbosa, Presiden-

te da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), destacou que, de forma geral, o texto vai de acordo com o entendimento do segmento patronal, mas com alguns pontos de melhoria. "Fizemos uma análise prévia, porque tivemos acesso ao texto final só na quarta-feira. São aspectos de preocupação o conceito de complexo portuário e cadeia verticalizada, o fim do anúncio público", adiantou.

"Nós propusemos o fim do anúncio, mas não da maneira que foi colocada no anteprojeto. Na maneira que está escrito, engessou qualquer outorga de TUP (terminal de uso privativo) e está em completo desacordo com o princípio da livre concorrência", completou ele.

Para Evandro Pause, diretor-executivo do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) de Santos, a leitura inicial da proposta de lei indicou que é preciso discutir de maneira mais ampla a criação de empresas privadas de gestão de trabalho portuário. "Empresas e Ogmos terão

escopos e responsabilidades parecidos, mas não iguais. Então, haverá uma competitividade, o que é positivo, mas é preciso saber quais os termos desta concorrência. A lei vem para resolver problemas históricos, que precisavam ser revistos, mas o anteprojeto necessita de mais discussão para ser adequado", considerou Pause.

Sergio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), considera que a nova legislação será o grande marco regulatório do sistema portuário brasileiro. "Não é uma lei apenas para tratar de porto. É um instrumento muito mais importante, que mexe em políticas públicas que estão em torno do setor. Nós, como entidades empresariais, debatemos e nos unimos como coalizão. Definimos que os consensos seriam defendidos como propostas do grupo, enquanto, o que não fosse consenso, cada entidade iria defender da sua maneira. Agora, provavelmente, vamos voltar a nos reunir como coalizão e ver o que o grupo defen-

de", contou.

"No Congresso vão entrar os fatores sociais e políticos. A comissão de juristas fez a análise técnica e trouxe fatores novos, extremamente importantes e estratégicos para o país. São inovações que vêm para corrigir problemas históricos, como a questão de treinamento e capacitação que, desde 1993, não é enfrentado", avalia.

O painel foi acompanhado pelo relator do anteprojeto, desembargador Celso Peel, que assistiu aos debates. Peel defendeu aos presentes, e aos deputados e senadores que acompanhavam a programação, o trabalho realizado pela comissão.

"Quando a gente elabora e apresenta um projeto de lei não estamos defendendo um setor específico, mas o setor portuário e a economia brasileira. Nosso papel, enquanto juristas, era fornecer uma análise imparcial para embasar o legislador, com equilíbrio entre a liberdade econômica e a valorização do trabalho humano", ressaltou.

Transporte e logística no Norte e Nordeste: soluções e investimentos em pauta

Especialistas discutem projetos e parcerias para melhorar o escoamento de cargas e apoiar o setor produtivo

Divulgação/Grupo Brasil Export

NÚRIA BIANCO
nuria.bianco@redenews.com.br

A adoção de novas regras e práticas operacionais para driblar as dificuldades no transporte de cargas nas regiões Norte e Nordeste foram tema do segundo painel realizado na tarde de sexta-feira (8), na Missão Internacional do Grupo Brasil Export, a bordo do MSC Fantasia, passando por portos do Mediterrâneo na Europa e na África. Com o tema “Além do óbvio: soluções normativas, jurídicas e operacionais para ganhos de eficiência na logística”, o debate reuniu representantes do legislativo, empresas e portos públicos.

Da Bahia, o deputado estadual Eduardo Salles (PP-BA) falou sobre os gargalos na intermodalidade na região do Mato-piba, que, além de seu estado, abrange Maranhão, Tocantins, e Piauí. “Temos uma grande eficiência da porteira para dentro, na produção de grãos, algodão e minérios, mas precisamos investir na chegada desses produtos no porto”, defendeu.



A adoção de novas regras e práticas operacionais para driblar dificuldades no transporte de cargas no Norte e no Nordeste foram tema do segundo painel da Missão Brasil Export

Salles apresentou uma visão geral das ferrovias que ligam as áreas produtoras aos portos da Bahia e criticou a devolução antecipada da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) pela concessionária VLI. “Precisamos ter a manutenção, modernização e ampliação da linha, que é fundamental para toda a região. A FCA conecta sete estados e o Distrito Federal, não podemos deixar que ela seja abandonada”, defendeu.

No Amazonas, a seca severa exigiu criatividade e muito in-

vestimento por parte dos terminais privados e da autoridade portuária. A Super Terminais, por exemplo, montou uma operação inédita de transbordo de cargas na cidade de Itacoatiara e investiu R\$ 45 milhões para abastecer a indústria e o comércio na região Norte do país.

“Em 2023 tivemos um prejuízo bilionário com a estiagem, então nos preparamos para enfrentar esta nova realidade. Transferimos parte do nosso pier flutuante para receber os navios de contêineres e manter

as operações, mas, precisamos de soluções definitivas. Tanto para a BR-319, que liga Manaus ao resto do Brasil, quanto para a hidrovia, que necessita de dragagem regular”, ressaltou o diretor do terminal, Marcelo Di Gregorio.

O pedido por maiores investimentos e políticas públicas também foi feito por Renato Freitas, superintendente da Transglobal, empresa que tem atuação no Maranhão, Pernambuco, Pará e Ceará. “O poder público tem que ouvir o setor produtivo.

Nós queremos ajudar. Se a legislação permitir e o poder público deixar, a gente faz os investimentos que precisam ser feitos. Nós temos vontade, conhecimento e queremos trabalhar juntos”, disse.

As autoridades portuárias também estão inovando para vencer os desafios. A Companhia Docas do Pará junto com o Governo do Estado do Pará, prepara o projeto Porto Futuro I e II e realiza obras de dragagem para receber não só os navios de cargas, mas a rede hoteleira flutuante que deve ser montada para a COP 30, no ano que vem, em Belém. “Teremos navios de cruzeiro servindo de hotel para os turistas e autoridades do mundo todo que nos visitaram para a Conferência do Clima”, adiantou a gerente jurídica da companhia, Fernanda Araújo. Segundo ela, a gestão tem se esforçado para entender as necessidades do mercado, dialogando com usuários e prestadores de serviços.

A moderação do painel foi da diretora-executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abep), Gilmará Temóteo.

Fenamar e Praticagem pedem maior integração para transição energética no setor marítimo

Em painel da Missão Brasil Export, especialistas propõem abordagem escalonada e investimentos em portos para impulsionar navegação sustentável

Divulgação/Grupo Brasil Export

PAULO JOSÉ RIBEIRO
paulo.ribeiro@redenews.com.br

O terceiro painel do quinto dia da missão internacional do Brasil Export 2024, na sexta-feira (8), reuniu três especialistas do setor marítimo para discutir ações para segurança e transição energética na navegação.

O debate teve a participação do presidente da Praticagem do Brasil, Bruno Fonseca, o presidente da Praticagem de São Paulo, Fabio Fontes, e o presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Marcelo Neri.

O presidente da Fenamar, Marcelo Neri, afirmou que, no Brasil, a transição energética no setor ainda depende da infraestrutura portuária acompanhar



O terceiro painel da Missão Brasil Export na sexta-feira reuniu três especialistas do setor marítimo para discutir ações para segurança e transição energética na navegação

essa mudança. Ele ressaltou que os portos do país não possuem instalações apropriadas para a utilização de algumas soluções sustentáveis, como o uso de combustíveis verdes, que dependem de empreendimentos fora do porto. A partir dessa observação, Neri sugeriu uma transi-

ção gradual, visando desenvolver as estruturas para a implantação de novas políticas verdes.

“Estamos defasados em relação a outros países. As ações estão sendo discutidas, mas a execução ainda está em fases iniciais. Talvez o Brasil precise adotar uma abordagem

escalonada. Nos próximos cinco anos focar em tecnologias mais simples para transição e de 2030 em diante, migrar para soluções mais verdes, desde que a infraestrutura acompanhe. A descarbonização é possível, mas a gente precisa de uma visão mais realista sobre como isso se encaixa a essas particularidades”, afirmou.

O presidente da Praticagem de São Paulo, Fabio Fontes, também falou sobre a carência de infraestrutura no setor portuário para atender navios sustentáveis da maneira adequada. “Fico triste vendo aqueles navios movidos a GNL (Gás Natural Liquefeito) e que não tem como

reabastecer quando chegam ao porto”. Fontes ainda destacou o trabalho feito pela Praticagem de São Paulo, com a troca do motor convencional das lanchas por motores elétricos.

O presidente da Praticagem do Brasil, Bruno Fonseca, cobrou uma integração maior no trabalho de transição energética no setor marítimo, alinhando essas ações no mar, com projetos que envolvam mudanças em diferentes partes do processo logístico. “Não adianta só o navio ser verde, a logística precisa ser verde. E o caminhão que leva a carga até o porto? Precisamos ter toda uma infraestrutura de fabricação, armazenamento e distribuição para abastecer esses navios. A cadeia precisa ser verde e todas as decisões precisam ser tomadas em conjunto”, reforçou.

Executivos destacam investimentos e soluções de inovação no setor portuário

Representantes de empresas expuseram iniciativas que vêm sendo colocadas em prática durante painel do Brasil Export

Divulgação/Grupo Brasil Export

PAULO JOSÉ RIBEIRO
paulo.ribeiro@redenebenews.com.br

O quinto dia da programação da missão internacional do Grupo Brasil Export pelo Mediterrâneo, a bordo do MSC Fantasia, promoveu uma série de painéis para discutir soluções dentro do setor logístico e portuário brasileiro, nesta sexta-feira (8).

O painel que abriu o dia tratou dos investimentos e soluções de inovação adotadas por terminais de granéis, carga geral e passageiros, abordando ações para estimular esse crescimento. A mesa teve a participação do presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Régis Prunzel; do diretor-presidente do Grupo ABA Infra, Luis Floriano; do diretor de logística da Eldorado Brasil, Flávio da Rocha Costa; do vice-presidente executivo da Ultracargo, Helano Pereira Gomes; diretor comercial da Santos Brasil, Ricardo Buteri; e do diretor da Triunfo Logística, Mario Luiz Meira.

Buteri abordou a movimentação de veículos no terminal da Santos Brasil, no litoral de São Paulo. Ele ressaltou a importância da operação no empreendimento, responsável por 30% de toda movimentação de veículos do país. Destacou que isso traz a responsabilidade de oferecer um serviço que vá além do transporte da carga, e trouxe o exemplo da tecnologia usada.

“Nós temos um diferencial que é o sistema de monitoramento da carga, ligado diretamente às montadoras. A partir do momento que nós temos o agendamento das cegonheiras



O painel tratou dos investimentos e soluções de inovação adotadas por terminais de granéis, carga geral e passageiros, abordando ações para estimular esse crescimento

para o TEV (Terminal de Veículos), antes de entrar no gate, inicia-se uma rastreabilidade, onde temos a recepção dos veículos, inspeção pra saber se tem algum tipo de avaria, formação dos lotes, e embarques nos navios”, explicou.

Helano Pereira Gomes falou sobre a importância do investimento em tecnologia nas operações visando trazer mais segurança, eficiência e sustentabilidade para o serviço. Ele citou algumas iniciativas da empresa, como a automatização da central de transferência do terminal de granéis líquidos.

“Isso reduz risco de vazamentos e acidentes. Investimos em tecnologia para reduzir a intervenção humana. É de fundamental importância ter uma operação segura porque muitas vezes o porto está na cidade, junto à sociedade”, afirmou o

executivo da Ultracargo, ressaltando a atuação de soluções inovadoras para trazer mais segurança.

Régis Prunzel destacou a expectativa positiva em relação aos projetos de operadores vinculados ao Sopesp, mas pontuou a importância de desenvolver processos regulatórios mais céleres, com o objetivo de impulsionar o crescimento no setor.

“Temos um rito regulatório que consideramos importante, mas, de certa forma, tem uma carga considerável. A gente sente falta de uma velocidade maior nessas autorizações, liberações de obras, principalmente de todos os entes. Desde o município, estado e federais, além da autoridade portuária. Nós devemos continuar buscando uma velocidade maior nas liberações. É um pouco do que a gente espera do novo

marco regulatório”, afirmou.

Transferência

Luis Floriano falou sobre a perspectiva para a transferência do terminal marítimo de passageiros de Santos, o Concais, para o Centro Histórico da cidade. A realocação do empreendimento, com maior quantidade de berços e espaço para atracação de navios, integra o plano da Prefeitura de revitalização da região central, que envolve projetos voltados à relação portocidade, como o Parque Valongo, e pode favorecer a chegada de mais passageiros ao terminal, segundo o diretor.

Ele estima que as obras devem ter início no primeiro semestre de 2025. Atualmente, o projeto está sendo estudado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). “As

obras devem durar quatro anos. O primeiro ano com as licenças e os outros três de obras. A previsão de entrega é para 2029”, destacou o diretor do ABA Infra, que ainda reforçou a necessidade da temporada de cruzeiros ser estendida no Brasil para impulsionar o crescimento do setor.

Mario Luiz Meira falou sobre os projetos da Triunfo Logística no Porto do Rio de Janeiro, pontuando a importância da parceria com o Governo Federal.

“Hoje nós estamos com grandes investimentos no porto. (As obras numa) extensão de 600 metros do cais para fazer a dragagem, (aumentando a profundidade) para 13,5 metros, que vão começar agora no cais principal (Cais da Gamboa), a pavimentação total da área do cais e, principalmente, a sinalização náutica no nosso canal”.

CEO do Brasil Export destaca proposta de modernização da Lei dos Portos

Divulgação/Grupo Brasil Export

Da Redação
redacao.jornal@redenebenews.com.br

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, destacou a atuação da comissão de juristas que analisou o atual marco regulatório do setor portuário e propôs alterações para a sua modernização. “Foi um trabalho importante. Houve avanços e temos de continuar a dialogar para garantir que a mudança na

legislação seja implantada”, declarou Julião na abertura do segundo dia do fórum internacional do Brasil Export, realizado nessa sexta-feira, dia 8, a bordo do navio MSC Fantasia, em viagem entre Tunísia, na Tunísia, e Barcelona, na Espanha.

Fabrício iniciou sua fala reforçando a importância do diálogo no setor e que tal postura deve continuar agora, quando a proposta de projeto de lei, modernizando a atual Lei dos

Portos, tem seu conteúdo revelado e começa a tramitar no Congresso Nacional. “Foi um trabalho muito importante da comissão e de seu relator, o desembargador (do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo) Celso Peel. E nós, lideranças do setor, temos de continuar a trabalhar por essas mudanças, agora que começam a ser debatidas no Congresso. Este é um trabalho que irá revolucionar o setor”, enfatizou,



Fabrício Julião defendeu que lideranças empresariais continuem a apoiar alterações na lei durante a tramitação do texto no Congresso Nacional

REGIÃO SUDESTE

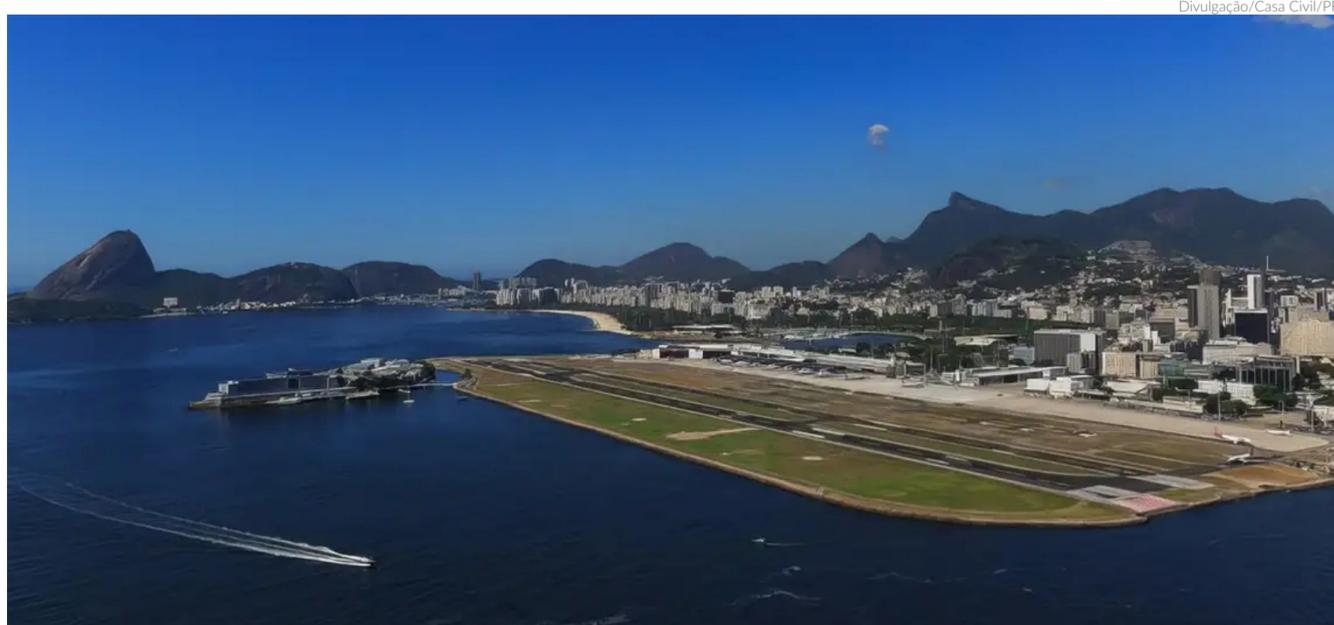
Por segurança, Santos Dumont ficará fechado durante Cúpula do G20

Aeroporto será desativado nos dias 18 e 19 de novembro; voos serão redirecionados ao Galeão, que ampliará sua operação

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O Aeroporto Santos Dumont, no centro do Rio de Janeiro, será fechado nos dias 18 e 19 deste mês, quando será realizada a Cúpula do G20. O evento reunirá líderes das principais economias mundiais na cidade. A decisão, anunciada na sexta-feira (8) pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), atende a um pedido da Prefeitura do Rio, com o objetivo de reforçar a segurança e controlar o acesso ao entorno do aeroporto, que fica a apenas 550 metros do Museu de Arte Moderna (MAM), local onde será realizado o encontro.

Com o fechamento temporário, os voos previstos para o Santos Dumont deverão ser redirecionados para o Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão, na Zona Norte da cidade. Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos, essa



A medida atende a um pedido da Prefeitura do Rio para controlar o acesso ao entorno do Santos Dumont, que fica a 550 metros do MAM, local onde será realizada a Cúpula do G20

mudança seguirá as diretrizes das companhias aéreas e a capacidade do Galeão.

A Anac também reforçou que as empresas deverão seguir as normas de atendimento ao passageiro, conforme a Resolução nº 400/2016. Essa resolução exige que passageiros sejam avisados das alterações com

antecedência de 72 horas e, em casos de cancelamento ou falta de aviso, tenham direito à reacomodação, reembolso ou a escolha de outro meio de transporte.

Além da Cúpula do G20, o Rio de Janeiro sediará eventos paralelos, como o Urban 20 (U20) e o G20 Social, entre 14 e

17 de novembro, no Complexo Mauá, na área portuária da cidade. Esses encontros devem atrair cerca de 40 mil pessoas por dia, segundo a prefeitura. Nos dias 18 e 19, no MAM, são esperadas 55 delegações de 40 países e 15 organismos internacionais.

O G20 é o principal fórum

de cooperação econômica internacional e inclui países como Argentina, Austrália, Brasil, Canadá, China, França, Alemanha, Índia, Indonésia, Itália, Japão, Coreia do Sul, México, Rússia, Arábia Saudita, África do Sul, Turquia, Reino Unido, Estados Unidos, além da União Europeia.

Delator de esquema do PCC é executado a tiros no Aeroporto de Guarulhos

Antonio Vinicius Lopes Gritzbach, alvo de recompensa milionária, foi atacado por dois criminosos com fuzis; ação deixou três feridos

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O empresário Antonio Vinicius Lopes Gritzbach foi assassinado a tiros na última sexta-feira (8) no Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP). Ele estava no Terminal 2, destinado a voos domésticos, e era delator em uma investigação de lavagem de dinheiro relacionada ao Primeiro Comando da Capital (PCC).

Rumores indicavam que havia uma recompensa de R\$ 3 milhões pela morte de Gritzbach. Dois criminosos, armados com fuzis, dispararam ao menos 27 tiros, atingindo o empresário na cabeça, tórax e braços.

Além dele, dois motoristas de aplicativo e uma passageira que desembarcava de outro voo foram baleados. Segundo as últimas informações, o estado de



Imagens de uma das câmeras de segurança mostram dois criminosos, armados com fuzis, que dispararam ao menos 27 tiros, atingindo o empresário na cabeça, tórax e braços

saúde deles é estável, e ao menos uma das vítimas estava dentro do aeroporto no momento do ataque.

A polícia encontrou um colete à prova de balas e munição

de fuzil no carro usado pelos atiradores, que agora passa por perícia em busca de evidências, como impressões digitais.

Gritzbach estava retornando de viagem com a namorada,

que não teve seu estado de saúde divulgado. Segundo o advogado Ivelson Salotto, quatro policiais militares de confiança faziam a segurança do empresário. No entanto, devido a pro-

blemas no veículo, eles estavam fora do local no momento do crime, junto com o filho de Gritzbach.

Uma equipe da Guarda Civil Municipal (GCM) de Guarulhos fazia ronda nas proximidades até por volta das 13h, quando um agente se ausentou para registrar outra ocorrência, deixando a área desguarnecida durante a execução.

Gritzbach havia fechado um acordo de delação premiada, aprovado pela Justiça em abril, após dois anos de negociações com o Ministério Público Estadual e seis depoimentos prestados. Ele era ex-diretor da Porte Engenharia e Urbanismo, uma das principais construtoras de São Paulo.

REGIÃO SUDESTE

Com ministro a bordo, temporada de cruzeiros tem início em Santos

Terminal de passageiros, o Concais, receberá 14 navios e 1 milhão de passageiros até abril do ano que vem

Raimundo Rosa/Prefeitura de Santos



O MSC Seaview é um dos 14 navios de cruzeiro que farão, ao todo, 142 escalas no terminal do Porto de Santos, que espera receber 1 milhão de passageiros na temporada 2024-2025

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebeneews.com.br

O MSC Seaview atracou no Terminal de Passageiros de Cruzeiros do Porto de Santos (8), o Concais, na sexta-feira, 8 de novembro, dando início a temporada de transatlânticos no maior complexo portuário do país. A bordo do Seaview, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou de uma solenidade com demais autoridades do segmento de cruzeiros, da comunidade portuária e da cidade de Santos.

Ao todo, o Porto de Santos vai receber 14 navios em 142 escalas no terminal. A expectativa é que 1 milhão de passageiros passem pelo Concais até abril do ano que vem, quando se encerra a temporada.

Silvio Costa Filho, que cumpriu agenda no Porto de Santos na sexta-feira, participou da solenidade de abertura da atual temporada a bordo do Seaview.

O ministro comentou sobre o projeto de transferência do terminal de passageiros para a região central de Santos, no bairro Valongo.

“Temos o compromisso de transferir o Concais para incentivar esse setor do turismo, que

ainda precisa crescer muito no país. A França tem 20% do seu PIB no turismo; Portugal, 17% e o Brasil, apenas 7%. Temos que melhorar esta marca e os cruzeiros têm papel importantíssimo nesta missão”, comentou.

Além do ministro, participaram da solenidade executivos da MSC, da Autoridade Portuária de Santos, da Prefeitura de Santos e da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Cli Brasil).

O Seaview, que inaugurou

a temporada, seguirá viagem somente neste sábado (9). Na sexta-feira, houve somente o trânsito de passageiros da embarcação.

“Tivemos o desembarque de 4.486 passageiros, uma boa movimentação de desembarque de travessia, número até maior do que o esperado. A ideia é que o navio saia com aproximadamente 4,3 mil passageiros. Por enquanto é o que vamos ter para os dois primeiros dias para o terminal”, disse Javier Carnevale, gerente de Operações do Concais, em entrevista ao BE News.

Para a temporada 2024/2025, o Concais receberá navios de cruzeiros maiores, que há alguns anos não escalaram o Porto de Santos.

“O Concais recebe 60% dos embarques de cruzeiros do Brasil. É o maior terminal de embarque e desembarque do Brasil, e me animo em dizer até da América Latina pelo volume de passageiros que passam por aqui”, comentou o executivo.

MERCOSUL

Brasil e Argentina publicam edital da Ponte Internacional de São Borja

Concessão prevê investimentos de US\$ 99 milhões e modernização para fortalecer o corredor logístico entre os dois países

Divulgação/Prefeitura de São Borja



A Ponte Internacional de São Borja tem 15,62 km de extensão, sendo fruto de um acordo binacional assinado em 1989. Ela liga São Borja, no Brasil, e Santo Tomé, na Argentina

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

Foi publicado na quarta-feira (6), o edital com as regras do leilão da Ponte Internacional de São Borja, que liga Brasil e Argentina e é considerada estratégica para a circulação de bens e serviços entre os dois países.

O ativo integra a carteira de concessões rodoviárias do Ministério dos Transportes e deve receber investimentos da ordem de US\$ 99 milhões (Capex + Opex). De acordo com o projeto, o certame tem como critério o maior valor de outorga ofertada, sendo o mínimo US\$40,8 milhões. Já a sessão pública para abertura das cartas-propostas será realizada em 7 de janeiro.

A íntegra do edital, bem como anexos, cronograma e estudos de viabilidade podem ser consultados no endereço <https://delconcomab.com.br/2024/licitacoes-e-contratos/>

A Ponte Internacional de São Borja tem 15,62 quilômetros de extensão, sendo fruto de um acordo binacional assinado em 1989. Ela liga as cidades de São Borja (RS), no Brasil, e Santo Tomé, na Argentina. Cerca de 23% das operações comerciais entre os dois países dependem desta ligação, o que torna a melhoria da infraestrutura e adequação da ponte ao fluxo ações necessárias para ambas as economias.

Confira na íntegra a nota conjunta do Ministério dos Transportes e do Ministério das Relações Exteriores sobre o projeto: “O novo contrato de con-

cessão terá duração de 25 anos. Durante o período, a futura concessionária deverá realizar um conjunto de intervenções para recompor e aprimorar as características técnicas e operacionais das estruturas físicas da Ponte Internacional.

Também será de responsabilidade da concessionária a

manutenção tanto do trecho situado em território brasileiro quanto do localizado em solo argentino. Entre as obras a serem executadas estão a construção de faixas de acesso, uma nova área para veículos apreendidos, pátio para caminhões e instalação de um novo sistema de iluminação.

Dentre as inovações do projeto destaque para Operação do Centro Unificado de Fronteira (CUF), que responde pelo atendimento dos veículos de carga internamente e serviços de suporte às atividades de desembaraço alfandegário, além de inspeções e verificações exigidas pelos órgãos públicos. A proposta prevê ainda degraus tarifários associados ao Capex, o fator de desconto associado aos serviços obrigatórios e os investimentos em Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), voltado ao desenvolvimento de produtos e serviços pertinentes à infraestrutura rodoviária”.

OPINIÃO



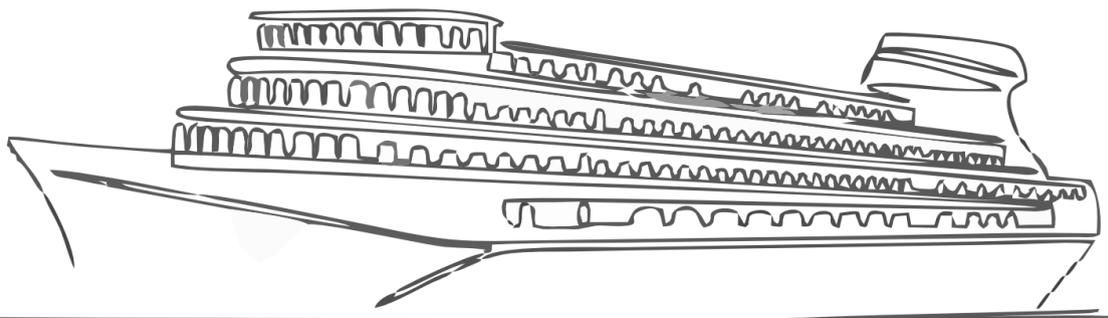
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

▶ GESTÃO

Mediterrâneo, berço do mundo



Difícil ceder aos terraplanistas. Mas de fato os horizontes sem fim sugerem que estou em meio a um imenso prato transbordante cujas margens se fundem com o céu, sem qualquer terra à vista. Fácil entender por que o Mediterrâneo foi tão cobiçado e o principal palco da História desta civilização. Mais que ilusões, este mar inspira sonhos de perdição sem fronteiras, que atraiu a cobiça de tantos impérios.

Mar, lindo mar, que rasgo neste instante como quem circunda o mundo de dezoito países. No que sucedeu as caravelas romanas, portuguesas, espanholas, inglesas e tantas outras, navego feito fenício no calor emanado de seus 2,5 milhões de quilômetros quadrados e mais de cinco mil metros de profundidade, tão fundo quanto o sentimento da conquista. São águas temperadas que o navio rasga deixando rastro que se perde junto às nuvens que cobrem a África.

Navego pelo mar da Sardenha sem que consiga mirar suas terras e sua gente. Mas ainda inebriado pela ebulição da gente italiana que visitei em Gênova, Nápoles e Palermo. Navego como voam os falcões da Tunísia, fazendo o deleite dos turistas na beira do cais.

As bordas do Mare Nostrum, como chamavam os romanos, guardam espalhados os vestígios das conquistas de tantos povos ao longo da História.

Impressiona o acervo de tantos feitos. Nos três continentes que banham este Mar Branco tão conhecido dos árabes. São marcas do poder que brotava de cada disputa vencida. Em Sidi Bou Said, perto de Cartago que exhibe as ruínas da arena em que leões devoravam escravos, vejo seu povo islâmico pelas ruas que não sugerem pressa de suas mulheres de burca. Muito diferente das garotas napolitanas que caminham em

pequenos grupos rumo à universidade com a rapidez da ávida juventude.

São múltiplas realidades que percorro em poucos dias, com o tempo sugerindo que em torno desse prato transborda a síntese da nossa história. Velho e Novo Mundo convivem em aparente harmonia, com falas que se misturam em múltiplos idiomas.

Tento agora mirar as terras da Espanha, ao menos de Palma de Mallorca, mas em vão. O barco ainda tem muito a singrar, na ironia de séculos compactados em poucas horas, neste cenário que vai do Estreito de Gibraltar ao de Suez, portas abertas há tanto tempo no caminho às Índias e às Américas.

Só a busca desesperada de uma vida melhor explica por que tanta gente deixou este mundo de encantos para desbravar outras plagas. Gente que de variados portos e séculos, partiu um dia como partem neste momento as brumas brancas deste cruzeiro, se espalhando entre minhas lembranças.

O Mediterrâneo é uma síntese da existência humana encarnada em nossos ancestrais. Europa, África e Ásia formam o coração da civilização que eu conheço. Que não se enganem com a imensidão deste mar. De Cádiz, onde estive um dia, quase podia vislumbrar a África que deixei há pouco como quem sai de casa para visitar seus vizinhos. Ou encontrar a desejada namorada. Não importa se de burca ou calça leg. Sempre será expressão do amor que emana desse mar repleto de tantas marcas e emoções.

Sigo agora para Barcelona e como de outras vezes espero saborear, se o tempo permitir, os frutos de um mar grandioso de sensações. Mas é só esperança, afinal, minha sanha desta vez é aprender como, através dos portos, alcançaram e ainda alcançam o resto do mundo além dos horizontes perdidos.

O MEDITERRÂNEO É UMA SÍNTESE DA EXISTÊNCIA HUMANA ENCARNADA EM NOSSOS ANCESTRAIS. EUROPA, ÁFRICA E ÁSIA FORMAM O CORAÇÃO DA CIVILIZAÇÃO QUE EU CONHEÇO. QUE NÃO SE ENGANEM COM A IMENSIDÃO DESTE MAR. DE CÁDIZ, ONDE ESTIVE UM DIA, QUASE PODIA VISLUMBRAR A ÁFRICA QUE DEIXEI HÁ POUCO COMO QUEM SAI DE CASA PARA VISITAR SEUS VIZINHOS. OU ENCONTRAR A DESEJADA NAMORADA. NÃO IMPORTA SE DE BURCA OU CALÇA LEG. SEMPRE SERÁ EXPRESSÃO DO AMOR QUE EMANA DESSE MAR REPLETO DE TANTAS MARCAS E EMOÇÕES



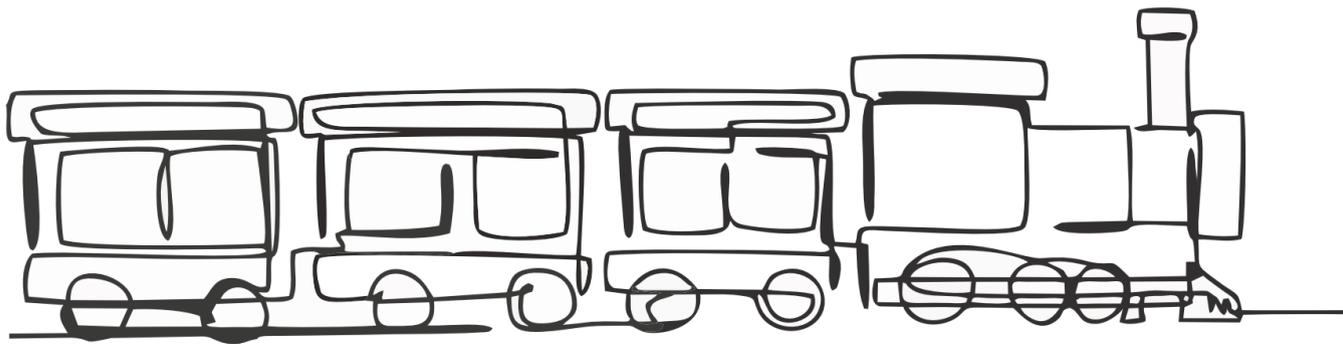
ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

opinião@redebeneews.com.br

► ESTRATÉGIA

Fips - Ano 1



Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) completou um ano do início de suas atividades. Quem não conhece a história recente desse complexo portuário, o mais importante do Brasil, não faz ideia do que a Fips representa.

Comecei a trabalhar no Porto de Santos em 1994, como conferente de carga e descarga.

A expectativa era enorme, pois essa profissão era reputada como uma das mais bem remuneradas do cais santista. Mas a frustração veio logo, pois só éramos escalados para o que sobrava da "parede" dos mais antigos.

Um de meus primeiros trabalhos foi como lingadeiro de uma operação de descarga de trigo para vagões. O calvário começou com uma manobra de guindastes, mas antes foi preciso encontrar um que estivesse funcionando (depois da Lei 8.630/1993, a Codesp ainda era responsável pela maioria das operações). Depois, foi a vez do posicionamento do funil de descarga: "Cuidado com o balanço!".

Finalmente, veio um trator, que faria a manobra para posicionamento dos vagões sob o funil. Havia uns oito engatados, todos do tipo "fechado", com portas laterais e alçapões na parte superior (os vagões tipo "hopper" eram raros). Porém, antes da manobra, um sujeito começou a inspecionar os vagões. Recusou seis deles!

Os dois que sobraram foram manobrados até o funil "casar" com o alçapão, e a descarga foi iniciada.

O funil entupia com frequência, e para retomar o fluxo era com marretadas: alta tecnologia.

O serviço deu "salário", e olhe lá... E ficou a percepção de que trabalhar com vagões não era produtor.

A criação da Portofer melhorou bastante as operações, e iniciativas passaram a ser adotadas para ampliar a participação do modo ferroviário na matriz de transportes do Porto de

Santos. Mas era preciso mais, pois as renovações de concessões ferroviárias projetavam duplicação da capacidade de movimentação. Os terminais também estavam sendo ampliados.

Surgiu a ideia de criar um modelo de concessão que viabilizasse todos os investimentos necessários para eliminação de conflitos, melhoria e expansão da malha ferroviária para atender a demanda crescente, agora acrescida da operação de celulose. Seria uma espécie de condomínio, prevendo a participação de vários interessados e garantias diversas, para assegurar atendimento isonômico a todos os terminais e operadores ferroviários: um modelo inédito no Brasil, configurando um desafio e tanto!

Após análises, reanálises, ajustes e aprovação em várias instâncias institucionais, foi promovida a licitação, finda a qual a Fips foi efetivamente constituída, já compromissada com uma significativa carteira de obras, que incluía: viadutos, pontes, passarelas de pedestres, centro de operações e obras nas vias permanentes e adjacências.

A rapidez com que a equipe foi montada só é comparável com a excelência dos profissionais alocados, alguns já velhos conhecidos do porto, cuja competência era mais do que reconhecida.

Porém, a Fips é um elo da cadeia logística, fundamental conexão entre as ferrovias que se conectam ao Porto de Santos e os terminais que nele operam. Considerando que as concessões ferroviárias já estavam equacionadas, também era preciso que os terminais se adequassem aos cenários previstos.

Nesse sentido, a FIPS tem sido um tenaz indutora desse processo, obtendo resultados expressivos num curto espaço de tempo, e acenando com horizontes audaciosos.

Imaginem quando o Ferroanel entrar no escopo!

Parabéns à toda a equipe de colaboradores da Fips! Que esse sucesso seja multiplicado, pois ele também será do Porto de Santos, das cidades que o sediam e da economia brasileira!

A CRIAÇÃO DA PORTOFER MELHOROU BASTANTE AS OPERAÇÕES, E INICIATIVAS PASSARAM A SER ADOTADAS PARA AMPLIAR A PARTICIPAÇÃO DO MODO FERROVIÁRIO NA MATRIZ DE TRANSPORTES DO PORTO DE SANTOS. MAS ERA PRECISO MAIS, POIS AS RENOVAÇÕES DE CONCESSÕES FERROVIÁRIAS PROJETAVAM DUPLICAÇÃO DA CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO



IVANI CARDOSO
ivani@redebeneews.com.br



“É um paradoxo: você está com alguém que você escolheu. Mas você se sente só”

PSICANALISTA LILIANA EMPARAN, NA REVISTA GAMA

É TRISTE CONCORDAR COM ESSA AFIRMAÇÃO, MAS É TÃO REAL. VEJO NOS BARES, RESTAURANTES, SALAS DE ESPERA E TANTOS OUTROS LUGARES CASAIS QUE NEM SE OLHAM OU CONVERSAM. CADA UM TECLANDO SEU CELULAR E DEIXANDO A VIDA EM COMUM DESLIGADA. IMAGINO COMO SERÁ EM CASA, ACHO QUE NÃO DEVE SER MUITO DIFERENTE. O AMOR PRECISA DE CUIDADO, DE ENCONTROS, DE TROCAS, DE AFETO, DE OLHO NO OLHO. NÃO DÁ PARA TIRAR O SOM DAS CARÍCIAS, BLOQUEAR O SENTIMENTO E TENTAR COMPARTILHAR O QUE JÁ NÃO TEM REMÉDIO. NÃO HÁ TOQUE MAIS URGENTE DO QUE A VONTADE DE FICAR JUNTO E ATENDER AO CHAMADO DE QUEM AINDA FAZ PARTE DA SUA VIDA.

MERGULHO

As ilhas de calor que nos rodeiam

Divulgação



Há mais de 30 anos a física **Maria de Fátima Andrade**, professora do Instituto de Astronomia, Geofísica e Ciências Atmosféricas (IAG) da USP, estuda a poluição do ar. Ela faz parte de uma equipe de pesquisadores que na revisão de 202 artigos científicos verificou que é possível conseguir um resfriamento de até 5 graus Celsius da temperatura do ar com as chamadas Áreas de Infraestrutura Urbana verde-azul-cinza (GBGIs) para amenizar as chamadas ilhas de calor. Essas áreas incluem jardins botânicos, parques verdes, rios e lagos, entre outras. Os resultados do trabalho foram publicados em artigo da revista científica The Innovation. Confira:

Como começou a pesquisa?

Esta pesquisa teve origem em uma colaboração com a Universidade de Surrey [Reino Unido], por meio do professor Prashant Kumar, que coordenou o estudo e Ciências Atmosféricas (IAG) da USP. O trabalho integrou instituições de diferentes países, em vários continentes, que têm desenvolvido projetos em temas ligados à poluição do ar e outras questões da urbanização, como a ilha de calor urbana. Nas cidades com elevado grau de urbanização, onde a temperatura é mais alta do que em regiões rurais próximas, o local é classificado como ilha de calor.

Quais as principais cidades do Brasil classificadas como ilhas de calor?

Várias cidades sofrem com o processo de ilha de calor devido à modificação da superfície urbana. Os trabalhos são realizados com base em dados de satélite, tipo de superfície, e análise de temperatura durante o dia e à noite, considerando as diferenças entre as áreas mais urbanizadas e a periferia.

Qual é o modal mais poluidor?

Nas áreas urbanas brasileiras, o setor de transporte é o maior responsável pela poluição do ar, principalmente em relação ao material particulado fino (MP). Nesse cenário, os veículos a diesel, como ônibus e caminhões, são a principal fonte de emissões desse poluente, que é altamente prejudicial à saúde humana e ao meio ambiente.

E os navios?

Estudos também mostram que os navios desempenham um papel relevante na emissão de poluentes atmosféricos, especialmente em áreas portuárias ou regiões próximas às costas. A emissão de poluentes pelos navios é intensificada pela falta de regulamentação rígida quanto ao uso de combustíveis mais limpos, o que permite que combustíveis pesados, ricos em enxofre, sejam amplamente utilizados. Esses combustíveis resultam em altos níveis de emissões de dióxido de enxofre (SO) e material particulado, agravando a poluição e impactando negativamente a qualidade do ar nas áreas costeiras.

O que poderia reduzir o problema?

Regulamentações mais rígidas para combustíveis marítimos, como as implementadas em algumas regiões do mundo, poderiam ajudar a reduzir significativamente esses impactos, promovendo o uso de combustíveis de baixo teor de enxofre e incentivando tecnologias mais limpas no setor de transporte marítimo.

As recomendações dos estudos serão enviadas para os municípios?

Integramos um Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, o INCT Klimapolis, que tem como objetivo trabalhar com os municípios e a população em temas relacionados com a questão ambiental, incluindo qualidade do ar, uso de soluções baseadas na natureza, recursos hídricos, entre outros.

Quais é o maior desafio?

É incorporar o conhecimento científico nas agendas políticas e mostrar que o resultado de médio e longo prazo resulta em ganhos de qualidade de vida, incluindo ganhos econômicos.

As empresas poderiam de alguma forma fazer sua parte?

A participação das empresas é essencial pois elas podem incorporar novas tecnologias voltadas à redução de emissões e preservação do meio ambiente.

Como o mar entra nesses estudos?

Embora o mar não seja o meu foco principal de estudos, a preservação dos oceanos é crucial para o equilíbrio ambiental. Os oceanos desempenham um papel central na regulação do clima global e são os maiores reservatórios de carbono do planeta. As mudanças climáticas afetam diretamente a temperatura, a salinidade e a biodiversidade marinha. Assim, para estudar o clima, é fundamental considerar as interações entre o oceano e a superfície terrestre, pois essas dinâmicas influenciam intensamente os padrões climáticos e a saúde dos ecossistemas globais.

Em que locais o impacto é maior?

O impacto ambiental tende a ser mais intenso em grandes cidades, onde a ocupação desorganizada das periferias afeta o uso do solo, a disponibilidade e qualidade da água, e a qualidade do ar. Essas áreas sofrem com construções irregulares e falta de planejamento, o que leva à perda de áreas verdes e à poluição dos recursos hídricos e atmosféricos.

Quais as providências necessárias?

Para minimizar esses impactos, é essencial melhorar as condições habitacionais, com construções que ajudem a reduzir o calor e o consumo de energia. A regularização das ocupações e a preservação de áreas verdes também são fundamentais, pois ajudam a manter a biodiversidade e a melhorar a qualidade de vida da população, além de reduzir o efeito de "ilhas de calor" urbanas, comuns em áreas densamente ocupadas sem vegetação adequada.

Como vê o Brasil na questão da preservação ambiental?

O Brasil ainda enfrenta desafios significativos nessa área. É necessário que os padrões de qualidade do ar se tornem mais restritivos, enquanto o monitoramento e controle da qualidade da água precisam ser aprimorados. Em muitas praias, a balneabilidade não atende aos padrões adequados, refletindo a falta de ações eficazes na preservação de ecossistemas como os manguezais, que são vitais para a biodiversidade. Além disso, a poluição dos rios por esgoto doméstico e industrial é um problema recorrente.

Há muito pela frente, não?

Embora algumas cidades estejam tomando medidas mais cuidadosas em relação à preservação ambiental, há um longo caminho a percorrer. É fundamental que essa agenda seja incorporada nas escolas e promovida entre todos os setores da comunidade para que o cuidado com o meio ambiente se torne uma prioridade compartilhada.

STREAMING

Qualquer tipo de amor vale a pena?

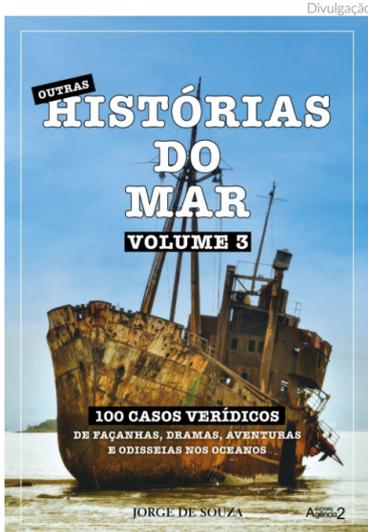
A minissérie **"Amor Traíçoeiro"**, na Netflix, está dando o que falar. É um thriller romântico e sensual, repleto de intrigas no deslumbrante cenário da Costa Amalfitana. A trama traz Gabriela (Monica Guerritore), uma bela mulher de 60 anos, que se apaixona por Elia (Giacomo Gianniotti) um homem bonito e charmoso que tem a mesma idade do seu filho mais velho. O envolvimento provoca revolta na família e Gabriela se vê envolvida em um jogo de mentiras, traições e descobertas. Apesar de não



Divulgação

ser baseada em uma história real, a minissérie é a refilmagem de outra britânica lançada em 2019 pela BBC: "O Golpe do Amor", com Julia Ormond e Bem Barnes. São seis episódios que você começa a assistir e não quer parar. O casal central tem química e há momentos de tensão e quentes cenas de sexo. Afinal, ele gosta mesmo dela ou é só interesse?

LEITURA

Para quem gosta de (boas) histórias do mar

Divulgação

Tendo o mar como protagonista, o colunista da Uol e escritor **Jorge de Souza**, ex-editor da Revista Náutica, traz no Volume 3 de **"Histórias do Mar - Façanhas, dramas, aventuras, mistérios e odisséias nos oceanos"** mais uma sequência de fatos extraordinários que aconteceram nos últimos séculos. Com seu característico texto leve e saboroso, Jorge relata 100 casos verídicos, sempre aprofundados em pesquisas e detalhes que envolvem o leitor. E há muito para ler. Como o dia em que uma perturbadora mensagem chegou ao dono de um navio que havia encalhado diante de uma ilha praticamente desabitada do mar da Ásia; o capitão que sempre que ia para o mar pedia socorro; o transatlântico que desapareceu e nunca se soube o motivo; o menino que foi jogado no meio do oceano, mas sobreviveu para contar; o misterioso desaparecimento no mar de uma estrela de Hollywood e até a apavorante onda submersa que afundou um submarino. A obra da Editora Agencia 2 tem 340 páginas e custa R\$ 79,00.

<https://historiasdomar.com>

VISUAIS

Tributo a Tom Jobim

Divulgação

Documentos, fotos, gravações, partituras e objetos pessoais pertencentes ao acervo do Instituto Antonio Carlos Jobim, localizado no Jardim Botânico do Rio de Janeiro, fazem parte da exposição permanente **"Tom Jobim: Discos Solo"**. Lá estão os 12 LPs que marcaram a carreira solo do maestro, gravados entre 1963 e 1994, desde o primeiro álbum, *The Composer of Desafinado Plays*, até *Antonio Brasileiro*, passando por marcos como *Wave*, *Matita Perê*, *Urubu* e outros. A partir de conversas entre Paulo Jobim, filho do maestro e morto recentemente, e Aluísio Didier, curador da mostra e amigo de Tom, surgiram fatos inéditos sobre o processo criativo do compositor e que se transformaram em documentários, revelando o processo por trás de cada álbum. Os vídeos com as conversas foram editados pelo cineasta Cayo Oliveira, também produtor da exposição, e serão apresentados pela primeira vez. Na exposição também aparecem momentos importantes como o encontro de Tom e Vinícius de Moraes, que resultou em clássicos eternos da Bossa Nova e sua colaboração com João Gilberto no LP *Chega de Saudade*.

Serviço

Exposição | Tom Jobim: Discos Solo

De 09 de outubro (exposição permanente)

Diariamente (exceto na quarta-feira), das 9h às 17h

Jardim Botânico do Rio de Janeiro - Rua Jardim Botânico, 1008, Rio de Janeiro (RJ)

BE+

Visiventas/Pixabay



- A audiência de podcasts no Brasil só cresce, como mostra o relatório anual do Culture Next, publicado pelo Spotify, que revela tendências globais de seus usuários. E a novidade é que a geração Z tem se interessado cada vez mais por videocasts da plataforma de streaming musical.
- Você é mais friorento? Então pode aproveitar e usar seus cobertores pesados. Eles ajudam a melhorar o humor e o sono em adultos com insônia e outras condições de saúde mental, como indicou estudo recente divulgado pela revista científica American Journal of Occupational Therapy.
- Ufa! Olha só que bela notícia: As emissões de gases de efeito estufa do Brasil tiveram uma redução de 12% em comparação ao ano anterior. A queda marca um avanço importante para o país no cumprimento das metas climáticas para 2025.

BE-

- Estudo da Fundação Oswaldo Cruz publicado pela Folha alerta que o consumo de bebidas alcoólicas responde por 12 mortes por hora e custa R\$ 18,8 bilhões por ano ao país. O levantamento, usou como base estimativas de mortes atribuíveis ao álcool feitas pela Organização Mundial de Saúde.
- Pesquisadores da Universidade de Toronto mediram o impacto do uso de inteligência artificial na criatividade humana e chegaram à conclusão que a IA facilita tarefas, mas uniformiza ideias a longo prazo e impacta habilidades cognitivas, de acordo com o portal Olhar Digital.
- Olha o risco: a Novo Nordisk, fabricante dinamarquesa dos medicamentos [Ozempic](#) e [Wegovy](#), muito utilizados para diabetes tipo 2 e obesidade, disse ter conhecimento de ao menos 10 mortes e 100 hospitalizações nos Estados Unidos associadas a versões manipuladas da semaglutida, princípio ativo de ambos os remédios.