



portalbenews.com.br

LULA Presidente posta vídeo caminhando em hospital e agradece apoio durante recuperação ▶ **p4**

ESTILO BE Na coluna deste fim de semana, Ivani Cardoso dá dicas de filme, leitura e exposição de arte digital na capital paulista ▶ **p12**



Divulgação/MPor

Indústria naval é fortalecida com R\$ 10,5 bilhões



Aporte aprovado pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante será destinado à modernização de embarcações e expansão de operações ▶ **p3**

Divulgação/Fraport

Salgado Filho retoma operação total com voos internacionais nesta segunda ▶ **p8**



ALAGOAS Câmara aprova criação de Companhia Docas para gestão do Porto de Maceió ▶ **p6**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães reflete sobre como as princesas inspiram crianças e adultos, evocando o desejo por uma vida com mais propósito ▶ **p9**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves destaca a importância da relação porto-cidade para evitar conflitos e promover o desenvolvimento sustentável ▶ **p10**

EDITORIAL

Indústria naval brasileira: investimentos e futuro

A decisão do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), de liberar R\$ 10,5 bilhões para novos projetos na indústria naval, é uma importante medida para o setor. O investimento, que engloba a construção, modernização e manutenção de embarcações, demonstra o compromisso das atuais políticas públicas - nesse caso, do Governo Federal - para fortalecer essa indústria estratégica para o desenvolvimento do País.

A indústria naval brasileira, por muito tempo, enfrentou desafios significativos, como a falta de investimentos e a concorrência internacional. No entanto, com a aprovação de novos projetos como esses, o setor demonstra sinais de recuperação e de um futuro promissor. A alocação de recursos para a construção de novos navios, especialmente na área de petróleo e gás, demonstra a confiança do governo no potencial de crescimento do setor e sua importância para a economia nacional.

É importante destacar que o Fundo da Marinha Mercante desempenha um papel fundamental nesse processo. Ao disponibilizar linhas de financiamento a juros subsidiados, o fundo torna os investimentos na indústria naval mais atrativos para as empresas, incentivando a inovação e a modernização do setor. Além disso, os recursos do fundo contribuem para a geração de empregos e para o desenvolvimento de tecnologias nacionais.

A decisão de liberar R\$ 31 bilhões em projetos em 2024 - um montante significativo - demonstra a importância que o Governo atribui ao setor naval. Esse investimento não apenas impulsionará a indústria naval, mas também terá um impacto positivo em outros setores da economia, como a indústria de equipamentos e a cadeia de suprimentos.

No entanto, para que os resultados esperados sejam alcançados, é fundamental que as empresas do setor aproveitem ao máximo as oportunidades oferecidas pelos recursos do Fundo da Marinha Mercante. É preciso investir em pesquisa e desenvolvimento, em qualificação profissional e em tecnologias inovadoras para garantir a competitividade da indústria naval brasileira no mercado global.

Em suma, a decisão do CDFMM de liberar R\$ 10,5 bilhões para novos projetos na indústria naval representa um passo importante para o fortalecimento desse setor estratégico para o país. Ao investir em infraestrutura, tecnologia e qualificação profissional, o Governo está contribuindo para o desenvolvimento de uma indústria naval mais competitiva e sustentável. É fundamental que o setor privado e o poder público trabalhem em conjunto para garantir o sucesso dessa iniciativa e para posicionar o Brasil como um importante player no mercado naval internacional.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

3 Indústria naval recebe injeção de R\$ 10,5 bi para novos projetos

HUB

3 Executivos da APS fazem visita surpresa ao Porto de Itajaí

NACIONAL

3 Governo define regras para aumentar conteúdo local na construção de navios-tanque

4 Lula agradece apoio durante recuperação e afirma estar "firme e forte"

5 Decreto cria comitê para gerenciar fundo da aviação civil

REGIÃO SUDESTE

5 Haxixe vindo dos EUA é apreendido no Aeroporto de Viracopos

REGIÃO NORDESTE

6 Câmara aprova estatal para gestão do Porto de Maceió

Codeba e líderes da Ilha da Maré buscam soluções para impactos do Porto de Aratu

7 Concessão da BR-116/324/BA/PE: segurança e mobilidade em pauta

REGIÃO SUL

7 Empresa firma contrato e vai expandir operações pelo Porto de Pelotas

8 Salgado Filho retoma operação total de voos internacionais na segunda-feira

OPINIÃO

9 "Mundo de princesas", por Luiz Dias Guimarães

10 "Relação Porto-Cidade - Urgências", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

12 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, 1º andar
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jaclyra Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News
Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News
Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News
Mônica Mathias

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Júnior Batista,
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

Visita surpresa 1

Uma comissão de executivos da Autoridade Portuária de Santos (APS) esteve no Porto de Itajaí (SC) nessa sexta-feira, dia 13. Eles estavam com o secretário nacional de Portos, Alex Ávila. O objetivo foi dar início ao processo de transição da gestão do complexo marítimo catarinense, que será assumida pela APS. Fontes ligadas ao Ministério de Portos e Aeroportos, pasta que controla a APS, informam que a decisão de passar a administração do porto para a Autoridade Portuária de Santos já está tomada, faltando apenas seu anúncio oficial.

Visita surpresa 2

Atualmente, o Porto de Itajaí é administrado pela Prefeitura local. Mas esta delegação terminará no próximo dia 31 e o Governo Federal não irá renová-la. O Ministério tinha, então, duas opções: criar uma empresa federal para cuidar do complexo de Itajaí ou passar essa gestão para a APS, alternativa mais prática e de mais fácil implantação, mas que tem sido duramente criticada por políticos e lideranças catarinenses.

Visita surpresa 3

Na próxima semana, lideranças de Itajaí vão se reunir para tentar adiar essa transição, mesmo sabendo que o próprio Palácio do Planalto já aprovou a medida.

Final de ano 1

De cada dez brasileiros, seis devem gastar mais com viagens neste fim de ano do que em 2023, é o que aponta uma pesquisa divulgada nessa sexta-feira, dia 13, pelo Instituto Locomotiva. Segundo o levantamento, 58% dos entrevistados responderam que pretendem gastar mais. As cidades com praias são os destinos mais citados entre quem pretende viajar. O estudo ouviu 1.461 pessoas entre 2 e 4 de dezembro.

Final de ano 2

De acordo com o presidente do Instituto Locomotiva, Renato Meirelles, "os dados demonstram que os brasileiros estão conseguindo investir mais nas viagens de férias este ano. Claro que as classes mais altas têm mais fôlego, mas as classes C e D também querem curtir as festas de fim de ano longe de casa, principalmente o público mais jovem".

Final de ano 3

Ainda de acordo com a pesquisa, 57% dos entrevistados dizem buscar cidades com praia para o fim de ano, e 18% querem viajar para cidades grandes fora do litoral. Já 16% revelam preferir cidades menores e pouco agitadas para descansar neste período.

Indústria naval recebe injeção de R\$ 10,5 bi para novos projetos

Aporte aprovado pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante será destinado à modernização de embarcações e expansão de operações

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) autorizou na quinta-feira (12) a liberação de R\$10,5 bilhões para 21 novos projetos. Os investimentos incluem a construção, modernização, manutenção, reparo, conversão e docagem de embarcações.

As empresas qualificadas poderão acessar os financiamentos por meio de bancos conveniados, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Brasil (BB), Caixa Econômica Federal e Banco da Amazônia (Basa).

Com a nova aprovação, o valor total de projetos disponíveis para contratação de recursos no setor em 2024 soma R\$31 bilhões. O Fundo da Marinha Mercante (FMM) é um mecanismo financeiro destinado ao apoio naval brasileiro, englobando atividades de transporte marítimo, construção e reparo de embarcações. Sua gestão fica a cargo do Ministério de Portos e Aeroportos.

O ministro Silvío Costa Fi-



Ricardo Botelho/Governo Federal

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) é um mecanismo financeiro destinado ao apoio naval, englobando atividades de transporte marítimo, construção e reparo de embarcações

lho detalhou que a maioria das iniciativas aprovadas na reunião do Conselho está concentrada nos setores de petróleo e gás, com foco na construção de novos navios de grande porte.

"Estamos constantemente trabalhando para fortalecer nossa indústria, garantir o escoamento da produção nacional e impulsionar setores essenciais", afirmou Costa Filho.

Já o secretário nacional de

Hidroviás e Navegação, Dino Antunes, contou que 24 pedidos foram avaliados, destacando que esse é o maior volume de recursos aprovados em encontros do colegiado nos últimos 10 anos. Entre 2011 e 2022, foram autorizados R\$ 7 bilhões no âmbito do fundo financeiro.

"Estamos em um momento muito positivo para a Marinha Mercante. Nosso desafio agora é concretizar a contratação con-

forme a aprovação", disse Antunes.

Além dos novos projetos autorizados na reunião, 20 iniciativas, totalizando R\$2,13 bilhões, foram reapresentadas, com solicitações de prorrogação de prazo e alteração do estaleiro responsável pela execução.

A próxima reunião do CDFMM está agendada para o dia 27 de março de 2025.

Governo define regras para aumentar conteúdo local na construção de navios-tanque

CNPE aprova resolução que determina que pelo menos 50% dos componentes das novas embarcações sejam produzidos no Brasil

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou na terça-feira (10) a resolução que estabelece índices mínimos de conteúdo local para a construção de navios-tanque novos no Brasil, direcionando, assim, investimentos para a contratação de fornecedores nacionais, incentivando a transferência de

tecnologia, a geração de empregos e o fortalecimento da indústria brasileira.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, destacou a importância da medida para o desenvolvimento da indústria brasileira. Essas embarcações serão utilizadas exclusivamente na cabotagem de petróleo e derivados e devem ser incorporadas ao ativo imobilizado de empresas nacionais.

"Estamos fortalecendo a indústria naval e dando atenção aos estaleiros nacionais,

que enfrentam problemas de ociosidade com a competição de outros países. Com a medida aprovada, vamos estimular a criação de empregos qualificados e trazer grandes investimentos para o setor naval do país, além de apoiar a ampliação da capacidade logística do setor de petróleo e derivados", afirmou.

De acordo com a resolução, os novos navios-tanque deverão ter um índice mínimo global de 50% de conteúdo local, o que inclui bens produzidos e serviços prestados no Brasil

durante a execução do contrato de construção. O percentual abrange grupos de investimentos como serviços de engenharia, máquinas e equipamentos, além da construção e montagem das embarcações.

Com a definição do conteúdo local mínimo pelo CNPE, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) será responsável por fiscalizar e mensurar o cumprimento dos índices, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo CNPE na nova resolução.

NACIONAL

Lula agradece apoio durante recuperação e afirma estar “firme e forte”

Presidente passou por procedimentos no cérebro e deve receber alta no início da próxima semana

Ricardo Stuckert/PR

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) manifestou gratidão pelas “orações e palavras de conforto” recebidas nos últimos dias enquanto se recupera de um procedimento médico. Em vídeo divulgado na sexta-feira (13), nas redes sociais, Lula apareceu caminhando ao lado do neurocirurgião Marcos Stavale no Hospital Sírio-Libanês, em São Paulo.

“Janjinha (a primeira-dama, Janja Lula da Silva) me repassou todos os recados. Peço que fiquem tranquilos. Estou firme e forte! Andando pelos corredores [...], conversando bastante, me alimentando bem e, em breve, pronto para voltar para casa e seguir trabalhando e cuidando de cada família brasileira”, escreveu o presidente.

A alta médica está prevista para o início da próxima semana.



Em vídeo divulgado nas redes sociais, o presidente Lula apareceu caminhando ao lado do neurocirurgião Marcos Stavale nas dependências do Hospital Sírio-Libanês, em São Paulo

Segundo a equipe médica, liderada pelo cardiologista Roberto Kalil, os exames neurológicos de Lula estão normais. No entanto, foi recomendando “repouso relativo” durante as próximas semanas.

“2025 está chegando e

temos muitos encontros pelo Brasil e pelo mundo. Obrigado pelo carinho de vocês e por toda a dedicação da equipe médica. O amor que recebo me mantém sempre pronto para seguir!”, completou Lula em sua mensagem.

Lula sofreu uma queda no banheiro da residência oficial no dia 19 de outubro, bateu a cabeça e precisou levar cinco pontos na região da nuca. Exames realizados após o acidente indicaram uma pequena hemorragia intracraniana. Embora monito-

rado desde então, o presidente não havia necessitado de intervenções médicas até a última segunda-feira (9), quando relatou dores de cabeça.

Após exames no Hospital Sírio-Libanês de Brasília, Lula foi transferido para São Paulo e submetido a uma cirurgia de emergência na terça-feira (10) para drenar o hematoma (trepanação). Na manhã de quinta-feira (12), passou por outro procedimento, a embolização da artéria meníngea média, para reduzir o risco de novos hematomas na região entre o crânio e o cérebro.

Atualmente, o presidente se encontra fora da UTI e recebe cuidados semi-intensivos, com evolução positiva no quadro clínico.

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

De segunda a sexta-feira, às 7 da noite, o telejornal BE News 19 horas traz as principais notícias do setor de Infraestrutura em todo o Brasil e nos principais mercados internacionais.

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube
@tv_benews

www.tvbenews.com.br

REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

Decreto cria comitê para gerenciar fundo da aviação civil

Medida reforça apoio ao setor aéreo e busca impulsionar infraestrutura e acessibilidade

Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

Da Redação
redacao.jornal@redenews.com.br

O decreto que autoriza a criação do Comitê Gestor do Fundo Nacional de Aviação Civil (CG-FNAC), dentro da estrutura do Ministério de Portos e Aeroportos, foi assinado pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), e publicado no Diário Oficial da União de segunda-feira (9). Com o decreto, o órgão colegiado ficará responsável por definir os limites anuais para os empréstimos aos prestadores de serviços aéreos regulares e acompanhar a sua aplicação. Os valores dos recursos financiados devem chegar a R\$ 4 bilhões anuais para fortalecer o setor aéreo.

Com a publicação, fica estabelecido que o comitê deverá propor ao ministro de Portos e Aeroportos o envio ao Conselho Monetário Nacional (CMN) das normas reguladoras dos empréstimos a serem concedidos pelo FNAC, linhas de financiamento, encargos financeiros, prazos e comissões devidas pelo



O fundo de financiamento vai permitir que as empresas aéreas possam buscar crédito e ampliar os investimentos na aviação, conforme informou o ministro Silvío Costa Filho

tomador de financiamento e as demais condições necessárias à operacionalização.

O comitê será composto por representantes do Ministério de Portos e Aeroportos, da Casa Civil e do Ministério da Fazenda. A expectativa é que a primeira reunião da comissão seja realizada ainda neste ano de 2024.

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, o fundo de financiamento vai permitir que as empresas

aéreas possam buscar crédito e ampliar os investimentos na aviação. "É um passo importante para o setor que foi negligenciado durante o governo passado. O que queremos com o financiamento é permitir que as companhias aéreas ampliem o número de assentos para os passageiros e isso vai ajudar a reduzir os valores das tarifas. O que já tem acontecido. De janeiro a outubro deste ano, a tarifa média caiu 5% em relação ao mesmo período do ano passado", destacou.

O decreto também estipula que o Banco Nacional de Desenvolvimento Social e Econômico (BNDES) será o agente financeiro do FNAC no financiamento dos empréstimos, mas poderá também habilitar outros agentes financeiros, públicos ou privados.

Em setembro deste ano, o presidente Lula sancionou a Lei Geral do Turismo que autoriza o uso de recursos do fundo de aviação a emprestar dinheiro para companhias aéreas.

Sobre o FNAC

O FNAC, administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, foi criado em 2011 visando fomentar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil. Os recursos não se limitam apenas ao financiamento de empréstimos, mas também no apoio às políticas públicas voltadas ao setor aéreo. Atualmente, a principal fonte de recursos são as outorgas pagas pelas concessionárias de aeroportos.

REGIÃO SUDESTE

Haxixe vindo dos EUA é apreendido no Aeroporto de Viracopos

Fiscalização detalhada da Receita identifica droga oculta em pressurizador destinado a São Paulo

Da Redação
redacao.jornal@redenews.com.br

A Receita Federal informou na sexta-feira, dia 13, que interceptou 43 quilos de haxixe no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), durante operação realizada na quarta-feira, dia 11.

A droga estava oculta em um pressurizador portátil, equipamento frequentemente utilizado para remoção de pinturas, e fazia parte de uma remessa

oriunda dos Estados Unidos, com destino final em São Paulo.

De acordo com o órgão federal, a detecção ocorreu após o pacote ser selecionado por fiscais da Equipe de Remessas para uma inspeção mais detalhada. A escolha foi baseada em alertas gerados por ferramentas de inteligência utilizadas para identificar cargas suspeitas.

Ainda de acordo com a Receita Federal, a Alfândega de Viracopos realiza fiscalizações diárias em remessas nacionais e internacionais, com foco no combate ao tráfico de drogas e outras atividades criminosas.



De acordo com a Receita Federal, os 43 quilos de haxixe estavam escondidos em um pressurizador portátil, um equipamento frequentemente utilizado para remoção de pinturas

REGIÃO NORDESTE

Câmara aprova estatal para gestão do Porto de Maceió

Companhia Docas de Alagoas será a primeira contratada pelo BNDES para reorganização estratégica e governança

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

A Câmara dos Deputados aprovou na quarta-feira (11) o projeto de lei (PL) que cria a Companhia Docas de Alagoas, uma nova empresa pública voltada à administração portuária no estado. A medida é fruto de uma divisão parcial da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) e agora será encaminhada ao Senado para votação.

A nova companhia terá personalidade jurídica de direito privado, sob a forma de sociedade anônima, e será vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos. O PL 3034/24 prevê a transferência de todos os ativos e passivos relacionados à administração portuária na unidade federativa, incluindo acervos técnicos e documentais.

Assim, de acordo com a minuta, todos os recursos e encargos relacionados à administração do Porto Organizado de Maceió, que já movimentou mais de 1,7 milhão de toneladas em 2024, serão transferidos à nova companhia.

O projeto é de autoria do Executivo e foi relatado pelo deputado Daniel Barbosa (PP-AL).



Divulgação

A criação da Companhia Docas de Alagoas atende a uma recomendação do TCU, que havia determinado a necessidade de maior autonomia financeira para o Porto de Maceió

A criação da Autoridade Portuária atende a uma recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU), que havia determinado a necessidade de maior autonomia financeira para o Porto de Maceió.

Entre as normas previstas no texto, a Companhia Docas de Alagoas contará com diversas opções de financiamento para suas operações, que incluem tarifas portuárias, receita proveniente do desenvolvimento de suas atividades, convênios e arrendamentos; operações de crédito, comissões, juros e rendas patrimoniais; outras fontes de receitas eventuais.

O projeto também permite

que a União celebre contrato direto com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sem a necessidade de licitação. A previsão é de que a nova empresa pública seja a primeira contratada pela instituição financeira para apoio em orientação estratégica, reorganização da governança e sociedade, e definição das atribuições e atividades.

Para viabilizar a assistência, o banco poderá contratar empresas de consultoria, auditoria e outros serviços técnicos especializados. Os acordos terão duração de até dois anos, com possibilidade de prorroga-

ção por mais um ano, caso haja justificativa.

Prós e contras

A nova estatal gerou reações divergentes entre os parlamentares. O deputado Marcel van Hattem (Novo-RS) questionou a criação de mais uma empresa pública em um momento em que o governo busca reduzir despesas. A deputada Rosângela Moro (União-SP) também criticou a medida, argumentando que a União deveria focar em cortes de gastos. "Isso é motivo de deboche para a população brasileira", afirmou.

Por outro lado, o deputado

Reimont (PT-RJ) defendeu que a Companhia Docas de Alagoas utilizará a estrutura já existente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte, sem gerar custos adicionais para o Governo.

"Muitas das companhias docas são independentes do Tesouro. Elas prestam serviços e cobram por isso", detalhou Reimont.

O deputado Alberto Fraga (PL-DF), coordenador da Frente Parlamentar de Segurança Pública, explicou que o projeto está alinhado com um acordo entre líderes partidários para a votação de propostas relacionadas à segurança pública.

Codeba e líderes da Ilha da Maré buscam soluções para impactos do Porto de Aratu

Pescadores, marisqueiros e quilombolas da região pedem soluções para contaminação e proteção de seus direitos culturais e socioeconômicos

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenebnews.com.br

O diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo, visitou a comunidade quilombola de Bananeiras para dialogar com lideranças de Ilha da Maré sobre o Projeto de Desenvolvimento do Porto Organizado de Aratu-Candeias.

Pescadores, marisqueiros e quilombolas da Ilha da Maré estão preocupados com os impactos ambientais e socioeconômicos para a região. Eles questionam que a contaminação do mar, rios e dos mangues tem impedido que essas famílias produzam alimentos próprios e para comercialização.

Por ali vivem comunidades quilombolas, grupos formados por descendentes de escravizados que fugiram e criaram espaços de resistência. Essas comu-

nidades mantêm forte ligação com a sua história e trajetória, preservando costumes e culturas trazidas pelos antepassados. São mais de 500 comunidades somente na Bahia.

Entre as principais reivindicações, estão a necessidade de estudos mais aprofundados sobre os impactos socioambientais e na saúde da população, além do direito à escuta na concepção das ações das empresas arrendatárias da Codeba, cujas atividades afetam diretamente

as comunidades locais.

Transparência

Antonio Gobbo se comprometeu a exigir maior transparência e diálogo por parte das empresas arrendatárias. Ele também mencionou projetos em andamento, como o convênio de cooperação técnica a ser firmado com a Unesco e a Agência Brasileira de Cooperação (ABC). Esse acordo permitirá a realização de estudos detalhados

sobre as vulnerabilidades ambientais, sociais e culturais das regiões portuárias, promovendo iniciativas voltadas à economia criativa, inovação tecnológica e coesão social.

A Codeba vai realizar um simulado de emergência para treinar a resposta a um possível vazamento de produto químico. Além disso, ficou definida a organização de novas agendas, como uma reunião com o Ministério Público Federal e visitas técnicas à região.

REGIÃO NORDESTE

Concessão da BR-116/324/BA/PE: segurança e mobilidade em pauta

Audiência pública promovida pela ANTT discute duplicação, pedágios e cronograma de obras em 502 km de extensão

Rebeca Takechi/Aescom ANTT

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou na sexta-feira (13), em Brasília (DF), uma audiência pública para coletar sugestões sobre o projeto de concessão da BR-116/324/BA/PE. A proposta prevê investimentos de R\$ 7,5 bilhões em melhorias na rodovia, como duplicação de pistas, ampliação de vias marginais, construção de passarelas e instalação de sistemas de monitoramento.

O trecho conhecido como Rota dos Sertões possui extensão de 502 km, começando no anel viário de Feira de Santana, na Bahia, e atravessando 16 municípios até chegar a Salgueiro, em Pernambuco. A agência recebe contribuições sobre a proposta até o dia 12 de janeiro de 2025.

Paulo Villa, diretor executivo da Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport), alertou que o alto número de veículos pesados que circulam pela estrada exige uma duplicação mais rápida da via. Ele destacou que mais de 60% do tráfego no trecho é composto pelo transporte de carga, com caminhões que chegam a 30 metros de comprimento para cumprir trajetos de longa distância entre o Nordeste e o Sudeste.

“Nossa solicitação é que o projeto seja revisto no sentido de haver a duplicação já a partir do terceiro ano de concessão,



A ANTT realizou em Brasília uma audiência pública para coletar sugestões sobre o projeto de concessão da BR-116/324/BA/PE, que prevê aportes de R\$ 7,5 bilhões em melhorias

juntamente com a recuperação da rodovia, mesmo que os usuários precisem pagar uma tarifa um pouco maior”, sugeriu Villa.

O contrato de concessão terá duração de 30 anos, com obrigações específicas para o concessionário. Nos primeiros anos (1 e 2), devem ser realizados trabalhos para resolver problemas que representem riscos ou desconforto aos usuários, como recomposição do pavimento, sinalização, substituição de defensas, capina, roçada e limpeza do sistema de drenagem. Entre os anos 3 e 8, será feita a recuperação da rodovia, restaurando suas condições originais. Após esse período, a estrada passará a receber as demais obras e manutenção periódica.

Paulo Villa frisou que a pro-

posta apresentada busca promover mais segurança aos motoristas, uma vez que “uma rodovia com pouca capacidade promove acidentes, que têm como consequência mortes”, concluiu.

Rodrigo Pedrosa, gerente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), explicou que os investimentos para duplicação integral da via não estão sendo considerados no projeto, pois há previsão de que as melhorias sejam realizadas pelo poder público, por meio do Ministério dos Transportes.

“Já foi emitida ordem de serviço pelo Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) para o início das obras de duplicação em trechos, e, muito possivelmen-

te, até o início da concessão, no quarto trimestre de 2026, segundo o nosso cronograma, uma boa parte desse investimento já terá sido realizada”, detalhou Pedrosa. “Consideramos no projeto que a concessão estaria dispensada de realizar esses investimentos, exclusivamente porque as obras serão executadas pelo Dnit no horizonte de até três anos a partir do contrato. Naturalmente, caso essa previsão não se concretize, o poder concedente pode solicitar ao concessionário que realize os serviços, por meio do mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro”, finalizou.

Melhorias

O vencedor do certame será aquele que oferecer a menor

tarifa de pedágio, em conformidade com os padrões estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), frente à execução dos seguintes investimentos: 14 passarelas para pedestres, um ponto de parada e descanso para caminhoneiros, 29,2 km de vias marginais, 28 pontos de ônibus, 0,4 km de melhorias em trechos críticos, 1,7 km de duplicações, 5,2 km de faixas adicionais, 451,3 km de acostamentos, 35 dispositivos e interseções e 60 OAE (Obras de Arte Especiais, como pontes, túneis e viadutos).

Também participaram os representantes da ANTT Stéphane Quebaud (gerente de Modelagem Econômico-Financeira) e Tarcísio Franco (gerente de Aperfeiçoamento de Fiscalização).

REGIÃO SUL

Empresa firma contrato e vai expandir operações pelo Porto de Pelotas

A Freedom assinou contrato de uso temporário de 48 meses com a Portos RS

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebnews.com.br

A Freedom, empresa especializada na fabricação de cadeiras de rodas motorizadas e de veículos elétricos, firmou um con-

trato com a Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos do Rio Grande do Sul, visando a expansão da empresa através do Porto de Pelotas. A parceria visa o desenvolvimento dos projetos da marca através da atividade portuária.

O contrato, no período de 48 meses, de uso temporário é para o recebimento e armaze-

namento de contêineres no Porto de Pelotas. Na última segunda-feira, 9 de dezembro, o empresário Gino Salvador visitou a unidade pelotense para apresentar o projeto de expansão da empresa.

O executivo foi recebido pelo presidente da Portos RS, Cristiano Klinger; pelo gerente do Porto de Pelotas, Gilmar

Bazanella; e pelo gerente de planejamento e desenvolvimento da empresa pública, Fernando Estima. A prefeita Paula Mascarenhas (PSDB) e o prefeito eleito, Fernando Marroni (PT), também participaram da reunião.

“A Freedom é uma empresa importante em sua área de atuação e o Porto de Pelotas se

soma a esta história para permitir um desenvolvimento ainda maior da marca, o que é motivo de muita satisfação para todos nós”, comentou Klinger.

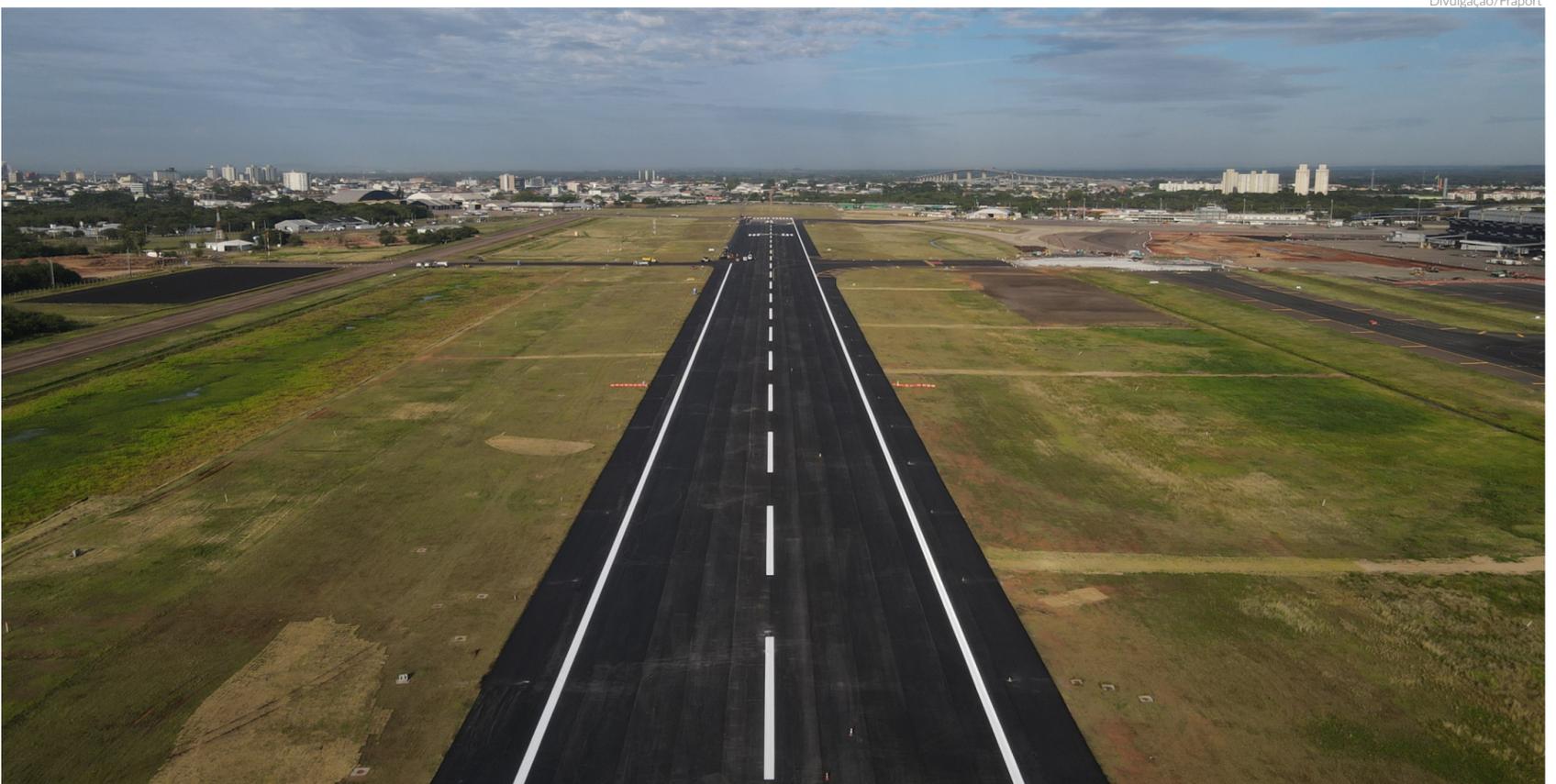
A Freedom tem atuação há quase 40 anos no segmento, com destaque internacional para a utilização de tecnologia própria.

REGIÃO SUL

Salgado Filho retoma operação total de voos internacionais na segunda-feira

Aeroporto de Porto Alegre volta a operar 24h após enchentes, com expectativa de aumento no tráfego aéreo

Divulgação/Fraport



A pista do Salgado Filho volta a operar em sua totalidade, uma vez que na retomada parcial, em outubro, 1.730 dos 3.200 m do asfalto haviam sido liberados para pousos e decolagens

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redeneews.com.br

O Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, vai voltar a atender 100% da capacidade da sua infraestrutura aeroportuária a partir da próxima segunda-feira, 16 de dezembro. De acordo com a Fraport Brasil, concessionária que administra o terminal, entre as novidades estão a retomada dos voos internacionais e funcionamento do aeroporto 24 horas por dia.

Com a retomada total da operação, Porto Alegre também vai ganhar dois novos destinos domésticos: Recife (PE) e Salvador (BA). A Fraport Brasil projeta que,

em janeiro, o terminal terá, em média, 124 movimentos por dia.

O Salgado Filho foi fechado no dia 3 de maio por causa das fortes chuvas e enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul. O terminal ficou completamente alagado, com a água atingindo áreas como a pista, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, entre outros espaços.

Com a retomada em 100%, a pista do Salgado Filho volta a operar em sua totalidade, uma vez que na retomada parcial, realizada em 21 de outubro, só 1.730 dos 3.200 metros de asfalto haviam sido liberados para pousos e decolagens. Na sexta-feira, dia 13, a concessionária informou que as etapas de pavimentação da pista e demais

obras foram concluídas.

“Um dos pontos de complexidade é o tamanho da área. São 3.200 metros por 45 só de pista, sem contar todas as taxiways (vias de acesso entre a pista e o pátio de aeronaves). Queremos o mais breve poder retomar as atividades e as operações”, comentou Rafael Guerra, gerente de Comunicação da Fraport Brasil.

De acordo com o executivo, a chamada fase 3 de recuperação do terminal, que será concluído com a entrega simbólica da próxima segunda-feira, inclui ainda o funcionamento do aeroporto 24 horas por dia, aumento de seis para 14 posições de aeronaves no pátio, e retorno de áreas para importantes autoridades, como

a Receita Federal, Polícia Federal e a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária).

Guerra pontuou que o principal desafio agora da concessionária é recuperar o número de passageiros, bem como a frequência de voos.

“Uma vez o aeroporto disponibilizado de forma mais ampla, o grande desafio é a recuperação do número de passageiros. Tínhamos a expectativa de que no final de 2024 teríamos recuperado um patamar pré-pandemia, mas aconteceu tudo isso. Queremos essa recuperação no número de voos. Tendo voos, teremos passageiros”, analisou.

Nesta última semana foram feitos os últimos trabalhos e demais ajustes para a operação total dos serviços aos passageiros em solo gaúcho.

Voos internacionais

A partir da próxima semana, o Salgado Filho retornará com as suas operações de voos internacionais, que não acontecem no estado desde antes das enchentes. Conforme a previsão da concessionária, já há frequências de voos para fora do país a partir de Porto Alegre até março

O Aeroporto de Porto Alegre ficou completamente alagado, com a água atingindo áreas como a pista, terminal de passageiros, estacionamento de veículos, entre outros espaços

do ano que vem.

“A partir de 19 de dezembro a gente tem marcado o primeiro voo internacional. A Copa Airlines será a primeira companhia a retomar voos internacionais de e para Porto Alegre. O voo sairá da Cidade do Panamá no dia 18 e está previsto para chegar na madrugada do dia 19, às 0h20. Depois, à 1h45 decola de Porto Alegre para o Panamá. A Copa Airlines fez a programação de quatro frequências semanais a partir do dia 19”, comentou Guerra.

Segundo o gerente da Fraport Brasil, a Latam vai retomar operações internacionais a partir de 2 de janeiro. Serão três frequências semanais para Lima, no Peru, e para Santiago, no Chile.

“No início de março, no dia 3, temos a confirmação da Aerolíneas Argentina retomando com cinco frequências semanais à rota Porto Alegre-Buenos Aires, que é uma demanda super recorrente do aeroporto como um todo”, disse o executivo.

Ainda no tema de voos internacionais, o Salgado Filho está em tratativas finais para confirmar o retorno da rota Porto Alegre-Lisboa, em Portugal, que será operada pela companhia TAP. A expectativa é que as frequências de voos ocorram no mês de abril.

Divulgação/Fraport





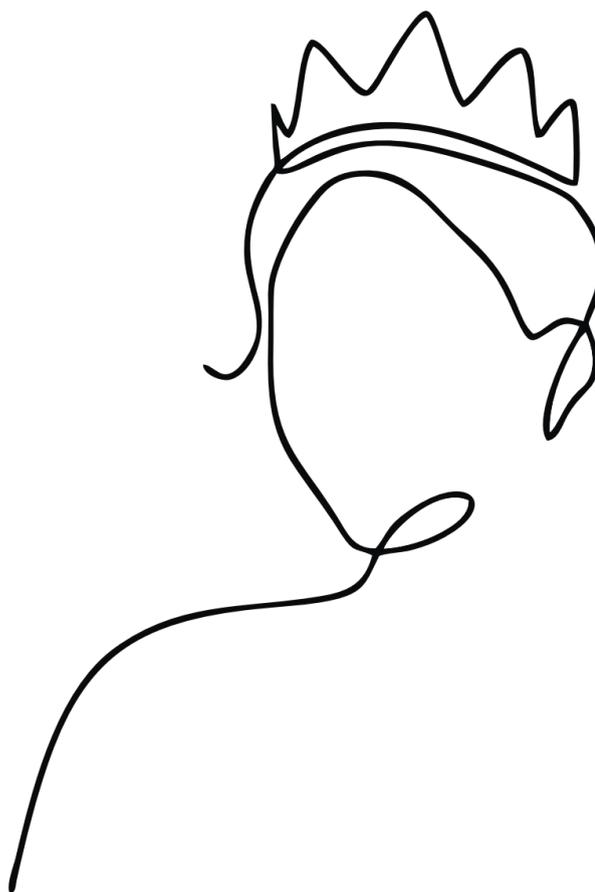
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

“Mundo de princesas”



vivemos num mundo paralelo de princesas, símbolo de nossos sonhos. Elas representam o mais puro desejo de idealizar a vida. A concretude do cotidiano não nos basta. Tento, como todos, fugir dessa existência às vezes tão banal. Princesas e príncipes são fachos da luz que expandem a alma, mas frequentemente se apagam em meio ao rigor das nuvens.

Por que falo das princesas? Porque gosto delas, mas também e principalmente porque compõem o imaginário que busca um sentido, por paradoxal que pareça. Leonor das Astúrias, Kate do Reino Unido e tantas outras alvoroçam os noticiários como um dia nos impactou Lady Di. Disney revolucionou a cabeça das crianças quando, a partir de fábulas clássicas, fez das princesas a chama da felicidade. Princesas de origem real, outras da plebe afortunadas um dia por um simples beijo monárquico.

Na primeira fase da vida são as princesas que alimentam o espírito. Minha filha, aos três anos, quase enfartou de emoção quando, diante do castelo do Magic Kingdom, deparou com Branca de Neve.

Um dos desenhos de maior sucesso de Barbie foi quando a personagem ingressou numa escola de princesas. E, no mundo real, um simples contato televisivo com Xuxa, a rainha dos baixinhos, aticava o universo lúdico das meninas até que, amadurecidas, perderam o encantamento, lançando pré-adolescentes ao infortúnio do asfalto dos nossos dias.

Enquanto as princesas alimentam os sonhos das crianças, criando em seus imaginários amplas possibilidades de ascensão e sucesso, a vida é potencialmente grandiosa. Mas um dia a

mágica se esvai diante dos compromissos concretos e das possibilidades de um mundo insuficiente em propósitos maiores.

De vez em quando, porém, aflora-nos tímido desejo de voltar àquele universo. É quando a mídia, com abundância, expõe os passos da monarquia ainda existente. Posts sobre o câncer de Kate Middleton ou o preparo da luzidia Leonor da Espanha alvoroçam nossos sonhos.

Não sou monarquista, mas admito que a existência de princesas – reais ou fictícias – alimenta a esperança de uma dimensão maior para a vida. Na Europa os cidadãos se comportam como súditos dado esse culto do que representam especialmente as jovens primogênicas de casais reais. No Brasil não temos princesas, apenas súditos embriagados por uma fantasia com viés de terror.

As primeiras-damas tentam cumprir o papel, mas às vezes mais lembram megeras rainhas tentando preencher um espaço idealizado. Curioso notar que há príncipes também, e falsos reis. Mas é a figura feminina que mais enleva os corações. O câncer de Kate causou mais frisson que o do sogro Rei Charles.

Rei morto, rei posto, é a vida. Nós, idosos, somos referência menor, enquanto os jovens satisfazem a necessidade da fantasia. Porque, mais do que aprender os bons exemplos que a idade traz, busca-se a ilusão da esperança que nem sempre se converte em felicidade. É quando invejamos a dimensão do existir que não se importa apenas com o pão na mesa. E esse é o dote das princesas, que se espalha às mentes, incendiando a imaginação e os espíritos.

Afinal, o mundo das princesas é como a arte que, lembrou Ferreira Gullar, existe porque a vida não basta.

ENQUANTO AS PRINCESAS ALIMENTAM OS SONHOS DAS CRIANÇAS, CRIANDO EM SEUS IMAGINÁRIOS AMPLAS POSSIBILIDADES DE ASCENSÃO E SUCESSO, A VIDA É POTENCIALMENTE GRANDIOSA. MAS UM DIA A MÁGICA SE ESVAI DIANTE DOS COMPROMISSOS CONCRETOS E DAS POSSIBILIDADES DE UM MUNDO INSUFICIENTE EM PROPÓSITOS MAIORES

OPINIÃO

**ADILSON LUIZ GONÇALVES**

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

opinião@redebeneews.com.br

▶ ESTRATÉGIA

Relação Porto-Cidade - Urgências

Participei da 19ª Conferência da Associação Internacional de Cidades e Portos, em Lisboa. Foi uma proveitosa oportunidade de conhecer experiências, propostas e projetos de cidades portuárias mundo afora, algumas bem interessantes.

Antes disso, fiz parte de um grupo criado pela Antaq, em parceria com a GIZ, órgão de fomento do governo alemão, cujo objetivo era de permitir que vários setores relacionados direta ou indiretamente ao Porto de Santos (SP) apresentassem suas percepções sobre o mais importante complexo portuário do país e suas interfaces.

Esse estudo é um desdobramento da análise sobre impactos das mudanças do clima em 21 (vinte e um) portos públicos brasileiros, aprofundada para os de Aratu (BA), Rio Grande (RS) e, no caso, Santos.

O grupo local era composto por representantes de entes públicos, privados, acadêmicos e sociedade civil, inclusive comunidades locais, de maneira a conhecer percepções e expectativas de forma ampla. As pessoas foram distribuídas em subgrupos propositalmente mesclados, de forma que as visões fossem compartilhadas, levando a uma necessária reflexão sobre conceitos. Considerando que a falta dessa visão holística tem sido responsável por vários conflitos na relação porto-cidade, essa formatação foi de extrema felicidade, com resultados imediatos, positivos, nas conversas entabuladas.

Numa das oficinas elaboradas pela organização do estudo, o objetivo era definir quais eram as urgências a serem consideradas. Das contribuições feitas, as dez mais mencionadas foram relacionadas, na seguinte ordem, sobre as quais farei algumas considerações, com base em minha experiência, inclusive quanto ao evento da AIVP:

1. Dragagem e erosão das praias – Os dois assuntos estão em pauta no âmbito da Cidade e do Porto de Santos. A dragagem de aprofundamento até -16m será contratada pela Autoridade Portuária de Santos (APS) em 2025. A até -17m entrará no escopo de uma futura concessão do canal de navegação, cujo processo licitatório está previsto para 2026. Manifestação recente do ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, sobre a ligação seca Santos-Guarujá, sugere que a dragagem poderá atingir até -20m, o que permitirá o acesso de navios de maior porte, com melhor aproveitamento de sua capacidade de carga. Quanto à proteção costeira, a APS assumiu compromisso de recuperar e expandir o projeto-piloto com geobags existente na Ponta da Praia, ora em estudo pela Unicamp. Outras soluções poderão ser estudadas, que associem a proteção da orla à melhoria do acesso ao complexo portuário;

2. Ampliação do porto e a preservação de áreas de vegetação nativa – O Porto de Santos não é fundamental apenas para a economia e geração de empregos das cidades da Região Metropolitana da Baixada Santista, mas para o Estado de São Paulo, toda a sua significativa hinterlândia e Brasil. Limitar sua expansão sustentada para áreas disponíveis no em torno, e a ampliação de seus acessos terrestres prejudicará substancialmente sua competitividade futura, com repercussões econômicas e sociais negativas, o que também prejudicará a proposta de preservação ambiental. Explico meu ponto de vista: a economia brasileira depende fundamentalmente de seu sistema portuário. Se os portos existentes tiverem sua expansão restrita, outros portos precisarão ser criados, incluindo suas infraestruturas de acesso. Se isso também for limitado, a economia nacional poderá entrar em colapso, gerando desemprego que pode resultar em ocupação irregular de áreas ambientalmente preservadas, ou que se quer preservar. A solução em construir moradias? Sim, mas para tanto é preciso que a economia seja robusta, para que os financiamentos decorram de compensações de empreendimentos e/ou da arrecadação tributária. Assim, a expansão sustentada dos portos é uma opção que tende a ser menos impactante do que a criação de novos complexos portuários. Não faltam exemplos de cidades portuárias de países desenvolvidos que fizeram essa opção estratégica.

3. Elevação do nível do mar e seus impactos nas operações e no em torno – As projeções de elevação do nível do mar são preocupantes,

e terão implicações na operacionalidade dos berços de atracação existentes, também podendo afetar seus acessos terrestres. As cidades costeiras, não apenas as portuárias, precisam avaliar esses impactos, para definirem estratégias de acordo com seu nível de antropização. A cidade de Santos possui a Comissão Municipal de Avaliação de Impactos da Mudança do Clima (CMMC). Aliás, a sugestão de inclusão dos portos nos estudos do Governo Federal sobre impactos das mudanças do clima partiu dessa comissão. Em muitos casos, as soluções são adaptativas, seja por meio de obras de proteção costeira naturais ou artificiais. O projeto-piloto de geobags da Ponta da Praia, sua manutenção e expansão não excluem outras soluções futuras.

A Cidade de Santos vem executando obras de drenagem na Zona Noroeste, que incluem sistema de bombeamento. Não é diferente do que os Países Baixos fazem desde o século XIII, com seus moinhos de vento. A adoção de medidas de adaptação efetivas depende da disponibilização de dados confiáveis dos sistemas de drenagem dos municípios que ocupam a da Ilha de São Vicente (Santos e São Vicente) e do Porto de Santos. O sistema de drenagem da porção insular de Santos é integrado há mais de um século com o da margem direita do Porto.

Também é necessário monitorar as mudanças do clima, o que vem sendo realizado por APS, Praticagem e NPH-Unisanta, entre outros entes especializados do Estado e União. As previsões do NPH-Unisanta têm sido utilizadas pela Prefeitura de Santos para mitigar o efeito de ressacas na mobilidade urbana e em patrimônios públicos e privados. A implantação do VTMS pela APS terá importante papel nesse contexto. De posse desses dados, constantemente atualizados, o passo seguinte é alimentá-los em simuladores numéricos e físicos, que permitam avaliar cenários climáticos e o resultado teórico de alternativas de adaptação, de maneira a identificar as de melhor eficácia, que nortearão decisões gerenciais.

Tão importante quanto avaliar os impactos da elevação do nível do mar nas operações portuárias e no em torno, é considerar os eventos climáticos extremos, que incluem ressacas, tempestades, ventanias e afins. O aumento da frequência e intensidade desses eventos demanda ações adaptativas, principalmente sob forma de obras de Engenharia e, no caso das operações portuárias, também da matriz de cargas. A operação de granéis sólidos é diretamente afetada por ventos e chuvas, mesmo que de baixa intensidade. Esse tipo de “commodities” ainda é predominante no Porto de Santos.

Esses fenômenos tendem a ser menos prejudiciais às operações de contêineres, veículos e cargas de projeto, todas de maior valor agregado. Daí a proposta de agregar valor às cargas operadas pelo Porto de Santos, com a implantação de atividades de porto-indústria, associadas ou não a uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE), em áreas próximas ao complexo portuário. Essa proposta, além de integrada às diretrizes dos governos Estadual e Federal de reindustrialização e neindustrialização do País, tornará o Porto de Santos menos dependente do agronegócio, que já tem os portos do Arco Norte como destino alternativo, além de rotas bioceânicas em implantação.

4. Estruturas de acesso à área portuária ruins, comprometendo o transporte do porto e transporte público – Um problema que precisa ser melhor equacionado na relação porto-cidade é a comunicação social. Outro é a burocracia e restrições ambientais que envolvem a viabilização de investimentos em infraestrutura e novas atividades econômicas. Existem estudos sobre obras viárias de interesse portuário, municipais e metropolitanos. Também existem obras em andamento. Seguem alguns exemplos: Túnel subaquático Santos-Guarujá, cujo licenciamento ambiental está em vias de conclusão e a licitação deverá ocorrer em 2025, numa PPI, com participação equilibrada entre o Estado de São Paulo e a União; obras da Avenida Perimetral da Margem Esquerda do Porto de Santos, em Guarujá, que também estão previstas para 2025; viaduto dos fundos a Alemoa, que deverá ser executado pelo Governo do Estado, por meio do contrato de concessão da Ecovias, obra que melhorará a mobilidade naquela área retroportuária, permitirá a implantação de transporte público regular e viabilizará rota de fuga, em caso de ▶

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 10

A DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO ATÉ -16M SERÁ CONTRATADA PELA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS (APS) EM 2025. A ATÉ -17M ENTRARÁ NO ESCOPO DE UMA FUTURA CONCESSÃO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO, CUJO PROCESSO LICITATÓRIO ESTÁ PREVISTO PARA 2026

acidentes; novo acesso à margem direita do Porto de Santos, que deverá ser executada pelo Governo do Estado, também por meio do contrato de concessão da Ecovias; e obras de remoção de passagens em nível de veículos e pedestres, sob responsabilidade da Ferrovia Interna do Porto de Santos.

Além disso, estão em discussão novos acessos entre o planalto e a Baixada, rodoviários e ferroviários, de cargas e passageiros, que deverão ser apresentados nos próximos anos, segundo o Governo do Estado. O futuro Aeroporto Regional de Guarujá também tem potencial para operar cargas de alto valor agregado, que poderão ser produzidas numa ZPE que seja instalada na área continental de Santos, como ramificações em outros municípios. Santos é considerada apta a sediar uma ZPE desde 2017, e existem estudos com esse intuito.

5. Armazenamento e transporte de cargas perigosas – O desastre ocorrido em Beirute (nitrito de amônio), embora decorrente de um conjunto de erros absurdos, tem sido motivo para questionamentos. Esse produto, de grau fertilizante (mais seguro do que o grau técnico, utilizado para o fabrico de explosivos), é estocado apenas em um terminal do Guarujá, sob supervisão das Forças Armadas. De outra forma, a descarga é feita diretamente para fora do complexo portuário. A Prefeitura de Santos possui legislação que define as vias por onde essas cargas podem circular. No entanto, dentro de terminais portuários e retroportuários é difícil a fiscalização. No caso de estocagem, a emissão de alvarás de funcionamento depende do tipo de carga que prevista.

Outro assunto que tem despertado preocupação e, em alguns casos, alarmismo, é a unidade de regaseificação de GNL, instalada no Canal do Estuário. A preocupação com a manipulação de produtos perigosos é pertinente, e os licenciamentos ambientais e fiscalizações subsequentes tem o objetivo de reduzir riscos nessas operações.

No caso de armazenagem em pátios de contêineres, é importante destacar que ela deve obedecer o mesmo regramento utilizado em embarcações, para evitar a proximidade entre unidades que armazenem produtos potencialmente reativos. Nesse caso, a dificuldade está em fiscalizar se esses cuidados estão sendo adotados corretamente. Nesse caso, essa atribuição cabe aos órgãos licenciadores e fiscalizadores pertinentes. Também é indispensável que os responsáveis pelo porto e terminais cuidem para que projetos, execuções, operações, manutenções e atualizações sejam procedidos de forma tecnicamente adequada, de maneira a assegurar segurança em todos os aspectos, além de manter estrutura de atuação em caso de emergências.

6. Questão das palafitas (casas sustentadas por estacas na margem do rio) – Inicialmente, entenda-se “rio” como Canal do Estuário e seus afluentes, no caso do Porto. Já está em andamento plano de transferência de famílias que ocupam a área conhecida como “Praia”, em Guarujá, para habitações adequadas, em áreas urbanas do mesmo Município. Esse processo tem por objetivo liberar essa área, que integra a Poligonal do Porto Organizado de Santos, para adensamento portuário. Também há estudos para a transferência de famílias da ocupação conhecida como “Vila dos Criadores”, no Bairro Alemao, em Santos, na área do antigo aterro sanitário de Santos, para área urbana no mesmo município. Esse estudo prevê a transferência de ocupação portuária desconforme, segundo a legislação de uso e ocupação do solo de Santos (terminal de contêineres em área urbana), para a área do antigo aterro sanitário, que é tem uso portuário previsto no zoneamento municipal, e que a APS postula incluir na Poligonal do Porto Organizado. Embora não haja vínculo com o porto, a Prefeitura de Santos possui o Projeto Palaftas, que prevê a transformação de área ocupada por esse tipo de edificação precária, ao longo do Rio São Jorge, na Zona Noroeste, por uma urbanização baseada no mesmo sistema, mas com infraestrutura e edificações adequadas. Não consta haver outras áreas passíveis desse tipo de intervenção.

7. Modos de transporte e poluição do ar – Novamente, há necessidade de melhorar a comunicação sobre iniciativas previstas e em andamento. A implantação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), em conjunto com as renovações de concessões de ferrovias que acessam o complexo portuário, permitirá que esse modo de transporte aumente significativamente sua participação nas operações portuárias, dos atuais cerca de 24% para algo em torno de 40%. A implantação de abastecimento de energia elétrica para navios por terra (Onshore Power Supply – OPS ou cold Ironing) permitirá

reduzir as emissões poluentes de embarcações atracadas. Recentemente o Porto de Santos passou a disponibilizar OPS para rebocadores. Portos europeus pretendem disponibilizar vários tipos de combustíveis de transição e verdes para embarcações (GNL, metanol, amônia, hidrogênio, etc.). No caso de Santos e do Brasil, a utilização desses combustíveis depende de regulamentação da ANP. A APS implantou e está aprimorando sistema de monitoramento ambiental. Esse sistema permite identificar emissões acima dos limites aceitáveis, e acionar medidas mitigadoras. Também é importante destacar que os termos de referência de arrendamentos portuários, novos e renovações, inclui compromissos de investimentos em tecnologias de ponta no âmbito do controle ambiental.

8. Desconhecimento das comunidades das atividades do porto – Uma vez mais, a questão da comunicação é relevada. Cabe à APS promover de forma mais ampla e objetiva a difusão de suas atividades e de sua importância regional, nacional e mundial, como principal complexo portuário do Brasil, e principal atividade econômica da região, e maior gerador de empregos. Recentemente, a Prefeitura de Santos e a APS criaram o Projeto Porto à Vista, que tem por objetivo permitir contato de alunos da rede municipal com o complexo portuário. A APS também dispõe de um programa de visitas ao porto, mediante agendamento. Isso além das matérias veiculadas nas mídias sociais locais e nacionais, e publicações especializadas. A implantação do Parque Valongo, uma parceria entre a Prefeitura de Santos, a APS e terminais portuários, com a anuência do Ministério Público, permite acesso da população à linha d’água, favorecendo à consolidação da identidade portuária da população santista. Nele, além de áreas de lazer e de contemplação, são realizados eventos públicos. Reiterando, as iniciativas existem, mas podem e devem ser aprimoradas e todos os níveis, inclusive em comunidades mais afastadas de centros urbanos, mas que são afetadas de alguma forma pelas operações portuárias.

9. Safra de grãos, que gera resíduos na principal pista da cidade portuária, gerando acidentes e proliferação de ratos e pombos – Os produtos do agronegócio são os principais itens de exportação do Brasil, e o Porto de Santos o principal polo de escoamento de vários deles. No caso de grãos sólidos agroalimentares, houve sensível redução da emissão de material particulado nas operações portuárias. O incremento do transporte ferroviário, com a utilização cada vez maior de vagões do tipo hopper, reduziu a queda de resíduos em vias públicas. Porém, no âmbito rodoviário, a presença de caminhões com carrocerias convencionais ainda é alta, os quais são descarregados em tombadores.

Apesar dos procedimentos pós-descarga, que incluem vibração da carroceria e jateamento com ar comprimido, ainda restam resíduos de grãos e faremos que acabam sendo despejados ao longo do trajeto fora do terminal portuário. No caso de descarga de fertilizantes, que normalmente ocorre em cais público, utilizando veículos antigos, as perdas também são comuns.

A limpeza das áreas portuárias deve obedecer procedimentos específicos, sendo proibido despejar resíduos no Canal do Estuário. Desníveis nos pavimentos provocam empoçamentos, em dias chuvosos. Os resíduos de grãos em presença de umidade entram em estado de putrefação, exalando odores desagradáveis, o que é outro problema a ser considerado. Assim sendo, a melhoria do sistema de drenagem é necessária. Quanto ao combate a pragas, ele tem restrições ambientais bastante rígidas. A eliminação dos fatores de atração favorece esse processo, mas ainda há que serem aprimorados os meios de transporte, as operações e os processos de limpeza.

10. Burocracia entre processos e instâncias – Embora esse não tenha sido o tema mais votado, ele é determinante em praticamente todos os anteriores. O arcabouço legal brasileiro tem prejudicado a atração de investimentos e o próprio desenvolvimento sustentado do Brasil frente a demandas internas e externas. A instabilidade jurídica e restrições ambientais draconianas têm atrasado, interrompido ou inviabilizado a implantação de obras de infraestrutura e empreendimentos estratégicos para o País. A superação das impedências atuais e a simplificação de processos demanda revisão da legislação pertinente, porém esse processo tende a ser demorado, em nível federal. Em algum momento esse problema precisará ser adequadamente enfrentado, para que o desenvolvimento sustentado seja fomentado, com a brevidade e responsabilidade que o País precisa.



IVANI CARDOSO
ivani@redebnews.com.br



“Salvar do apagamento os seres e as coisas de que fui protagonista, palco ou testemunha, sinto que está aí minha grande motivação para escrever”

ANNIE ERNAUX, A ESCRITA COMO FACA E OUTROS TEXTOS

GOSTO DOS LIVROS E GOSTO DESSA FRASE DA ESCRITORA. ACHO QUE VIVEMOS TENTANDO RESGATAR PESSOAS E HISTÓRIAS QUE FIZERAM OU FAZEM PARTE DE NOSSAS VIDAS. ESCREVER É APENAS UMA FORMA DE FAZÊ-LO, E NÃO É PARA TODOS. GOSTAMOS DE LEMBRAR PASSAGENS DE INFÂNCIA, RECEITAS DA MÃE OU DA AVÓ, PASSEIOS COM O PAI, UM NATAL ESPECIAL. TEMOS MEMÓRIAS GUARDADAS QUE PODEM AFLORAR SEM MOTIVO E TRAZER DE VOLTA MOMENTOS ESPECIAIS. TEMOS O PODER DE JOGAR LUZ NAS REPRESENTAÇÕES E PROTAGONISTAS DO PASSADO QUE MERECEM APLAUSOS.

STREAMING

Filme, mas com toque de realidade



Divulgação

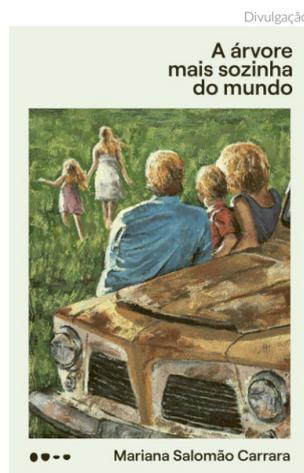
Baseado no livro **“Crianças Da Guerra - O Trem Italiano da Felicidade”**, de Viola Ardone, o filme com o mesmo nome é um dos destaques na Netflix. O tema é inspirado em uma comovente história pós-Segunda Guerra Mundial, com toques da realidade da época. O menino Amerigo, aos 6 anos de idade, parte num trem com centenas de outras crianças para viver por algum tempo com uma família do norte. Foi a

forma que o governo encontrou para livrar os pequenos da miséria que assolou o sul. A diretora Cristina Comencini acertou na escolha do protagonista e realça o contexto histórico de miséria, lutas e incertezas. O garoto é pobre e sua mãe Antonietta resolve oferecer a ele a oportunidade de uma vida melhor com escola, comida e saúde. Para derramar pelo menos algumas lágrimas.

LEITURA

Entre o tabaco e os sonhos

“A árvore mais sozinha do mundo,” de **Mariana Salomão Carrara**, é um belo romance com personagens de fibra. Guerlinda, Carlos e seus filhos moram em uma pequena roça no Sul do país e o cultivo do tabaco é o sustento da família. Eles precisam lidar com muitos desafios, como as investidas das grandes empresas que dominam o mercado fumicultor. A vida segue o seu curso, mas temem as oscilações da natureza. Alice, a filha mais velha, tem o sonho de vencer o concurso de beleza Musa do Sol, e sua resistência ao trabalho inflama a difícil relação com a mãe; Maria é a irmã do meio e a única que frequenta a escola e vive em um mundo à parte; o caçula, Pedrinho, ajuda nas plantações e circula entre as densas nuvens de agrotóxico, que em tudo se infiltra. E há uma árvore especial, que observa tudo do alto, no quintal em frente à propriedade. O resultado é um registro do país que encobre de norte a sul as suas mazelas mais profundas.



Divulgação

VISUAIS

Para sondar o futuro de São Paulo



Divulgação

Que tal participar desta jornada sensorial, composta por sete atos que totalizam um circuito de 16 minutos, explorando diferentes futuros possíveis para a cidade de São Paulo, mesclando realidade e imaginação? É o que propõe a exposição **São Paulo 3024 - arte digital imersiva**, no Farol Santander, em São Paulo, com a curadoria de Antonio Curti e direção executiva de Felipe Sztutman, ambos da AYA Studio. Ocupando todo o espaço da galeria do 23º andar, a mostra oferece a

possibilidade de participar da experiência imersiva para refletir e interagir com as diversas possibilidades que irão moldar o futuro de São Paulo, com sua rica diversidade cultural. A união entre artistas, técnicos, músicos, designers e especialistas em inteligência artificial resultou em uma visão coletiva, reconhecendo como as ações do presente moldam as tradições do amanhã. É o encontro entre natureza e tecnologia, apresentando uma cidade do futuro, com esses elementos convivendo de forma fluida. Nesse futuro, São Paulo se transforma em um ecossistema urbano, com ilhas flutuantes no céu, enquanto as civilizações prosperam no ambiente subterrâneo.

Serviço

Quando: Até 02 de fevereiro - terça-feira a domingo, das 09h às 20h

Local: Farol Santander, à Rua João Bricola, 24, Centro Histórico de São Paulo (SP)

Ingressos: R\$ 40,00 (R\$ 20,00, meia-entrada)

BE+



Divulgação

- A prévia para o Oscar promete. O filme **“Ainda estou aqui”** e a atriz **Fernanda Torres** foram indicados ao **Globo de Ouro**, respectivamente nas categorias de **melhor filme de língua não-inglesa** e a de **melhor atriz de drama**. Os vencedores serão conhecidos em 5 de janeiro de 2025. Vamos torcer!
- Entre os cem melhores destinos turísticos do mundo, no ranking elaborado pela **Euromonitor Internacional**, o **Rio de Janeiro** aparece no 79º lugar. **Paris** mais uma vez fica no topo, com todo merecimento.
- Olha que notícia importante: um grupo de professores montou um manual de **Libras** inédito para disciplinas de **Ciências e Biologia** nas escolas. O melhor: é gratuito. Segue o link: https://www.ufpi.br/arquivos/download/arquivos/EBOOK_-_MANUAL_DE_LIBRAS_PARA_CIENCIA_A_C%C3%ABLULA_E_O_CORPO_HUMANO20200727_155142.pdf

BE-

- Triste realidade: entre janeiro e novembro deste ano, o **Brasil** registrou 263,5 mil denúncias de violência contra crianças ou adolescentes. Os números são do **Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania**. São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia estão no topo do ranking.
- Triste realidade 2: a **Câmara** aprovou uma lista de projetos de interesse da **bancada da bala** e uma das iniciativas traz uma série de mudanças ao **Estatuto do Desarmamento** e libera a aquisição de armas para quem é investigado ou condenado (sem uma decisão final) por determinados tipos de crimes. Pois é...
- Bons relacionamentos no envelhecer são essenciais: sentir-se solitário na velhice aumenta em 31% o risco de desenvolver demências e em 15% a probabilidade de comprometimento das funções cognitivas (memória e concentração). O estudo foi publicado na revista **Nature Mental Health**.