

BRASIL EXPORT A direção e a comunidade portuária de Setúbal, cidade localizada na área metropolitana de Lisboa, receberam ontem a comitiva do Brasil Export, composta por agentes públicos e privados que integram a missão a Portugal. Na ocasião, a comitiva conheceu o porto e trocou informações com membros do complexo ► **p6**



Mulheres ganham espaço no setor de logística

As contratações aumentaram 72,2% em cinco anos, segundo pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) ► **p4**

POLUIÇÃO Governo edita resolução para navios petroleiros ► **p3**

PORTO DE ITAQUI Novo berço tem primeira operação com carga total ► **p3**

OPINIÃO Será que chegou a vez da Hidrovia Brasil-Uruguaí? ► **p8**

EDITORIAL

Mulheres conquistam espaço

Levantamento da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) aponta que as admissões de mulheres no setor portuário cresceram 72,2%, nos últimos cinco anos.

Se continuar nesse ritmo, de absorção progressiva de mão de obra feminina, ainda que paulatinamente, o conceito de que o setor de comércio exterior é predominantemente masculino perderá efeito.

Segundo a sondagem da Abol, 76,5% das mulheres contratadas ocupam cargos administrativos e 23,5% estão no setor operacional, sendo este último, o que concentra funções consideradas "masculinas".

Profissionais ouvidas pelo **BE News**, apostam no aumento gradativo da representatividade feminina em toda a cadeia produtiva de comércio exterior, mas afirmam que a participação das mulheres na força de trabalho dos setores portuários, logísticos e industriais ainda é pequena.

Mas, quais são os fatores que contribuem para essa disparidade nas participações masculina e feminina nas empresas dedicadas aos negócios do comércio internacional e portos brasileiros? Falta interesse por parte delas? Mudar a mentalidade deles? Diferença salarial?

Ainda há um longo caminho a ser percorrido, o primeiro passo é buscar qualificação para iniciar carreira no comércio exterior. As barreiras que surgirem serão vencidas no tempo devido.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Adobe Stock



▲ CAPA ESPECIAL MULHER

4 Admissão de mulheres cresce 72% em cinco anos, aponta Abol

3 NACIONAL
Governo Federal publica emendas à convenção Marpol

Porto de Itaqui: novo berço tem primeira operação com carga total

6 ESPECIAL
Setúbal quer melhorar acessos e promover cultura de sustentabilidade

OPINIÃO

ARTIGOS

7 O desafio do Metaverso
Luiz Simões

8 Será que chegou a vez da Hidrovia Brasil-Uruguaí?
Sergio Luiz Klein

VITRINE

9 Recepção em Setúbal e Visita a Santos

BANCO DE IMAGENS
Adobe Stock/GettyImages



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

Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12,
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Diretora de Arte
Monica Sobral

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Guilherme Mendes

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@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br

APREENSÃO NO PORTO DE SANTOS

Receita Federal apreendeu 1 tonelada de cocaína, no Porto de Santos, avaliada em US\$ 50 milhões. A droga estava em contêineres de cargas com destino ao Porto de Antuérpia (Bélgica) e Porto de Abidjã (Costa do Marfim)

NACIONAL



FATURAMENTO I

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) fechou o primeiro mês do ano com faturamento em alta. O total foi de R\$ 64,3 milhões, um acréscimo de R\$ 22,9 milhões sobre o resultado de dezembro de 2021. Em termos percentuais, o crescimento foi de 55,4%. A CDRJ administra os portos de Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis.

FATURAMENTO II

Esse aumento de faturamento foi impulsionado pelos terminais exportadores de minério de ferro, que arrecadaram R\$ 40,5 milhões (63%).

ELEIÇÃO I

Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), o senador Wellington Fagundes lidera a disputa pela vaga no Senado pelo Mato Grosso, seu estado. Recente pesquisa da Percent, em parceria com a TV Cuiabá e o portal Odocumento, apontou que o senador contava com 22,5% das intenções de votos.

ELEIÇÃO II

A Percent informou que aplicou a técnica survey de opinião, entrevistando 824 pessoas de forma presencial. O intervalo de confiança é de 95%, com margem de erro de 3,44% para mais ou para menos. Devido à dimensão territorial e às fortes chuvas que caíram em Mato Grosso no último mês, o trabalho de campo se estendeu entre os dias 17 a 23 de fevereiro. A pesquisa está devidamente registrada junto ao Tribunal Regional Eleitoral (TRE), com os números BR-05109/2022 e MT-04555/2022.

NOVA DIRETORA

A assessora de imprensa Cláudia Borges assumiu ontem o cargo de diretora-executiva de Relações Institucionais e Comunicação da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

Governo Federal publica emendas à convenção Marpol

As novas regras valem para petroleiros antigos e embarcações que transportam óleo pesado

DIVULGAÇÃO/PETROBRAS_AET



GUILHERME MENDES
guilherme@portalbenews.com.br

A regra 13G passa a ter uma nova redação para a prevenção da poluição acidental por óleo das embarcações

O presidente Jair Bolsonaro editou decreto, nesta terça-feira (8), com novas emendas à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios, conhecida como MARPOL 73/78. Tais políticas foram adotadas pela Organização Marítima Internacional (IMO), do qual o Brasil é signatário.

Os anexos, publicados no Diário Oficial da União, atualizam as regras já aprovadas pelo Congresso Nacional e que são editadas pelo Governo Federal, para quem os efeitos da convenção valem desde 1988. Ao todo, a nova publicação atuali-

A partir de agora, o Governo brasileiro poderá autorizar a navegação de navios petroleiros antigos, que estejam em operação a menos de 25 anos. As mesmas regras valem para embarcações que transportam carga de óleo pesado

za dez resoluções sobre o tema, em diversos sentidos.

O novo texto é focado na operação de navios petroleiros. A regra 13G passa a ter uma nova redação para a prevenção da poluição acidental por óleo das embarcações. A partir de agora, o Governo brasileiro poderá autorizar a navegação de navios petroleiros antigos, desde que estes não tenham chegado a 25 anos de operação. As mesmas regras passam a valer para navios que transportam carga de óleo pesado.

Pela legislação brasileira, a aplicação desta convenção é válida para águas abertas, fora da região costeira e de portos, onde a limpeza da área ficaria a cargo das autoridades portuárias. Cabe à Marinha do Brasil e ao Ibama, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente, a aplicação destas normas.

Na última semana, a Presidência da República também promulgou a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, definida pela Organização das Nações Unidas (ONU) em 2004. Com a publicação no Diário Oficial da União (DOU), o Brasil passou a ser signatário do texto assinado em Londres, há 18 anos.

Esta convenção busca regulamentar, em âmbito internacional, o uso de água do mar ou do rio captada pelo navio para garantir a sua segurança operacional e estabilidade. O transporte desta quantidade de água pelas embarcações - e seu descarte em águas de outros países - pode levar ao transplante de organismos, como animais e algas, inexistentes na região de destino, causando desequilíbrio ambiental.

Porto de Itaqui: novo berço tem primeira operação com carga total

O navio Pelican Arrow, do armador G2 Ocean, realizou a primeira operação de carga completa do Pier 99, recém-inaugurado no Porto de Itaqui, em São Luís, no Maranhão. A Wilson Sons fez o agenciamento marítimo da embarcação.

Ao todo, foram embarcadas 59.002 toneladas de celulose, sendo 28.172 toneladas com destino ao Porto de La Pallice, na França, e 30.830 toneladas ao Porto de Flushing, na Holanda. O navio seguiu para

Flushing, no último dia 24, com estimativa de chegada hoje. Outros dois navios já atracaram recentemente no Pier 99, mas operaram apenas parte da carga. A operação com o Pelican Arrow durou seis dias, e a divisão de agenciamento marítimo da Wilson Sons coordenou o trabalho com o terminal, operador e embarcador.

“Como o berço 99 ainda está em fase de comissionamento e homologação, existem restrições a serem consideradas

para essa operação, como a coordenação com a praticagem e demais stakeholders para a realização das manobras somente durante o dia, buscando manter a produtividade aliada à segurança”, destacou o coordenador de Operações de Agenciamento em São Luís, André Nogueira.

O novo píer foi construído pela Suzano, maior produtora de celulose de eucalipto do País, que exportou mais 1,6 milhão de toneladas do produto em 2021.

A empresa investiu também na construção de um armazém, mais do que dobrando a capacidade de armazenamento de carga no porto. “Além da exportação de celulose, o Pier 99 também é uma alternativa para operação de outras commodities, como trigo e fertilizantes, e vai contribuir para a diminuição do tempo de espera dos navios na área de fundeio”, destacou lully Matos, agente marítimo da filial São Luís da Agência Marítima da Wilson Sons.

ESPECIAL

MULHER

SETOR PORTUÁRIO

Admissão de mulheres cresce 72% em cinco anos, aponta Abol

ENTRE AS PROFISSIONAIS CONTRATADAS, 76,5% FORAM PARA CARGOS ADMINISTRATIVOS E 23,5% PARA OPERACIONAIS

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br



As contratações de mulheres cresceram 72,2% no setor portuário nos últimos cinco anos, segundo aponta pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol). Entre as profissionais contratadas, 76,5% foram para cargos administrativos e 23,5% para operacionais.

Para Marcella Cunha, diretora-executiva da Abol, há espaços para as mulheres ocuparem, principalmente na área de operações e de liderança. De acordo com ela, existe um aumento na contratação feminina, mas ainda não é significativo na área operacional e de chefia.

“No nosso grupo de operadores logísticos, a gente observa um crescimento inédito da participação feminina no mercado, de cinco anos para cá, particularmente. É uma tendência que veio para ficar. Em um futuro breve, não falaremos mais sobre equidade de gênero ou salarial porque não haverá necessidade, mas até lá temos que falar, que explorar e refletir”, analisou Marcella.

Marcella disse que é preciso criar políticas específicas dentro das empresas que visem contratar minorias e diversificar as equipes e as funções.

“Estudos comprovam que quanto mais diversificada é uma equipe, mais produtiva e eficiente ela se torna. Então, não tem motivo para não olhar para isso com um olhar estratégico”, comentou a executiva.

Mayhara Chaves, primeira mulher a presidir a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) em 62 anos de fundação, e primeira mulher a presidir a Companhia Docas do Ceará, pode ser considerada um exemplo deste novo olhar do mercado logístico sobre as mulheres. Até então, todos os presidentes destes órgãos eram homens.

A presidente contou que, em conversas com pessoas que trabalhavam nos portos há dez anos, não se tinha notícias de mulheres exercendo cargos neste setor.

“É um movimento novo que ainda estamos trilhando. Hoje, somos poucas, mas é visível

a evolução do mercado nos últimos anos”, comentou.

Para ela, é preciso que mulheres que já alcançaram cargos de gestão incentivem outras e tragam profissionais femininas para o setor.

Para se ter uma ideia do quão novo é a reflexão deste tema, Mayara explica que não há nenhum levantamento que mostre a situação das mulheres no passado dos portos.

“Agora é que as associações começaram a fazer estudos e mapeamentos neste sentido. Para se ter uma ideia do quão novo é a reflexão deste tema, Mayara explica que não há nenhum levantamento que mostre a situação das mulheres no passado dos portos.

Sobre as vantagens de ter mulheres nas equipes, Mayhara comenta que, além da capacidade técnica, elas têm naturalmente um perfil que contribui para a cultura interna, como capacidade de organização, empatia, flexibilidade e perfil multitarefa.

“Estamos acostumadas a fazer a gestão da casa, dos filhos, das relações, então esse comportamento atento a tudo acaba refletindo positivamente no trabalho profissional”, analisou.

“É UM MOVIMENTO NOVO QUE AINDA ESTAMOS TRILHANDO. HOJE, SOMOS POUCAS, MAS É VISÍVEL A EVOLUÇÃO DO MERCADO NOS ÚLTIMOS ANOS”
MAYHARA CHAVES
PRESIDENTE DA COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ



Mulheres ocupam cargos considerados 'masculinos' cada vez mais

Rafaela Siciliano tem 42 anos e é gerente de Desembarço Aduaneiro, na Marimex – Inteligência Portuária em Logística Integrada, em Santos. Quando chegou, em 2014, assumiu o lugar de um homem.

Até então, só profissionais do sexo masculino haviam exercido esta função e, segundo ela, o maior desafio foi adaptar a equipe à sua forma de trabalhar. Na época, a maioria dos gestores eram homens e na hora das reuniões gerenciais ela era a única mulher.

“No início, eu sentia um frio na barriga por ser só eu. Pensava que precisava conquistar a confiança deles e, em alguns momentos, tinha receio que me avaliassem como muito jovem para o cargo, já que tinham tantos anos de casa e, também, de experiência”, contou.

Mas, com conhecimento técnico em sua função, Rafaela conquistou seu espaço e atualmente conta com quatro mulheres gestoras em sua equipe.

“Hoje, por incrível que pareça, todas as gestoras diretas são mulheres. No passado, não. O time de liderança foi mudando com o tempo, mas foi algo natural”, afirmou.

Vivian Merola, gerente de Qualidade, Saúde, Segurança do Trabalho, Meio Ambiente e Compliance, também atua na Marimex. Com experiência no setor portuário há mais de 10 anos, Vivian acredita que à medida que as instalações portuárias se aliam à tecnologia em suas operações, mais espaço as mulheres têm.

“Antes era preciso a força da estiva, então isso tornava o porto um ambiente muito masculinizado. Hoje, com as operações automatizadas, se abre um espaço mais democrático, amplo e forte para as mulheres. E não só na área administrativa, vejo mulheres operando empilhadeira e movimentando toneladas por dia, isso é um orgulho para nós”, avaliou Vivian.

Para ela é importante que as mulheres tenham conhecimento amplo dos assuntos para conseguirem ter voz e desmis-

tificar que “o porto é coisa de homem”.

“Quando uma mulher fala, a atenção não é a mesma dada aos homens, mas quando ela fala com conhecimento técnico e atua com firmeza, essa postura indelicada fica para trás”, afirmou.

Já Maria Izabel Magalhães é economista, tem 56 anos e atua na Agência Porto, uma empresa de consultoria portuária. Quando foi convidada a assumir o posto, a empresa era composta somente por homens.

Maria acredita que as mulheres precisam batalhar muito para conseguirem se destacar. “Quando você chega em uma reunião e sabe o que falar, ganha respeito e visibilidade”, explicou.

Ela afirmou que prefere trabalhar com mulheres porque acha o trabalho feminino mais delicado, minucioso e detalhista. Além disso, acredita que é preciso dar oportunidades às mulheres que, por serem mães, têm menos chance de se recolocarem no mercado de trabalho.

“Falta um olhar especial das gestões empresariais para com as mães. É muito difícil adequar a maternidade à carreira e quando se têm homens gerindo essas situações, às vezes, falta empatia”, considerou.

Quando era bancária, Maria conta que sofreu muito para conseguir se adaptar ao trabalho após tornar-se mãe e mesmo com vontade de engravidar novamente não o fez por medo do impacto que um segundo filho poderia trazer à carreira.

“Foi uma fase difícil e que me impactou tanto que hoje dou preferência para contratar mães e em home office. Assim, elas adequam seus próprios horários, sem exigências, e funciona muito bem desta maneira. Mulheres precisam de flexibilidade de horários nas empresas porque exercem muitas funções além da profissional, mas ainda hoje é difícil encontrar essa visão em gestões tão permeadas por homens”, pontuou a economista.

NO NOSSO GRUPO DE OPERADORES LOGÍSTICOS, A GENTE OBSERVA UM CRESCIMENTO INÉDITO DA PARTICIPAÇÃO FEMININA NO MERCADO, DE CINCO ANOS PARA CÁ, PARTICULARMENTE. É UMA TENDÊNCIA QUE VEIO PARA FICAR. EM UM FUTURO BREVE, NÃO FALAREMOS MAIS SOBRE EQUIDADE DE GÊNERO OU SALARIAL PORQUE NÃO HAVERÁ NECESSIDADE, MAS ATÉ LÁ TEMOS QUE FALAR, QUE EXPLORAR E REFLETIR”

MARCELLA CUNHA
DIRETORA-EXECUTIVA DA ABOL



FOTOS DIVULGAÇÃO

“NO INÍCIO, EU SENTIA UM FRIO NA BARRIGA POR SER SÓ EU. PENSAVA QUE PRECISAVA CONQUISTAR A CONFIANÇA DELES E, EM ALGUNS MOMENTOS, TINHA RECEIO QUE ME AVALIASSEM COMO MUITO JOVEM PARA O CARGO, JÁ QUE TINHAM TANTOS ANOS DE CASA E, TAMBÉM, DE EXPERIÊNCIA”

RAFAELA SICILIANO
GERENTE DE DESEMBARAÇO ADUANEIRO/MARIMEX



“FALTA UM OLHAR ESPECIAL DAS GESTÕES EMPRESARIAIS PARA COM AS MÃES. É MUITO DIFÍCIL ADEQUAR A MATERNIDADE À CARREIRA E QUANDO SE TÊM HOMENS GERINDO ESSAS SITUAÇÕES, ÀS VEZES, FALTA EMPATIA”

MARIA IZABEL MAGALHÃES
ECONOMISTA/AGÊNCIA PORTO



QUANDO UMA MULHER FALA, A ATENÇÃO NÃO É A MESMA DADA AOS HOMENS, MAS QUANDO ELA FALA COM CONHECIMENTO TÉCNICO E ATUA COM FIRMEZA, ESSA POSTURA INDELICADA FICA PARA TRÁS”

VIVIAN MEROLA
GERENTE DE QUALIDADE, SAÚDE, SEGURANÇA DO TRABALHO, MEIO AMBIENTE E COMPLIANCE/MARIMEX



SETÚBAL QUER MELHORAR ACESSOS E PROMOVER CULTURA DE SUSTENTABILIDADE



É o terceiro complexo portuário visitado pela comitiva do Brasil Export

BRUNO MERLIN
brunomerlin@forumbrasilexport.com.br

Enviado especial ao Porto

A direção e a comunidade portuária de Setúbal, localizada na área metropolitana de Lisboa, receberam ontem a comitiva composta por agentes públicos e privados que integram a missão internacional promovida pelo Fórum Brasil Export a Portugal. A dinâmica de intercâmbio entre os profissionais das duas nações incluiu apresentações sobre as principais características do porto local, troca de informações sobre os desafios para o futuro e uma visita técnica aos terminais roll-on-roll-off e multiuso. Hoje, a delegação visita o Porto de Lisboa. A programação será encerrada no dia 10, após encontro com o ministro português das Infraestruturas.

As lideranças que atuam no Porto de Setúbal enfatizaram a urgência de melhorar os acessos ferroviários, aprimorar as condições de navegabilidade, desenvolver uma cultura sustentável do mar e promover uma revo-

lução energética. 2021 marcou o crescimento de 4,7% das cargas movimentadas no complexo, registrando a operação de 6,5 milhões de toneladas. São baixos, entretanto, os números do comércio de Setúbal com os portos brasileiros: cerca de 6% do total movimentado no Porto, sendo a importação de açúcar pelos portugueses a principal força dessa tímida relação.

Apesar de manter conexão direta com a rede ferroviária portuguesa, somente 27% das cargas movimentadas em Setúbal chegam ou saem por trens. A redução do uso de caminhões para essa finalidade poderá auxiliar na redução das emissões de gases poluentes e na implantação de novas soluções logísticas, disse à audiência de lideranças brasileiras o administrador do Porto de Setúbal, Carlos Correia. "Queremos estar de acordo com as melhores práticas ambientais. Essas são questões cada vez mais relevantes para o desenvolvimento dos portos. É impensável que investimentos venham a ocorrer sem essa sintonia", observou, adicionando que o cumprimento de normas para proteção do meio ambiente é imprescindível para obtenção de financiamentos.

Em conformidade com a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, a Autoridade Portuária também indica estar comprometida em melhorar as condições de navegabilidade e de segurança nos canais de acesso

2021 marcou o crescimento de 4,7% das cargas movimentadas no complexo, registrando a operação de 6,5 milhões de toneladas. São baixos, entretanto, os números do comércio de Setúbal com os portos brasileiros: cerca de 6% do total movimentado no Porto, sendo a importação de açúcar pelos portugueses a principal força dessa tímida relação

marítimo ao Porto de Setúbal, acrescentando valor e contribuindo para a competitividade de empresas exportadoras e importadoras. As obras no canal marítimo buscam viabilizar a navegação simultânea em duas vias e aumentar a profundidade de 13 para 15 metros. "Isso começou a ser pensado, vou dizer com sinceridade, em 1996. O projeto já custou mais de 25 milhões de euros. Várias ações populares contestaram a iniciativa e a curta janela ambiental permitiu pouco espaço para a realização das obras, prejudicando o tempo de mobilização da draga".

A Janela Única Portuária voltou a ser abordada no encontro, após chamar muita atenção da comitiva brasileira nas visitas aos portos de Aveiro e Leixões. O presidente da Comunidade Portuária de Setúbal, Porfírio Gomes, disse que a grande vantagem do instrumento é que todos os agentes do setor trabalham a partir de informações disponibilizadas em uma só plataforma, gerida pela Autoridade Portuária local. A Janela Única, enfatizou, permite reunir melhores informações nos processos decisórios.

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, elogiou a interação proporcionada pelas atividades do dia. "Tenho certeza que os integrantes de nossa comitiva apreciaram a agenda e puderam aproveitar as visitas aos importantes terminais de Setúbal".

▲
No encontro com representantes do porto, houve apresentações sobre o complexo, troca de informações sobre os desafios para o futuro e visita técnica aos terminais roll-on-roll-off e multiuso

LUIZ SIMÕES

Fundador e CEO da Hexagon.pro
e fundador e conselheiro da Modalgr
opinio@portalbenews.com.br



► COMÉRCIO EXTERIOR

O desafio do Metaverso



Nos últimos 35 anos trabalhando como profissional de tecnologia e empreendedor, sempre focado no desenvolvimento de software, vivi e participei de muitas mudanças de todo os tipos, mudanças de plataformas, ambientes, linguagens, metodologias, formas de gestão, e nos últimos dois anos, mudanças de local de trabalho. Mas acho que nenhuma mudança se aproxima do que estamos para vivenciar nos próximos cinco, dez anos ou até menos.

O Metaverso virou o assunto do momento nas escolas, universidades, empresas e até nas divertidas rodas de conversa entre amigos. Resolvi escrever aqui sobre o tema, mas de uma forma otimista. Não acho que todos devem concordar com minhas opiniões, mas espero trazer uma visão positiva sobre o tema e, principalmente, de como essa nova realidade que se apresenta, vai evoluir rapidamente nos próximos anos. Como poderá ajudar as empresas, o mundo logístico, a formação dos profissionais e até a diversão.

Não vou me aprofundar aqui com definições que já existem aos montes na internet, mas é obrigatório esclarecer primeiro o que é o Metaverso.

A palavra Metaverso é a união de "meta", que em grego significa além, com universo. Resultando em "além do universo". A primeira vez que o termo apareceu foi lá em 1992 com Snow Crash, livro de Neil Stephenson. Então, Metaverso é uma forma de realidade paralela, um universo virtual que só conseguimos acessar através do uso de tecnologia e onde as pessoas vão interagir entre si por meio de avatares digitais. Esse mundo paralelo será criado usando tecnologias como realidade virtual, realidade aumentada, redes sociais, criptomoedas, entre outras.

Os investimentos no Metaverso nos próximos anos serão enormes. Segundo Bloomberg Intelligence, esse mercado deve chegar a US\$ 800 bilhões (R\$ 4,5 trilhões) em 2024, puxado principalmente pelos games de Metaverso e por eventos realizados nessa nova camada de realidade.

A gestora Grayscale foi ainda mais otimista na previsão, e diz que o Metaverso é um mercado com potencial para gerar US\$ 1 trilhão (R\$ 5,5 trilhões) em receita anual!

Agora, o nosso desafio é responder a seguinte questão: como essa nova tecnologia vai nos ajudar na logística, no setor portuário e na infraestrutura?

Vou citar aqui exemplos na educação e treinamento profissional. Já conseguimos imaginar diversas iniciativas para treinamento de equipamentos, segurança do trabalho e até acompanhamento das operações portuárias.

Imagine como seria realizar um treinamento em um ambiente imersivo, utilizando óculos VR, para formação de profissionais em equipamentos como portêiner ou RTG. Nos primeiros trabalhos, após o treinamento, uma câmera transmitindo o operador de dentro da cabine e o instrutor podendo acompanhar a distância em tempo real e utilizando realidade aumentada para orientar o aluno em ação, como se estivesse ao seu lado dentro da cabine do equipamento.

E para o responsável pela segurança do trabalho, conseguir

acompanhar a distância toda a operação, com toda a segurança e como se estivesse ao lado dos profissionais. Isso em tempo real, podendo evitar acidentes fatais e prejuízos incalculáveis para a empresa.

Vistoria? Essa é fácil de imaginar os ganhos e como será em muito pouco tempo. O cliente, a seguradora, a Receita Federal e o gestor responsável pela operação acompanhando de perto, mesmo estando fisicamente em outro estado, país, ou do outro lado do mundo, como está o embarque ou desembarque de produtos.

Vamos falar de diversão, porque ninguém é de ferro. Se você ainda não conhece os novos games e ainda não jogou ou viu seu filho ou alguma criança da família jogando ROBLOX ou FORTNITE, precisa conhecer para perceber as mudanças e a revolução que já está acontecendo. Os jogos têm eventos ao vivo, como shows de artistas reais, mas no mundo paralelo, para curtir com os amigos virtuais e, também, com os amigos reais, você pode comprar skins (personagens) e roupas, tênis e até acessórios especiais que já estão à venda para usar no jogo e nos eventos.

Para se ter uma ideia desse mercado do entretenimento no mundo paralelo, em dezembro de 2021, a Nike comprou uma loja de tênis virtuais chamada RTFKT Studios, fundada em 2020. Os valores não foram divulgados. Trata-se de uma companhia que também produz tênis, no entanto, apenas em formato digital. A RTFKT é especializada em NFTs (tokens não fungíveis) colecionáveis de moda. Este produto ficou conhecido para o público no primeiro semestre de 2021, por ter sido vendido um total de US\$ 3,1 milhões em pares desse tênis no Metaverso.

E você, já tem ideia de como esse novo mundo pode ajudar o seu trabalho?

Como você pode inovar no mundo real utilizando o mundo paralelo?

Está feito o desafio.

Pra cima!

IMAGINE COMO SERIA REALIZAR UM TREINAMENTO EM UM AMBIENTE IMERSIVO, UTILIZANDO ÓCULOS VR, PARA FORMAÇÃO DE PROFISSIONAIS EM EQUIPAMENTOS COMO PORTÊINER OU RTG

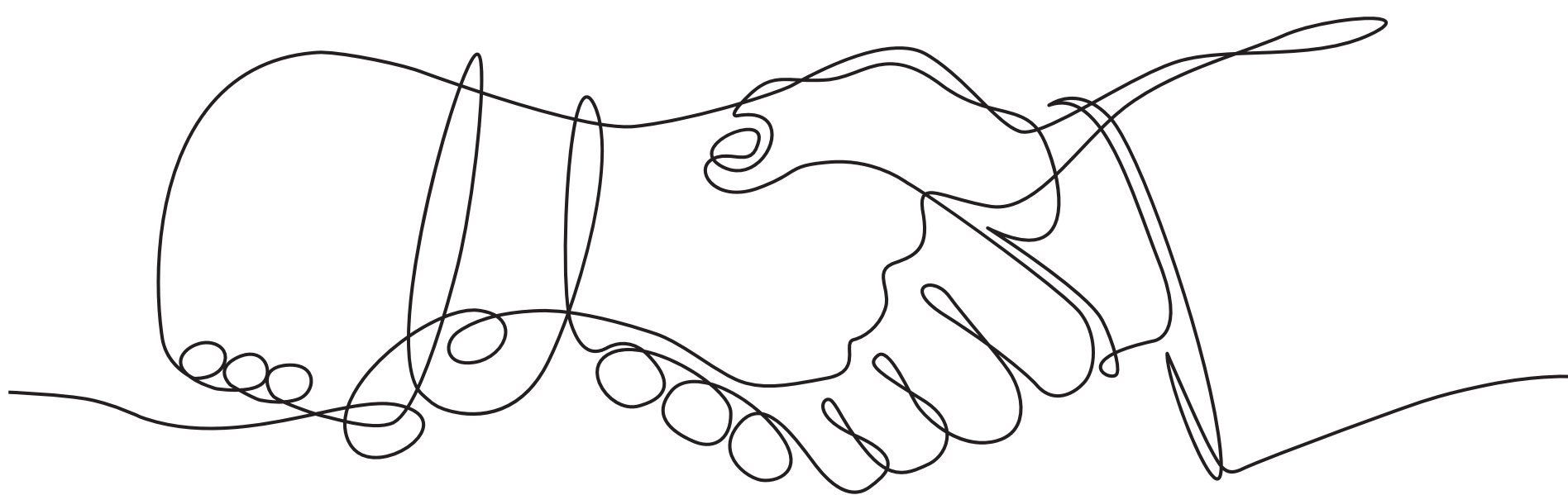
OPINIÃO

**SERGIO LUIZ KLEIN**

Coordenador do Grupo de Trabalho de Logística, do Conselho de Infraestrutura (Coinfra) da Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Fiergs), e conselheiro da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul
opinioao@portalbenews.com.br

► LOGÍSTICA

Será que chegou a vez da Hidrovia Brasil-Uruguai?



Várias são as tentativas de Governos Estaduais e do governo federal para mudar a nossa matriz de transportes e, por consequência, os elevados custos de logística a que a movimentação das nossas cargas são submetidas, o que muitas vezes dificulta a disputa na difícil e acirrada concorrência do mercado internacional. Nesse momento está evidente a necessidade de procurarmos alternativas mais baratas e sustentáveis de transporte, características geralmente encontradas nos modais ferro e aquaviário. Nessa linha de ação, começam a surgir movimentos interessantes para restabelecer as condições para a utilização do modal hidroviário, como é exemplo, o restabelecimento da navegação entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos através do Canal São Gonçalo, na denominada Hidrovia Brasil-Uruguai.

As excelentes relações diplomáticas e governamentais entre estes dois países têm proporcionado uma busca da reativação dessa importante via de transporte, ligando o Uruguai ao Brasil através do Rio Grande do Sul. Porém, o projeto não pretende assegurar esse meio de transporte apenas para o comércio bilateral entre o Uruguai e o Brasil, conectando o sistema hidro portuário da Lagoa Mirim ao Porto de Rio Grande e demais portos e terminais do resto do país, mas também proporcionando a saída dos produtos gerados no leste do Uruguai para outros países e, por conseguinte, no sentido inverso, receber as mercadorias de interesse dos uruguaios. Para tanto, já está em curso uma série de negociações entre empresários, entidades governamentais e embaixadas dos dois países procurando viabilizar aquela que talvez venha a ser a primeira hidrovia concedida em nosso país.

Pelo lado brasileiro, a empresa de dragagem DTA Engenharia está realizando um Estudo de Viabilidade Técnico Econômico e Ambiental (EVTEA) para a realização das obras de dragagem, manutenção e balizamento da Lagoa Mirim e Canal São Gonçalo, com a conservação da eclusa ali existente, bem como o acesso ao Porto de Santa Vitória

do Palmar. O referido estudo deverá ser concluído e entregue ao Ministério da Infraestrutura (MINFRA) até o final do mês de março, a título de doação da referida empresa para, na sequência, ser promovida uma licitação para sua concessão.

Já pelo lado uruguaio, o grupo empresarial FADISOL está realizando um levantamento de cargas e projeto de um terminal graneleiro e de carga geral no Rio Tacuary, que desemboca na Lagoa Mirim, localizado a cerca de 18 km de Rio Branco/Jaguarão e para onde serão direcionados os produtos gerados na região, que abrange aproximadamente uma área de 1 milhão de hectares de grande potencial agrícola. Possíveis cargas detectadas para transporte no sentido Uruguai-Brasil seriam trigo, soja, sorgo, arroz, cevada, clínquer, madeira e contêineres e, no sentido Brasil-Uruguai, açúcar, fertilizantes, derivados de petróleo e contêineres, entre outros.

Há de se salientar que o embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles, tem sido um grande incentivador do projeto e, já nos primeiros dois meses deste ano, articulou um encontro de empresários brasileiros e uruguaios com autoridades governamentais daquele país, em Montevideu, e um encontro no Brasil entre bancos dos dois países envolvidos, visando possíveis financiamentos do empreendimento binacional.

Sem dúvida, esta seria uma nova e importante rota de integração entre países do Mercosul com relativamente baixos investimentos envolvidos, mas com grande repercussão por se tratar de uma hidrovia binacional integradora de dois povos amigos, com grande apelo para o desenvolvimento econômico e social de seus habitantes, e que, a propósito, será um dos temas do próximo Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária do *Sul Export 2022*, a ser realizado em Santa Catarina, no próximo mês de maio.

Por tudo acima descrito é que surgiu o questionamento, objeto do presente artigo: será que chegou a vez da Hidrovia Brasil-Uruguai? Esperamos que sim.

AS EXCELENTES RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS
 E GOVERNAMENTAIS ENTRE ESTES DOIS
 PAÍSES TÊM PROPORCIONADO UMA BUSCA
 DA REATIVAÇÃO DESSA IMPORTANTE VIA DE
 TRANSPORTE, LIGANDO O URUGUAI AO BRASIL
 ATRAVÉS DO RIO GRANDE DO SUL



ELCK FOGAGNOLI
elck@portalbenews.com.br

VITRINE

RECEPÇÃO EM SETÚBAL

A comitiva do Brasil Export está visitando os principais portos de Portugal nesta semana. Já estiveram em Aveiro, Leixões e Setúbal. E hoje, seguem para a bela Lisboa. Na programação, vários encontros com autoridades e empresários do país europeu e, ainda, ricos debates sobre novas estratégias de desenvolvimento para os complexos marítimos. Ontem, o grupo brasileiro – que reúne mais de 50 pessoas, entre dirigentes do Ministério da Infraestrutura e de portos nacionais e executivos do setor - participou de uma recepção e de um almoço em sua homenagem, oferecidos pela diretoria da Autoridade Portuária de Setúbal. Um agradável momento para confraternizar antes das intensas reuniões de trabalho.



O secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura (Minfra), Marcelo Sampaio, e o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, conversaram sobre os desafios portuários com o presidente da Autoridade Portuária de Setúbal, Carlos Correia; seu diretor de Negócios, Vítor Cadeirinha; o diretor da Sapec Terminais Portuários, Luiz Fernando Cruz; o presidente da Comunidade Portuária de Setúbal, Porfírio Gomes; o diretor-geral da Associação das Indústrias de Setúbal, Nuno Maia; e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Minfra, Diogo Piloni.



Celebrando o Dia Internacional da Mulher, elas são o destaque: a coordenadora de eventos do Brasil Export, Hevelyn Souza; a diretora-executiva da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), Marcella Cunha; a diretora institucional do Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap; a vice-presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), Rose Fassina; a diretora-presidente do Porto de Cabedelo, Gilmará Temóteo; e a diretora empresarial e de Relações com o Mercado da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba), Ana Paula Calhau



Na recepção da Autoridade Portuária de Setúbal, o diretor comercial da Docas do Ceará, Mario Jorge Cavalcanti; o diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias do Minfra, Fábio Lavor, o diretor da Merco Shipping, Aluísio Sobreira; o diretor-presidente da Companhia Docas do Pará, Eduardo Bezerra, e o superintendente de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), José Roberto Fialho

VISITA A SANTOS



A visita do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, às obras do novo terminal da Eldorado Brasil Logística no Porto de Santos, teve um gostinho de festa e movimentou o complexo marítimo na semana passada. O novo terminal terá a capacidade anual de expedição de mais de 3 milhões de toneladas de celulose! Todos foram prestigiar, juntamente com o secretário, a eficiência sustentável da empresa. Vamos conferir?



O diretor comercial da SPA, Bruno Stupello, o secretário nacional de Portos do Minfra, Diogo Piloni, e o gerente-geral de Logística da Eldorado Brasil Celulose, Flávio Rocha Costa, devidamente paramentados para o tour nas obras do terminal



O superintendente de Planejamento Portuário da SPA, Bruno Grecco, e o diretor de Desenvolvimento de Projetos Logísticos da Eldorado Brasil Celulose, Otávio Grottone, acompanharam a visita de Diogo Piloni