

**PONTE AÉREA** Embarque biométrico entre RJ e SP será implantado até o fim do mês ▶ **p4**

**VARÍOLA DOS MACACOS** Navio com casos suspeitos terá que enviar plano à Anvisa ▶ **p5**

**GOIÁS** Terminal ferroviário para movimentação de fertilizantes é inaugurado em Rio Verde ▶ **p7**



## Revisão do Plano Diretor de Suape em pauta

Oficina participativa planeja visitar o planejamento da estatal frente às novas demandas de mercado e aos desafios impostos pelo atual cenário econômico ▶ **p8**

## EDITORIAL

# Embarque digital

FOTO  
Divulgação/Porto de Suape

O embarque de passageiros na ponte-aérea São Paulo-Rio de Janeiro passará a contar com um serviço de biometria facial no próximo dia 25. Com isso, a proposta é tornar o processo 100% digital e, assim, deixá-lo mais rápido e eficiente. A medida foi anunciada pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, ontem, logo após testar os aparelhos de biometria já instalados no Aeroporto de Congonhas, como destaca reportagem do BE News publicada nesta edição.

De acordo com Sampaio, essa mesma tecnologia já foi testada em sete grandes aeroportos do Brasil - entre eles, nos de Florianópolis, Salvador, Brasília e Rio de Janeiro, além do de São Paulo - em um total de 6 mil embarques. A utilização desse sistema faz parte do projeto Embarque + Seguro Digital, idealizado pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra), em parceria com o Ministério da Economia. A ideia é utilizar essa checagem no acesso às salas de embarque e às aeronaves

O projeto representa um avanço significativo no serviço aeroportuário brasileiro e demonstra o quanto ele pode ser melhorado. Com essa tecnologia em uso, será possível agilizar o atendimento dos passageiros - ao menos daqueles brasileiros com fotos em sistemas federais, como o das carteiras de habilitação - e otimizar os procedimentos de embarque.

E o Governo Federal não deve parar por aí, podendo levar esse sistema a outros serviços de controle de acesso, como ocorre na entrada nas áreas alfandegadas em portos e nos seus terminais.

Que o projeto Embarque + Seguro Digital seja implantado com sucesso e levado a todos os grandes aeroportos do País. E não se limite apenas ao modal aeroviário, chegando também aos demais onde o serviço de controle de acesso se mostra necessário. A busca pela maior eficiência deve ser uma meta constante no setor de transportes, principalmente no serviço a passageiros, oferecendo assim um melhor serviço à sociedade.

## NESTA EDIÇÃO



### ▲ CAPA

8 Porto de Suape realiza oficina para debater revisão do Plano Diretor

### HUB

3 Empresários da indústria de trigo defendem estadualização do Porto de Santos

### NACIONAL

3 Anac aprova prorrogação de consultas sobre parques de abastecimento e RPCs

4 Embarque biométrico entre RJ e SP será implantado até o fim do mês

Multinacional freta voo para importar 90 t de conversores 3G/5G da China

5 Caixa anuncia liberação de duas parcelas do Auxílio Caminhoneiro

### REGIÃO SUDESTE

5 Navio com casos suspeitos de varíola dos macacos terá que enviar plano à Anvisa

6 Santos Export e desestatização do porto em debate no ZR News

### REGIÃO CENTRO-OESTE

7 Terminal ferroviário para movimentação de fertilizantes é inaugurado em Goiás

### OPINIÃO

9 Os retrocessos da nova redação da Norma Regulamentadora nº 29 de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, por Ricardo Molitzas e Marcelli Mello



**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](http://www.portalbenews.com.br)

**Diretor-presidente**  
Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**  
Marcio Delfim

**Diretora Administrativo-financeira**  
Jacara Lima

**Diretor de Redação**  
Leopoldo Figueiredo

**Equipe de reportagem**  
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel  
e Tales Silveira

**Design Gráfico**  
Mônica Mathias

## 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](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

### INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em [www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)

### PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail [publicidade@portalbenews.com.br](mailto:publicidade@portalbenews.com.br)



**Estadualização 1**

Enquanto o Ministério da Infraestrutura prepara a desestatização do Porto de Santos (SP), planejando passar sua gestão para a iniciativa privada, há quem defenda que essa administração fique com o Governo do Estado. A proposta foi defendida por empresários da indústria paulista de trigo e derivados em reunião com o governador e candidato à reeleição, Rodrigo Garcia (PSDB), na manhã da última segunda-feira. O encontro foi promovido pelo Sindicato da Indústria do Trigo de São Paulo (Sindustriço) e pelo Sindicato da Indústria e Massas Alimentícias e Biscoitos no Estado de São Paulo (Simabesp).

**Estadualização 2**

Diante da proposta, Garcia afirmou que uma possível estatização do complexo marítimo santista deve ser analisada “com pragmatismo”, avaliando “as vantagens e desvantagens”. “Sabemos da importância logística do Porto”, afirmou aos representantes da indústria do trigo. O governador também disse que não chegou a debater o programa de desestatização com o Governo Federal.

**Desafio da armazenagem 1**

O agronegócio brasileiro já conseguiu garantir o volume de fertilizantes necessário para as safras de verão, contornando parcialmente a falta do insumo causada pela Guerra na Ucrânia. Mas agora se depara com um novo desafio para a importação desses produtos, a falta de armazéns para guardar essas cargas nas proximidades dos portos. O alerta é do diretor de programas do Ministério da Agricultura, Luís Eduardo Rangel. Segundo ele, os problemas na logística do fertilizante não estavam na fila de atracação de navios dos portos ou na gestão das autoridades portuária e aduaneira, para priorizar a liberação dessa carga, mas na oferta de espaço para estocar os carregamentos.

**Desafio da armazenagem 2**

Segundo empresas do setor, essa falta de armazéns tem ampliado os custos logísticos dos fertilizantes.

# Anac aprova prorrogação de consulta sobre Parques de Abastecimento e RPCs

Propostas já haviam sido estendidas no mês passado e já tiveram seu período de contribuições encerrados

Divulgação/Senado



Uma das consultas públicas que teve a prorrogação aprovada altera a resolução que regula condições de acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou a prorrogação de duas consultas públicas. A decisão saiu em reunião de diretoria colegiada realizada ontem. Uma delas diz respeito aos Parques de Abastecimento de Aeronaves e a outra trata da Revisão dos Parâmetros da Concessão (RPC) de dois aeroportos.

Vale lembrar que as duas consultas públicas já haviam sido aprovadas ad referendum pelo órgão. Além disso, as prorrogações foram protocolares, uma vez que as duas consultas públicas já foram encerradas na semana passada.

De acordo com a agência, as aprovações se faziam necessárias para não prejudicar o processo de desenvolvimento do texto final das duas minutas. Não foi informada, porém, a data que ambas as propostas finais serão votadas pela diretoria.

**Parques de Abastecimento**

A primeira consulta pública – 9/2022 – altera a resolução

**A SEGUNDA CONSULTA PÚBLICA QUE TEVE A PRORROGAÇÃO APROVADA TRATA DA PROPOSTA DA 2ª RPC DOS AEROPORTOS DE BRASÍLIA E GUARULHOS, LEILOADOS DURANTE A 2ª RODADA DE CONCESSÕES, REALIZADA EM 2012**

que regula condições de acesso aos Parques de Abastecimento de Aeronaves. A ideia da resolução é promover a concorrência no mercado de combustível de aviação e maior acesso à infraestrutura aeroportuária.

A minuta estabelece condições de acesso aos parques de abastecimento de aeronaves e a definição de aeródromos sujeitos à nova regra. Também determina marcos temporais para o cumprimento das novas regras.

Ao todo, duas resoluções serão alteradas. A primeira (resolução 302/2014-Anac) estabelece critérios e procedimentos para a alocação e

remuneração de áreas aeroportuárias. A segunda (resolução 116/2009-Anac) define a prestação de serviços auxiliares, dentre eles, o de infraestrutura aeronáutica.

A principal alteração prevista na minuta da norma estabelece que a Anac fará uma análise de todos os novos contratos que envolvam a construção e operação de infraestrutura de dutos e hidrantes. De acordo com o órgão, a nova determinação fará com que haja uma “desverticalização”, ou seja, redução de entraves para o setor.

A minuta também incorpora obrigações ao operador do parque de abastecimento de aeronaves em relação às condições de acesso à infraestrutura. A proposta de ato normativo prevê ainda uma regra geral de ‘vacatio legis’, período entre a data da publicação de uma lei e o início de sua vigência, para fins de assimilação e adaptação do mercado ao novo conteúdo.

**Revisão de Parâmetros**

A segunda consulta pública – 10/2022 – trata da proposta da 2ª Revisão dos Parâmetros da Concessão dos Aeroportos Internacionais de Brasília (DF)

e Guarulhos (SP), leiloados durante a 2ª rodada de concessões, realizada em 2012. A minuta altera as taxas de desconto a serem utilizadas nos fluxos de caixa marginais para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão dos dois aeroportos.

O fluxo de caixa marginal é uma metodologia utilizada pelo governo quando ocorre um evento que altera o equilíbrio inicial do contrato. A ideia é estabelecer, por meio de cálculos prévios, uma taxa de desconto a ser utilizada em um determinado evento (pandemias, aumento do preço de insumos, de combustíveis etc.) para não causar grandes prejuízos financeiros para as concessionárias.

Para estabelecer a nova taxa, a minuta revisou as especificações mínimas dos Terminais de Passageiros e do Apêndice B do Plano de Expansão Aeroportuária, além dos Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) e Fator Q – fator de qualidade de serviço, obtido mediante avaliação do cumprimento dos IQS selecionados, que poderá ser aplicado nos Reajustes.

## NACIONAL

# Embarque biométrico entre RJ e SP será implantado até o fim do mês

Inicialmente, o novo sistema será implementado nos aeroportos geridos pela Infraero e, posteriormente, será oferecido às empresas privadas que gerenciam aeroportos

Reprodução/Instagram

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que a ponte aérea São Paulo-Rio de Janeiro estará operando pelo serviço de biometria até o fim deste mês. Ele participou ontem da vistoria de instalação do embarque 100% digital, por meio de biometria facial, no aeroporto de Congonhas (SP).

Durante a vistoria, o ministro afirmou que a tecnologia foi testada em sete grandes aeroportos do País, o que dá maior segurança para a instalação do serviço.

“Testamos já com 6 mil embarques em todo o território nacional. Foram sete grandes cidades, como Florianópolis, Salvador, Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo etc., permitindo que nós pudéssemos dar esse passo concreto a essa tecnologia. Isso trará mais confiança, eficiência e agilidade na hora do embarque nas aeronaves.

Dia 25 estaremos entrando com 100% de operação na ponte aérea Rio de Janeiro-São Paulo”, disse Marcelo Sampaio em vídeo postado em suas



O ministro Marcelo Sampaio passou pelas duas etapas de biometria facial, a primeira na sala de embarque e a segunda no acesso à aeronave

redes sociais.

A tecnologia integra o projeto Embarque + Seguro Digital, idealizado pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra), em parceria com o Ministério da Economia. As tratativas para a implantação da biometria vêm acontecendo desde fevereiro deste ano, quando a Infraero e o Serpro, empresa de tecnologia do governo federal, assinaram um acordo para instalação da

nova tecnologia nos aeroportos.

De acordo com o Minfra, ao longo deste mês viajantes de voos domésticos que partam dos aeroportos de Congonhas e Santos Dumont (RJ) acompanharão a instalação, os testes e o início da operação do sistema biométrico para processamento de passageiros e tripulantes nos dois aeródromos. Inicialmente, o novo sistema será implementado nos ae-

roportos geridos pela Infraero e, posteriormente, será oferecido às empresas privadas que gerenciam aeroportos.

A expectativa do governo é de que a mudança facilite e agilize o trânsito de passageiros e tripulantes de aeronaves. A verificação biométrica acontece por checagem junto ao banco de dados da CNH no Departamento Nacional de Trânsito (Detran). O órgão in-

formou recentemente que possui mais de 60 milhões de registros ativos.

Ainda segundo o Minfra, o processo de implantação definitiva da tecnologia já está em andamento e acontece gradual e simultaneamente nos dois aeroportos. Quando a funcionalidade estiver disponível, os viajantes que estiverem em voos com embarques biométricos e optarem pelo uso da tecnologia só precisarão da imagem de seus rostos para fazer check-in e acessarem salas de embarque e aeronaves.

No aeroporto, a biometria facial será usada em duas etapas: primeiro, no acesso à sala de embarque; depois, no acesso à aeronave. Na entrada da sala de embarque, totens farão a leitura biométrica da face, consultando a base do governo e verificando o cadastro do passageiro e a existência do cartão de embarque válido. Aprovada a biometria, o passageiro fica autorizado a ingressar no local. A segunda etapa ocorrerá no portão de embarque, no momento de ingresso na aeronave.

Ontem, durante a vistoria em Congonhas, o próprio ministro da Infraestrutura testou o novo equipamento.

## Multinacional freta voo para importar 90 t de conversores 3G/5G da China

Modalidade compensa pela redução de tempo e de tarifas, dizem representantes da Asia Shipping

Divulgação/Asia Shipping

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

Cerca de 90 toneladas de conversores de sinal 3G/5G foram importadas da China para o Brasil em um cargueiro Boeing 777. Para agilizar o transporte da carga, a Asia Shipping fretou um voo charter exclusivo de Hong Kong a São Paulo (SP). A carga foi enviada de Shenzhen a Hong Kong por caminhão.

É a primeira vez que a companhia, uma multinacional brasileira especializada em integração de cargas, freta um voo charter para transportar este produto. “Normalmente, para transportar todo o volume do projeto seria necessário aproximadamente de sete a dez



Na China, a carga foi levada de Shenzhen até Hong Kong em um caminhão, e de lá foi embarcada em um avião cargueiro para São Paulo (SP)

voos, o que iria estender a operação entre quatro e cinco semanas. Anteriormente, a companhia já havia movimentado cerca de 14 toneladas de carga do mesmo projeto em voos cargueiros convencionais”, comentou o diretor de Procurement da Asia Shipping, Damian Morando.

Para o diretor de Vendas da companhia, Rafael Dantas, a prioridade era fugir dos gargalos logísticos existentes na aviação e garantir a segurança da carga. “Devido à delicadeza do projeto, vimos muitas vantagens em utilizar o voo charter. O cliente necessitava de um transporte rápido, eficaz e se-

guro. No charter, além de evitar atrasos e possuir um transit time menor, conseguimos garantir a segurança, principalmente no manuseio da carga”, explicou.

### Custo da operação

Morando explicou que, diferentemente de um voo con-

“  
DEVIDO À DELICADEZA DO PROJETO, VIMOS MUITAS VANTAGENS EM UTILIZAR O VOO CHARTER. O CLIENTE NECESSITAVA DE UM TRANSPORTE RÁPIDO, EFICAZ E SEGURO. NO CHARTER, ALÉM DE EVITAR ATRASOS E POSSUIR UM TRANSIT TIME MENOR, CONSEGUIMOS GARANTIR A SEGURANÇA, PRINCIPALMENTE NO MANUSEIO DA CARGA”

RAFAEL DANTAS

diretor de Vendas da Asia Shipping

vencional, no charter, só é possível fretar a aeronave inteira e não apenas um espaço. Porém, no conjunto, a operação pode ficar mais vantajosa. “Neste sistema, conseguimos diminuir muito a quantidade de processos e o número de tarifas para liberação da carga cai muito”, afirmou.

NACIONAL

# Caixa anuncia liberação de duas parcelas do Auxílio Caminhoneiro

Benefício foi aprovado pelo Congresso, com apoio do Governo Federal, em julho deste ano

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

Teve início ontem o pagamento do Auxílio Caminhoneiro. Neste primeiro momento, serão pagas duas parcelas de R\$ 1 mil, referentes aos meses de julho e agosto, totalizando R\$ 2 mil.

O Auxílio Caminhoneiro foi aprovado em julho deste ano após o Congresso Nacional, com o apoio do Governo Federal, aprovar a chamada Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos Benefícios. O texto autoriza o governo a gastar mais de R\$ 41 bilhões em despesas excepcionais até 31 de dezembro, divididas

entre benefícios sociais e econômicos.

Também prevê as criações de um auxílio de R\$ 1 mil para caminhoneiros e um outro benefício para taxistas, além da ampliação do Auxílio Brasil para, ao menos, R\$ 600 mensais, e o vale-gás para cerca de R\$ 120 a cada dois meses, entre outros pontos.

Terão direito ao benefício os transportadores de carga autônomos devidamente cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTR-C) até o último dia 31 de maio.

Entre outras exigências, os profissionais deverão estar com a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o CPF válidos. O benefício será pago para cada transportador au-



Valter Campanato/Agência Brasil

A expectativa é de que 900 mil profissionais sejam beneficiados com o pagamento do Auxílio Caminhoneiro

tônomo, independentemente da quantidade de veículos que possuir.

A expectativa é de que 900 mil profissionais sejam beneficiados com o pagamento do Auxílio Caminhoneiro. A liberação foi feita a fim de que o

crédito pudesse financiar o abastecimento dos veículos com diesel, mas não há necessidade de que os motoristas usem as parcelas apenas com essa finalidade.

Segundo a Caixa Econômica Federal, o auxílio será

**TERÃO DIREITO AO BENEFÍCIO OS TRANSPORTADORES DE CARGA AUTÔNOMOS DEVIDAMENTE CADASTRADOS NO REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS DE CARGAS (RNTR-C) ATÉ O ÚLTIMO DIA 31 DE MAIO**

colocado em conta poupança social digital do banco, aberta automaticamente em nome dos beneficiários, com movimentação pelo aplicativo Caixa Tem.

## REGIÃO SUDESTE

# Navio com casos suspeitos de varíola dos macacos terá que enviar plano à Anvisa

Graneleiro retornou à área de fundeio do Porto de Santos e deverá prestar contas com a agência para retomar as operações

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

O navio graneleiro MV Captain John P retornou à área de fundeio do Porto de Santos (SP) após o término do procedimento de desinfecção, no berço onde estava atracado desde segunda-feira, no Armazém 34. A embarcação chegou à região da Baixada Santista na semana passada com 22 tripulantes, entre os quais três com suspeita de terem contraído monkeypox, mais conhecida como varíola dos macacos. Os três estão internados em um hospital da rede particular de Santos, aguardando os resultados dos exames laboratoriais do Instituto Adolfo Lutz.

Segundo a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), o navio retornou para a

**PROCEDENTE DE SAN LORENZO, NA ARGENTINA, O CARGUEIRO COM BANDEIRA DO CHIPRE TEM ESCALA NO CAIS SANTISTA PARA EMBARQUE DE AÇÚCAR A GRANEL**

área de fundeio e poderá ser liberado para operar no porto assim que apresentar um "plano para retorno às operações, sem a necessidade de aguardar os resultados das amostras encaminhadas ao laboratório de referência. Esse tipo de plano operacional contempla, por exemplo, medidas para reduzir chances de contaminação e transmissão de doenças a bordo".



Robert Alves/Marine Traffic

Após três casos suspeitos de varíola dos macacos, o navio MV Captain John P atracou no Porto de Santos e passou por limpeza e desinfecção na manhã de ontem

Na segunda-feira, a embarcação foi inspecionada em ação da Anvisa e da vigilância epidemiológica local após relato dos três casos suspeitos de monkeypox. "Foram avaliadas a situação de saúde dos 19 tripulantes que ainda se encontram a bordo e as condições da embarcação", disse a Anvisa no início da semana.

A agência reguladora esclareceu ainda que não será

necessário adotar medidas de quarentena. "O protocolo vigente não prevê indicação de quarentena para embarcações com casos de monkeypox, doença com uma dinâmica de transmissão que ocorre por meio de indivíduos sintomáticos, mediante contato próximo", explicou.

Procurada, a Santos Port Authority – Autoridade Portuária de Santos – informou em

nota que "foi realizada a limpeza e desinfecção da embarcação nesta terça-feira (onem) e autorizada a sua desatracação. O navio ficará aguardando na área de fundeio do Porto de Santos".

O navio MV Captain John P, com bandeira do Chipre, é procedente de San Lorenzo, na Argentina, e chegou ao Porto de Santos para embarque de açúcar a granel.



## REGIÃO CENTRO-OESTE

# Terminal ferroviário para movimentação de fertilizantes é inaugurado em Goiás

Nova infraestrutura possibilitará a movimentação de fertilizantes a partir do Porto de Santos, por meio da Ferrovia Norte-Sul

Divulgação/Rumo



A operadora de ferrovias Rumo responderá pelo transporte dos produtos a partir do Porto de Santos com destino a Rio Verde

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

A Andali SA, uma joint venture formada pelas empresas CHS Agronegócios, BR Fétil Fertilizantes e holdings fundadoras, e a Rumo, maior operadora de ferrovias do Brasil, inauguraram ontem um terminal ferroviário de transbordo e uma misturadora de fertilizantes na cidade de Rio Verde, em Goiás. A nova infraestrutura permitirá a movimentação de fertilizantes saindo do Porto de Santos (SP) até o estado da região Centro-Oeste, por meio da Ferrovia Norte-Sul (Malha Central), administrada pela concessionária.

O novo terminal tem vocação para descarga e transbordo ferroviário e contará com os serviços de mistura (industrialização), armazenagem, descarga rodoviária e carregamento a granel. A estimativa anual é de 1,5 milhão de toneladas transportadas via ferrovia e 750 mil toneladas de ferti-

zantes misturados. A capacidade total de recebimento é de até 3,5 milhões de toneladas por ano, o que deve garantir uma operação eficiente diante de um potencial crescimento do mercado na região.

Com investimentos de R\$160 milhões por parte da Andali SA, o empreendimento amplia a capacidade operacional da empresa na região Centro-Oeste, reduzindo custos na cadeia de fertilizantes e gerando avanços na logística do agronegócio brasileiro.

O terminal, responsável pela geração de mil empregos diretos e indiretos, será o principal ponto de movimentação de fertilizantes da Malha Central.

A nova operação também é importante para impulsionar o equilíbrio da matriz nacional de transportes, já que a demanda do agronegócio em Goiás é abastecida majoritariamente pelo modal rodoviário.

“O potencial da Andali em fornecer à CHS serviços de logística e mistura com eficiência, qualidade e competitividade dará maior sustentabilidade aos serviços ofereci-

**A ESTIMATIVA ANUAL É DE 1,5 MILHÃO DE TONELADAS TRANSPORTADAS VIA FERROVIA E 750 MIL TONELADAS DE FERTILIZANTES MISTURADOS, GERANDO CERCA DE 1 MIL EMPREGOS DIRETOS E INDIRETOS**

dos pela CHS aos nossos clientes-produtores, que poderão utilizar na sua estratégia de demanda e gestão de riscos, gerando também maior oportunidade na cadeia de valor em utilizar seus grãos para aquisição de fertilizante de maneira antecipada”, disse o diretor de Unidades de Negócios da CHS Brasil e atual Presidente do Conselho de Administração da Andali SA, Anderson Cavaco.

Aluisio Teixeira, CEO da BR Fétil Fertilizantes e conselheiro da Andali SA, mencionou que “o investimento em um projeto desta magnitude demonstra o potencial do agronegócio brasileiro. A logística integrada é certamente um desafio e fator determinante no impulsionamento de novos negócios. Investimentos como este nos dão a certeza de que seremos muito mais competitivos da porteira para fora das fazendas, gerando ganhos ao produtor rural”.

O acordo entre as empresas prevê que a Andali será responsável pela operacionalização e gestão de toda a infraestrutura do terminal de

fertilizantes, enquanto a Rumo responderá pelo transporte dos produtos a partir do Porto de Santos com destino a Rio Verde.

O montante investido no projeto compreende os armazéns, equipamentos de mistura e descarga, prédios de descarga e limpeza de vagões, desvio ferroviário, prédios industriais complementares e prédios administrativos.

### Rota estratégica

Considerada a maior produtora de grãos de Goiás, Rio Verde foi escolhida pela sua posição geográfica estratégica na rota do agronegócio.

A cidade será o principal polo de escoamento de grãos, insumos e fertilizantes, atendendo toda a região, além de contar com mão de obra especializada.

A Ferrovia Norte-Sul (EF-151) corta o município por um extensão de 93 quilômetros, cruzando a BR-452/GO. No total, o trecho concessionado da Rumo é de 1.537 quilômetros, ligando Porto Nacional, no Tocantins, a Estrela D'Oeste, no interior de São Paulo.

## REGIÃO NORDESTE

# Porto de Suape realiza oficina para debater revisão do Plano Diretor

Objetivo é apresentar a situação atual e as expectativas dos principais stakeholders para o futuro do complexo industrial portuário

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) realiza hoje e amanhã uma oficina participativa para apresentação da etapa de diagnóstico da revisão do Plano Diretor Suape 2030. O plano, que será apresentado no auditório do centro administrativo da empresa, tem por objetivo revisar todo o planejamento físico-territorial e estratégico da estatal frente às novas demandas de mercado e aos desafios impostos pelo atual cenário econômico.

Os estudos estão sendo feitos pelo consórcio formado pelas empresas TPF e Ceplan, vencedor do certame orçado em R\$ 6,8 milhões, e devem ser concluídos em 15 meses. Atualmente, o projeto está na etapa de Diagnóstico Situacional, onde são aprofundados os estudos por 10 eixos temáticos.

Durante a oficina serão apresentados e debatidos o cenário atual e as expectativas dos principais stakeholders para o futuro do complexo.

Hoje serão abordados os eixos temáticos relativos aos aspectos econômicos, saneamento ambiental, infraestrutura de transportes, serviços locais complementares, segurança e suprimento de utilidades. Amanhã os temas abordados serão: gestão territorial, questões ambientais, patrimônio histórico e cultural, além dos aspectos sociais e habitacionais.

Para o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão, ouvir os agentes atuantes no território é imprescindível para a definição de estratégias e ações que permitam a consolidação e desenvolvimento participativo na atualização do Plano Diretor de Suape.

“Esse esforço tem por finalidade dotar a empresa de um instrumento normativo de planejamento e gestão territorial atualizado, inovador e alinhado às políticas públicas de desenvolvimento do Estado, da região e do País. É essencial



Divulgação

**O PLANO DIRETOR TEM POR OBJETIVO REVISITAR TODO O PLANEJAMENTO FÍSICO-TERRITORIAL E ESTRATÉGICO DA ESTATAL FRENTE ÀS NOVAS DEMANDAS DE MERCADO E AOS DESAFIOS IMPOSTOS PELO ATUAL CENÁRIO ECONÔMICO**

para promover o desenvolvimento sustentável do complexo, para compatibilizar, no seu território, o desenvolvimento econômico, à conservação integrada do patrimônio ambiental e cultural, com equidade social”, pontua.

O diretor de Planejamento e Gestão de Suape, Francisco Martins, reforça que a revisão do Plano Diretor é parte de uma série de iniciativas estratégicas importantes para o desenvolvimento do porto e dos municípios localizados sob sua área de influência.

“Além da apresentação da etapa de diagnóstico do Plano Diretor, realizamos, na última semana, oficinas de planejamento participativo para elaboração do Plano de Mobilidade de Sirinhaém e do Cabo de Santo Agostinho, que são realizados por Suape. Na semana do dia 15, receberemos uma missão do Ministério da Infraestrutura, que enviará uma equipe de Brasília para iniciarmos a atualização do Plano Mestre”, explicou.

## CENÁRIOS

O Plano Diretor Suape 2030 foi elaborado em 2011, após o complexo registrar o período de maior progresso de sua história. Na ocasião, o governo estadual havia anunciado aportes de recursos em inves-

timentos da ordem de R\$ 710 milhões. Esse volume era superior aos cerca de R\$ 643 milhões já investidos, desde a criação de Suape. Foram elaborados três cenários de referência para orientar a visão de futuro do complexo com metas e objetivos até 2030: de curto, médio e longo prazos.

Com a crise econômica instalada a partir de 2014, Pernambuco sofreu forte redução nas transferências federais, além de maior limitação de acesso ao crédito. Outras variáveis, como queda no Produto Interno Bruto (PIB) e alta no desemprego, mudaram alguns dos cenários previstos.

Com tudo isso, muitos planos e investimentos esperados ou iniciados não chegaram a ser concluídos ou retomados. Essa nova realidade econômica, com impacto sobre os diversos sistemas produtivos, exigiu o redirecionamento do próprio modelo de desenvolvimento vigente no País e, conseqüentemente, no Estado.

Considerando esse cenário e a necessidade de atendimento às demandas de mercado, Suape está promovendo a revisão crítica e atualização dos instrumentos de planejamento, tomando por base o conjunto desses desafios e das novas variáveis e perspectivas para a economia

nacional, regional e local, para os próximos anos. Em particular, a revisão do zoneamento atual do complexo, incluindo a atualização do layout portuário de Suape frente às novas tecnologias e inovações previstas para o setor, a exemplo da produção de hidrogênio verde.

O Plano Mestre é um instrumento de planejamento de Estado voltado aos complexos portuários, que abrangem os portos organizados, considerando as perspectivas do planejamento de transportes em nível estratégico, que visa a direcionar ações e investimentos nos próximos anos.

## MOBILIDADE

Em paralelo à revisão do Plano Diretor, Suape realiza a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana do Cabo de Santo Agostinho e de Sirinhaém, municípios localizados no território estratégico de Suape.

O acordo de cooperação técnica tem por objetivo contribuir para apoiar o poder público municipal a nortear o planejamento de curto, médio e longo prazos no tocante à melhoria do fluxo viário, reestruturação dos modais de transporte coletivo e acessibilidade, incluindo a adequação do espaço público para pedestres e pessoas com mobilidade reduzida.

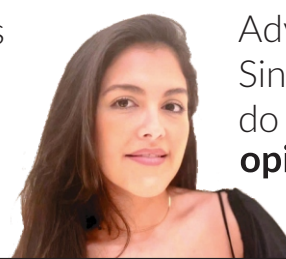
A revisão do zoneamento atual do complexo inclui a atualização do layout portuário de Suape frente às novas tecnologias e inovações previstas para o setor, como a produção de hidrogênio verde



## OPINIÃO

**RICARDO MOLITZAS**

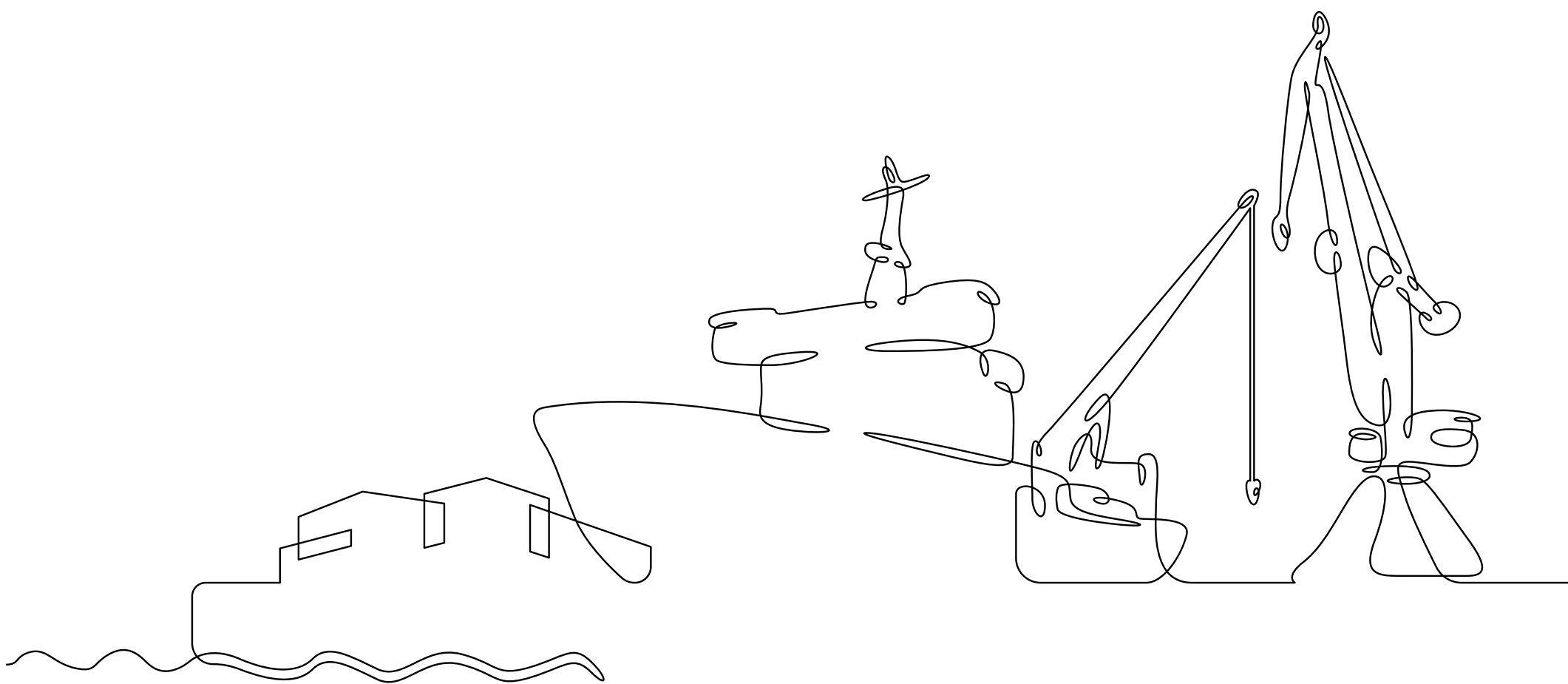
Diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

**MARCELLI MELLO**

Advogada e Relações Intitucionais no Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

## ▶ LEGISLAÇÃO

# Os retrocessos da nova redação da Norma Regulamentadora nº 29 de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário



No próximo dia 1º de setembro de 2022, entrará em vigor a nova redação da Norma Regulamentadora nº 29, por meio da Portaria MTP nº 671, de 30 de março de 2022, prevendo regras de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, com aplicação nas operações portuárias, públicas ou privadas, situadas dentro ou fora da área do porto organizado, e nos terminais retroportuários.

Embora seja de observância obrigatória para todas as empresas do setor portuário, essas regras trazem expressivas mudanças às anteriormente estabelecidas, criando verdadeiros prejuízos, vulnerabilidade, burocratização e custos, que não trazem redução dos riscos e, em alguns textos, até aumenta a exposição aos riscos para todos os atores envolvidos, significando um verdadeiro retrocesso para o segmento portuário.

As inconsistências e os itens inexecutáveis vêm sendo discutidos em reuniões com os órgãos intervenientes responsáveis pela alteração, porém, ainda sem sucesso para novas alterações.

Vale a menção de que a elaboração e a revisão das normas regulamentadoras são realizadas por uma comissão tripartite composta por representantes do governo, dos empregados e empregadores. Depois do consenso tripartite, o material é enviado para a Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP), que verifica se o documento foi revisado cumprindo as diretrizes estabelecidas, desburocratização, redução de interpretações dúbias e redução da possibilidade de notificações/autuações que não gerem melhoria para a saúde e segurança dos trabalhadores.

Neste ponto, o maior problema encontrado pelos operadores

portuários foi não poder participar de toda a discussão da NR nº 29. Com isso, o documento não cumpriu com as diretrizes iniciais, sendo guiado pela bancada dos trabalhadores e pela bancada de governo, que conduziram as alterações com uma visão limitada das operações.

Especificamente no que diz respeito à última alteração da NR nº 29, não se desconhece a importância de revisões nos textos legais, com vistas à readequação da norma em relação às novas realidades do setor. Ocorre que algumas das alterações sugeridas tornam os processos ainda mais burocráticos e causam um efeito negativo para a categoria, fazendo com que o setor portuário retroceda e que não haja avanço real na proteção da segurança e da saúde no ambiente laboral.

Além disso, algumas das alterações introduzidas na nova NR não estão alinhadas com as bases da norma, vez que determinados itens em verdade aumentam os riscos durante as operações portuárias, podendo elevar o número de ocorrências, e ainda não garantem a mitigação de riscos relativos à Segurança do Trabalho e à Saúde dos trabalhadores.

Um dos principais entraves da norma se nota na incompatibilidade de seu texto em relação a outras normas do ordenamento jurídico vigente. Isso porque cria uma regra prevendo a possibilidade de escalação de mão de obra portuária diretamente pelo sindicato dos trabalhadores, em desacordo com a Nova Lei dos Portos, que determina tal obrigação ao órgão gestor de trabalhadores portuários (Ogmo).

Desta forma, nota-se a indispensabilidade de harmonizar a NR nº 29 com as definições e imposições legais da Lei nº 12.815/2013, eliminando desarmonia normativas.

O MAIOR PROBLEMA ENCONTRADO PELOS OPERADORES PORTUÁRIOS FOI NÃO PODER PARTICIPAR DE TODA A DISCUSSÃO DA NR Nº 29. COM ISSO, O DOCUMENTO NÃO CUMPRIU COM AS DIRETRIZES INICIAIS, SENDO GUIADO PELA BANCADA DOS TRABALHADORES E PELA BANCADA DE GOVERNO, QUE CONDUZIRAM AS ALTERAÇÕES COM UMA VISÃO LIMITADA DAS OPERAÇÕES.

Ademais, verificam-se ainda diversos itens na nova alteração da NR nº 29 que preveem uma transferência de responsabilidades do comandante do navio para os operadores portuários. Contudo, o operador portuário não tem acesso total às informações e muito menos poderá incluir ações para a solução dos desvios apontados, sendo imprescindível uma revisão dos itens sob pena de inviabilidade de cumprimento da norma por ser inexecutável sua execução.

Importante mencionar que as consequências dessas alterações certamente causarão prejuízos diretos e maior vulnerabilidade para notificações e autuações fiscais realizadas pelos órgãos responsáveis, assim como custos desnecessários sem uma mitigação equivalente.

Outro ponto importante a ser mencionado diz respeito às inclusões de temas que já estão sendo tratados por outras normas regulamentadoras, sugerindo um possível desconhecimento sobre o assunto quando da elaboração dos referidos itens, visto que as alterações poderiam ter sido feitas na norma adequada de maneira a conferir uma melhor compreensão do tema e facilitar a sua aplicação pelos envolvidos. As normas nascem para atender a Indústria e são adaptadas ao Porto. Com isso, temos vulnerabilidades enormes na implantação da legislação. A complexidade das operações portuárias exige normas específicas para as operações portuárias.

Este é o caso, entre outros tantos, do item 29.14.1 na nova NR nº 29, que trata sobre equipamentos de guindar de bordo e acessórios de estivagem, o que deveria ter sido tratado na NR nº 30, que regulamenta os trabalhos realizados em embarcações. Isso evitaria conflitos entre as normas, já que a alteração teria sido realizada no contexto daquela norma que trata de forma ampla sobre o tema.

Neste sentido, o que temos é que, muito em breve, as alterações na NR nº 29 entrarão em vigor e, dada sua grande importância para um dos maiores nichos de geração econômica e PIB do Brasil, é incontroversa a necessidade de inclusão desta discussão em pauta e, ainda, chamar os atores envolvidos para tomar conhecimento das mudanças promovidas na norma regulamentadora, que certamente afetarão toda a cadeia portuária brasileira, especialmente os trabalhadores portuários.

Considerando que o porto é um nicho completamente autônomo, é essencial uma participação ativa dos envolvidos diretos. O objetivo é viabilizar normas que estejam conforme a complexidade desse setor, que exige regramento próprio, por meio da criação de medidas alinhadas com o todo, garantindo padrões de excelência, de segurança e continuidade da operação, evitando-se a criação de regras isoladas e eliminando desequilíbrios que possam comprometer a saúde dos trabalhadores.

Diante disso, a nova alteração da NR nº 29 precisa ser reestruturada, ajustando-a segundo as realidades e necessidades do setor, sempre sob o resguardo da premissa maior de garantia à segurança e à saúde no trabalho. Até mesmo em atenção aos preceitos de harmonização, desburocratização e simplificação e, também, à agenda regulatória para revisão das normas regulamentadoras, apresentada durante a 97ª Reunião Ordinária da CTPP, realizada em 4 e 5 de junho de 2019, exterminando falhas regulatórias e efeitos indesejados, como a complexidade na implementação das novas regras.

A proposta é a criação de sistemas portuários competitivos através de revisões do sistema legal do respectivo setor, com a implementação das melhores práticas mundiais, com a participação efetiva dos diversos players envolvidos nas operações portuárias, que conhecem as práticas e a realidade do setor, de modo a evitar um excesso de regramentos que vão justamente na contramão da proteção contra acidentes e doenças no trabalho e da ascensão de boas práticas de segurança e saúde para os trabalhadores portuários.

As normas regulamentadoras devem ser coerentes, harmônicas e exequíveis, considerando as especificidades do setor e conferindo segurança jurídica aos envolvidos. Assim, alertamos sobre as complicações que a nova alteração da NR nº 29 poderá causar a todo o setor portuário e aos trabalhadores logo em breve, impactando negativamente o Custo Brasil e acentuando antigos problemas já superados, notadamente em razão do curto prazo para implementação de todas as mudanças previstas, as quais manifestam menos efetividade para as medidas de proteção à saúde e à vida dos trabalhadores.