



portalbenews.com.br

PARANAGUÁ Portos do Paraná realiza simulado de emergência de incêndio em Paranaguá ▶ **p9**



OPINIÃO Celso Peel e Leticia Felix analisam decisão do STF que reconheceu prevalência do negociado sobre o legislado ▶ **p11**

Divulgação/Portos RS



Governo sinaliza retomada do Polo Naval no RS

Presidentes da Petrobras e da Transpetro estiveram no Estaleiro Rio Grande e anunciaram a intenção de investir na Zona Sul do estado ▶ **p9**

Divulgação



Há a necessidade de descentralizar a administração portuária. A centralização foi um equívoco da Lei n. 12.815”

ENTREVISTA DE 4ª

Com exclusividade ao BE News, Roberto Oliva, do Grupo Intermarítima, fala sobre expectativas em relação ao Governo Federal e defende medidas para impulsionar investimentos ▶ **p4 e p5**

CONADIMP Novas modalidades de exploração de portos são debatidas no último dia da conferência ▶ **p3**

ESG Conselho do Brasil Export fará missão internacional de sustentabilidade em Portugal ▶ **p7**

SANTOS Conselho de Administração define mais dez metas da nova gestão da Autoridade Portuária ▶ **p8**

EDITORIAL

Um novo impulso à indústria naval

O recente anúncio feito por Jean Paul Prates, presidente da Petrobras, e Sérgio Bacci, presidente da Transpetro, sobre a intenção de revitalizar a indústria naval na região sul do Rio Grande do Sul, traz uma nova onda de esperança e oportunidade para a economia brasileira. Esse passo significativo rumo à revitalização do setor tem o potencial de desbloquear imensos benefícios econômicos, criar empregos e fortalecer a posição do país como um player global no setor marítimo.

A visita desses altos funcionários ao Estaleiro Rio Grande e as discussões realizadas durante a reunião indicam um forte compromisso em explorar todo o potencial da indústria naval na região. É um sinal claro de que chegou a hora de aproveitar os recursos naturais do Brasil, sua mão de obra qualificada e sua localização geográfica estratégica para restabelecer o País como um importante ator na construção naval, reparo de embarcações e construção de plataformas offshore.

Um dos pontos cruciais destacados na nota técnica apresentada por Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, é a ausência de uma política nacional abrangente para incentivar essa indústria. Essa falta de abordagem coordenada tem dificultado o crescimento e a competitividade do setor naval brasileiro nos últimos anos. É imprescindível que o Governo adote uma postura pró-ativa, implementando medidas direcionadas que promovam investimentos, avanços tecnológicos e pesquisa e desenvolvimento na indústria naval.

Além disso, a sugestão de revisar os procedimentos de contratação atuais para a construção de plataformas no País é crucial. Ao simplificar e otimizar esses processos, a indústria pode se tornar mais atraente tanto para investidores nacionais quanto internacionais. Diretrizes claras, procedimentos transparentes e um quadro regulatório estável instilarão confiança e incentivarão compromissos de longo prazo por parte dos envolvidos.

Os benefícios potenciais da retomada da indústria naval vão além dos ganhos econômicos imediatos. O desenvolvimento de um setor robusto de construção naval terá um efeito multiplicador em toda a economia, gerando oportunidades de emprego, estimulando a inovação e promovendo o crescimento de indústrias relacionadas. Pequenas e médias empresas também podem se beneficiar do aumento da demanda por suprimentos e serviços, impulsionando o desenvolvimento regional e reduzindo as desigualdades regionais.

Além disso, a retomada da indústria naval fortalecerá a posição do Brasil como um jogador-chave no comércio marítimo global. A extensa costa do país, seus recursos naturais e sua localização estratégica fazem dele um polo ideal para operações de construção e reparo de navios. Ao aproveitar essas vantagens, o Brasil pode atrair empresas de navegação internacionais, fortalecer sua posição nas cadeias globais de suprimentos e aumentar suas exportações.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ **MANCHETE**
- 9 Petrobras e Transpetro anunciam intenção de retomada da indústria naval no RS

HUB

- 3 PortosRio investe em câmeras térmicas para ampliar segurança

NACIONAL

Novas modalidades de exploração de portos são debatidas na Conadimp

- 4 Com exclusividade ao BE News, Roberto Oliva, do Grupo Intermarítima, fala sobre expectativas em relação ao Governo Federal e defende medidas para impulsionar investimentos

- 6 Aneel justifica aumentos de tarifa de energia no Senado

Anac: empresas aéreas devem rever regras sobre embarque de bagagem de mão

- 7 Conselho ESG do Brasil Export fará missão internacional de sustentabilidade em Portugal

REGIÃO SUDESTE

- 8 Conselho define mais dez metas da nova gestão da Autoridade Portuária de Santos

REGIÃO SUL

- 9 Portos do Paraná realiza simulado de emergência de incêndio em Paranaguá

PORTUGAL

- 10 Porto de Lisboa sedia Conferência de Direito Portuário e Marítimo

OPINIÃO

- 11 “Negociado x Legislado”, por Celso Peel e Letícia Felix

portalbenews.com.br



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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jaclyra Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

Diretora de Arte
Mônica Petroni Mathias

Assistente de Arte
Paulo José Ribeiro

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

atendimento@portalbenews.com.br

(11) 91615.1200



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

Rio de Janeiro 1

A PortosRio instalou câmeras térmicas nos complexos marítimos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, para monitorar as instalações e o tráfego aquaviário. O investimento chegou a R\$ 1,5 milhão. Segundo o superintendente de Tecnologia da Informação da autoridade portuária, Carlos Cerveira, "as câmeras térmicas foram instaladas em pontos estratégicos sob a responsabilidade da autoridade portuária, incluindo canais de acesso, áreas de fundeio e berços de atracação". Elas conseguem detectar pequenas embarcações que não possuem equipamentos como o Sistema de Identificação Automática (AIS) e que podem interferir nas manobras de navios de grande porte.

Rio de Janeiro 2

Essas câmeras também vão ajudar na segurança de navios e cargas. O superintendente da Guarda Portuária da PortosRio, José Tadeu Diniz, explicou que essa tecnologia vai ampliar a capacidade visual e a eficácia da vigilância. "As imagens capturadas pelas câmeras térmicas são mais nítidas à noite, em ambientes com pouca iluminação e mesmo durante condições de chuva, pois não são afetadas por limitações visuais", afirmou.

Acre

Uma das maiores rodovias do interior do Brasil, a BR-364 receberá investimentos de R\$ 174,9 milhões do Governo Federal em seu trecho no Acre. Serão obras de conservação em dois lotes da via, numa extensão de 116 quilômetros. As ordens de serviço para a realização dos trabalhos foram assinadas ontem, dia 30, pelo ministro dos Transportes, Renan Filho. As melhorias serão executadas por equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

ESG

A diretora-presidente da companhia de energia AES Brasil, Clarissa Della Nina Accorsi deixou o cargo nessa terça-feira, dia 30. Ela saiu da empresa para assumir a recém-criada vice-presidência de Energia Renovável e ESG da distribuidora de combustíveis Vibra. Na AES, o vice-presidente comercial Rogério Pereira Jorge irá ocupar o cargo de CEO interinamente, até a escolha de um novo executivo para a função.

Novas modalidades de exploração de portos são debatidas na Conadimp

Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário abordou modelos de exploração portuária em painel



Divulgação

A Conadimp começou na segunda-feira e terminou ontem, reunindo magistrados, advogados, autoridades dos setores portuário, marítimo e empresários

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

Os modelos de exploração portuária e as novas perspectivas para o Brasil foram temas de um painel exposto ontem (30) na Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário (Conadimp), no Rio de Janeiro.

A conversa foi mediada por Ingrid Zanella, presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB (Ordem dos Advogados do Brasil), e contou com a presença de Fabrizio Pierdomenico, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários; Ilson Hulle, diretor-presidente da VPorts; Flavia Takafashi, diretora da Antaq (diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários); Mário Povia, presidente do Con-

selho de Administração da Appa/Portos do Paraná; e Alvaro Luiz Savio, diretor-presidente da PortosRio.

Em entrevista ao BE News, Ingrid explicou que o debate girou em torno das novas modalidades de exploração dos portos e terminais que estão sendo estudadas pelo atual governo e como deve ser a política para que os planos da nova gestão sejam efetivados.

Segundo ela, o secretário de Portos reafirmou que as Autoridades Portuárias do país se manterão públicas, mas há o interesse dele em conceder aos operadores portuários alguns serviços que hoje são de responsabilidade das estatais, como a zeladoria dos portos. Inclusive, Pierdomenico já detalhou a proposta em entrevista concedida ao BE News em abril deste ano.

"Discutimos novas regulações que podem desburocratizar o desenvolvimento portuário e as possibilidades de chamamentos públicos para exploração de áreas, mas claro, mantendo a necessária segurança jurídica para todos os envolvidos", detalha Ingrid.

A advogada conta ainda

que, Ilson Hulle, diretor-presidente da VPorts - administradora privada do Porto de Vitória (ES) - destacou as mudanças que estão sendo implementadas no complexo após a privatização ocorrida no ano passado e as vantagens do modelo inédito no país.

A VPorts, antiga Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), tem, de acordo com Hulle, previsão de investimentos de R\$ 130 milhões em obras de infraestrutura e espera dobrar a movimentação de cargas até 2028, passando das atuais 7 milhões de toneladas por ano para 15 milhões de toneladas anuais.

O presidente falou também sobre a agilidade que o novo modelo trouxe, como por exemplo, a assinatura, em seis meses, de dois contratos privados de arrendamento, algo que, segundo ele, não seria possível em tão pouco tempo no modelo público (que envolve licitação).

Já Álvaro Luiz Savio, diretor-presidente da PortosRio, ressaltou em sua fala a importância da força-tarefa formada pela Autoridade Portuária, Secretaria Estadual de Energia e

Economia do Mar e o Inea, para remover ainda neste ano 51 embarcações de madeira abandonadas na Baía de Guanabara.

Álvaro citou que o problema espera por solução há anos e que o trabalho é fruto de um estudo que começou em novembro do ano passado, após um navio abandonado bater na Ponte Rio-Niterói.

Porém, de acordo com ele, a retirada envolve apenas as embarcações que são de madeira porque são mais fáceis de manejar. Os navios que são de aço e ferro demandam outro tipo de ação para serem removidos, o que ainda não tem prazo para acontecer.

A Conadimp

A Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário começou na segunda-feira (29) e terminou ontem (30), reunindo magistrados, advogados, autoridades dos setores portuário, marítimo e empresários, que debateram os principais desafios do mercado e a necessidade de varas e câmaras do Judiciário especializadas no Direito Marítimo e Portuário, entre outros temas.

ENTREVISTA

ROBERTO OLIVA

Presidente do conselho da Intermarítima Portos e Logística S.A. e do conselho da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP)

“Há a necessidade de descentralizar a administração portuária. A centralização foi um equívoco da Lei n. 12.815”

Divulgação



LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva acertou na escolha da equipe do Ministério de Portos e Aeroportos, com a nomeação de profissionais experientes. Mas ações estratégicas ainda são aguardadas, como a descentralização das administrações portuárias, o fortalecimento dos conselhos de Autoridade Portuária (CAP), a redução das distorções verificadas nos contratos de arrendamento portuário, principalmente no prazo, e uma maior garantia da renovação das concessões. A análise é de um dos principais executivos do setor, Roberto Oliva, presidente do conselho da Intermarítima Portos e Logística S.A. e reeleito recentemente presidente do conselho da Associação

Brasileira de Terminais Portuários (ABTP). Em entrevista exclusiva ao **BE News**, ele destacou os pontos fortes deste início de governo, os aspectos que mais o preocupam e por que ele compara algumas situações vividas pelos empresários portuários a um manicômio. Confira a seguir.

Sr. Roberto, o governo do presidente Lula completa seus cinco meses de governo, cerca de 150 dias. Pastas mais estratégias para o setor de transportes, como a de Portos e Aeroportos e a de Transportes mesmo já apresentaram suas primeiras estratégias. Temos mudanças de rumo, como no caso da desestatização das autoridades portuárias, que Brasília já descartou, e temos promessas de investimento, de retomada da industrialização. Qual sua avaliação sobre os planos do

governo? Temos motivo para ficarmos otimistas ou pessimistas?

Leopoldo, existe o discurso e existe a prática. E a situação ainda não está totalmente definida. Nós tivemos a felicidade de o ministro (de Portos e Aeroportos, Márcio França) ser um velho conhecido do segmento e conhecer o setor portuário. Isso foi muito bom. O ministro Márcio conhece bastante o setor. Quando era líder do PSB na Câmara, ele ajudou muito a ABTP (Associação Brasileira de Terminais Portuários) e o setor na negociação da 525 (Resolução n. 525/2015) e depois na Lei n. 12.815 (marco regulador do setor, aprovada em 2013). E também o nosso secretário (nacional de Portos e Transportes Aquaviários) Fabrizioo (Pierdomenico) é um velho conhecido do setor, é um técnico extremamente preparado. Isso é muito

positivo pois, em postos-chaves, nós não temos nenhum neófito. E na própria estrutura da secretaria também. A Mariana Pescatori (diretora de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários), por exemplo, foi mantida. Outro bom nome é o secretário-executivo, Roberto Gusmão, ex-presidente (do Porto) de Suape e também conhece bem o setor. Então, em uma análise macro, vendo os cargos maiores, as lideranças, a gente tem a felicidade de ter pessoas bem competentes, que conhecem o mercado e tem um bom diálogo com os empresários e outras lideranças. Mas do ponto de vista de política pública, ainda não está muito claro. Estamos começando o sexto mês do governo e, nas companhias docas, ainda há indefinições. No meu ponto de vista e também



NÃO É POSSÍVEL VOCÊ TER UM PLANEJAMENTO DE LONGO PRAZO, SE A CADA QUATRO ANOS AS DIRETRIZES SÃO REVISTAS”

ENTREVISTA

no ponto de vista da ABTP, em relação às companhias docas, nós nunca pleiteamos a privatização. O que a gente sempre defendeu foi a profissionalização (da gestão), com uma participação maior dos operadores, seja através do restabelecimento do CAP (Conselho de Autoridade Portuária) deliberativo, seja através de modificações nos conselhos de administração. E há a questão das políticas de infraestrutura.

Especificamente qual questão?

Eu tenho dito em todos os fóruns de que participo - disse isso, na época da transição (de governo), para a Miriam Belchior (então coordenadora do Grupo de Transição de Infraestrutura) - a infraestrutura deve ser uma política de estado. O setor de infraestrutura demanda investimentos, são projetos de longo prazo. Ele não pode estar, a cada quatro anos, ficando à mercê de uma política de governo. Não é possível você ter um planejamento de longo prazo, se a cada quatro anos as diretrizes são revistas, se as regras da renovação antecipada (dos arrendamentos portuários), por exemplo, forem revistas. Isso cria uma insegurança jurídica muito grande. Quem já está no setor fica mais cauteloso e, no momento de investir, vai pensar duas vezes. A segurança é fundamental. E o atual governo sinaliza que o que já foi conquistado, o que já foi aprovado em Congresso, que já foi votado, pode não ser mantido. E essa avaliação não tem coloração partidária. Para o Brasil e para o mundo, seria muito importante que o governo mostrasse que as regras estabelecidas são e serão cumpridas. Mesmo que se mude uma política de governo, não se pode mudar aquilo que foi aprovado, aquilo que foi licitado, que foi privatizado. Há medidas que tiveram ampla divulgação, com análise de todos os entes federativos, que o aprovaram, e elas não podem ser revistas. Isso é muito ruim para o País. Veja que o risco está com a gente. Quem responde pelas operações portuárias, hoje, é o setor privado. No universo portuário, atualmente, quase tudo é privatizado, seja através dos arrendamentos, seja através dos TUP (terminais de uso privado).

Sobre alterações nas regras do setor portuário, o sr. se refere à proposta de se criar uma outorga para a renovação de contratos de arrendamento de terminais, que o Governo apresentou durante o Santos Export?

Esse ponto é de transcendental importância. Quando você participa de uma licitação (para o



O QUE A GENTE SEMPRE DEFENDEU FOI A PROFISSIONALIZAÇÃO (DA GESTÃO), COM UMA PARTICIPAÇÃO MAIOR DOS OPERADORES”

arrendamento de um terminal), ela lhe dá o direito à renovação (do contrato). A União só não vai renovar o contrato se você não estiver operando bem, se você tiver se recusando a fazer aqueles investimentos que foram pactuados, que seria sua obrigação. Isso é um direito. Você arrenda um terminal portuário por 70 anos. Tem uma primeira “perna” de 35 anos. E a outra é um direito seu. Você entrou naquela agenda. Não é possível que o Governo vá querer arrearçar mais uma outorga em cima do arrendatário. Isso vai onerar o setor, o comércio exterior e, no final, a própria sociedade.

A cobrança de uma outorga para renovação ainda é uma proposta, como enfatizou o secretário Fabrizio Pierdomenico. Há outras alterações nas regras do setor em vista?

Essa ideia deve ter sido lançada como um balão (de ensaio), para o secretário ver como o mercado reage. Eu não acredito que isso vá prosperar. Afinal, isso seria modificar o contrato que houve, com uma regra que não está prevista no edital de licitação. E a gente tem que respeitar aquilo que foi colocado no edital. São os contratos e os marcos jurídicos que dão a segurança para o investidor. E mesmo lançado assim, eu acho isso totalmente descabido. E quanto ao aspecto financeiro, não é por aí que o Governo vai melhorar sua arrecadação. Isso vai ocorrer com os investimentos, com aumento de capacidade, com geração de empregos, com geração de impostos, com uma melhor agilidade no comércio. E voltando às medidas necessárias ao setor, há ainda a necessidade de descentralizar a administração. A centralização foi um equívoco da Lei n. 12.815. A Lei n. 8630, que veio antes, foi fundamental para termos os portos com o padrão atual. Ela

permitiu os investimentos, com as licitações dos terminais, e trouxe os CAP, que são estratégicos ao garantir a voz regional na administração portuária. Os CAP têm um modelo bem interessante, ao reunir representantes da comunidade portuária para participar da gestão dos complexos. Entre esses representantes, estão os operadores. E quando a Lei n. 12.815 veio, centralizou tudo em Brasília, tirou todos os poderes das companhias docas e tornou o CAP de um órgão deliberativo para um consultivo. Veja que a lei até retirou o papel fiscalizador das docas e passou para a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), que é o órgão regulador e se tornou mais fiscalizador - e nesse início, com um desejo de punição enorme. Graças a Deus isso foi revisto e a Antaq, hoje, tem outra postura. Mas eu ainda acho que esse poder de fiscalizar, executar e planejar tinha que voltar para as companhias docas.

Tanto o ministro dos Portos como o secretário de Portos têm defendido uma maior descentralização, com maiores poderes para as autoridades portuárias e aos CAP. O sr. considera isso possível?

Essa é uma situação interessante. Há, sim, a vontade do ministro Márcio. Mas o Governo tem dado sinais muito contraditórios em relação às políticas públicas. Na política fiscal, ele defende um maior rigor, mas depois dá incentivos e subsídios para carro popular. Fala que defende a energia verde, mas quer aumentar o consumo de combustíveis fósseis. Promete flexibilizar a questão ambiental, mas impede a exploração de petróleo na Região Norte (nas proximidades da foz do Rio Amazonas). Enfim, os sinais são contraditórios. Mas realmente espero que Fabrizio e o ministro



NO UNIVERSO PORTUÁRIO, ATUALMENTE, QUASE TUDO É PRIVATIZADO, SEJA ATRAVÉS DOS ARRENDAMENTOS, SEJA ATRAVÉS DOS TUP”

Márcio França consigam essa descentralização, essa regionalização. O Brasil tem muitas realidades, tem uma imensidão geográfica e uma costa imensa, com cenários bem diferentes. Você não pode querer comparar um gigante como Santos com o Porto de Manaus, ou com o Porto de Belém, de Barcarena. Há diferenças até mesmo no modelo de exploração dos portos. Você tem os portos administrados pela União, tem os delegados aos governos estaduais, como Paranaguá, e os delegados aos municípios, como Itajaí. Então a descentralização será extremamente positiva, especialmente para as companhias docas, que iriam retomar a fiscalização de seus portos, de seus arrendamentos, que é a verdadeira missão delas.

Sobre o papel das autoridades portuárias, o Governo debate repassar os serviços de zeladoria, como gestão de acessos, dragagem de manutenção, para o setor privado. Essa é a solução?

Serviços como o de dragagem, de gestão do canal de acesso, isso deve ser privatizado. Pode ficar com um condomínio de usuários, com os operadores, com empresas, mas o importante é que seja privatizado, pois isso vai dar uma nova agilidade, uma outra capacidade.

E qual o melhor modelo para a gestão privada dos serviços de zeladoria? Uma gestão condominial, uma concessão a uma empresa?

Hoje, o Governo debate vários modelos. A iniciativa privada, inclusive, já propôs alguns deles. Mas não se pode ignorar que esses serviços terão custos e serão valores expressivos. Assim, quem for fazer isso terá de ser ressarcido. Não tem mágica. Você vai ter de pagar o

convite para ir nesse banquete, pois ninguém vai se interessar de fazer essa atividade de graça, por caridade.

Mas há modelos, como o condominial, onde vai se buscar mais a eficiência do serviço do que margens de lucro.

Sim, mas você só consegue implantar tais modelos nos grandes portos, onde você tem muitos operadores, muitos terminais que podem se reunir em condomínio para realizar esse serviço. Em Santos, por exemplo, eu posso ter isso. Em Paranaguá, também. Mas em um porto menor, com dois arrendatários, será complicado. Eu não sei nem se vai ter interesse dos arrendatários. Então esse modelo terá de respeitar aspectos geográficos, as características de cada porto.

Quanto à regulação do setor portuário, qual o maior desafio do Governo atualmente?

Hoje, vemos uma distorção gigantesca nos terminais portuários, há uma assimetria muito grande. Isso já foi, inclusive, atestado em um amplo estudo do TCU (Tribunal de Contas da União). Há assimetrias entre os TUP e os terminais arrendados. E eu advogo que os TUP tenham até mais liberdade, mas também temos de melhorar as regras para os arrendamentos. No setor portuário, nesse sentido, há o nirvana e o inferno. E os TUP são o nirvana. Em relação aos arrendamentos, você tem contratos de 70 anos, 50 anos e com 10 anos e, muitas vezes, dentro de um mesmo ponto. E isso com licitações feitas na B3, com capex expressivo. Esses regimes diferentes são um manicômio. E ainda tem o calvário da renovação. Tem o caso de uma empresa cujo nome eu não vou citar, mas ela opera granéis líquidos. Ela está há cinco anos tentando fazer uma prorrogação, uma prorrogação com expansão, com investimento. E aí o processo chega em um órgão de fiscalização e eles pedem mais dados, mais mudanças. É um manicômio. Você não consegue fazer investimento, não consegue avançar. Esses cenários têm de ser mudados. Estamos discutindo isso na ABTP.

E qual sua proposta?

Temos de ter contratos de arrendamento com um mesmo prazo. Eles podem até ter pernas diferentes, mas o prazo final deve ser garantido, com o direito à renovação. Você não pode ficar na insegurança se você vai renovar, não vai renovar. Somente assim, conseguimos fazer os investimentos de que a economia brasileira precisa.



MESMO QUE SE MUDE UMA POLÍTICA DE GOVERNO, NÃO SE PODE MUDAR AQUILO QUE FOI APROVADO”

NACIONAL

Aneel justifica aumentos de tarifa de energia no Senado

Diretor-geral da agência participou de audiência pública promovida pela Comissão de Infraestrutura

Geraldo Magela/Agência Senado

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval Feitosa, participou ontem de uma audiência pública promovida pela Comissão de Infraestrutura do Senado. Os parlamentares cobraram a Aneel contra os aumentos das tarifas energéticas.

Os senadores apontaram alguns estados que as contas de luz tiveram os reajustes aprovados pela Aneel. Entre eles estão Alagoas, que terá aumento de 17,59% no preço final para o consumidor e em Minas Gerais que já teve aumento de 13,27%, além de Mato Grosso do Sul que teve o aumento de 9,28%.

Sandoval Feitosa explicou que a Aneel tem pouca liberdade para modificar os reajustes que são previstos por lei, o papel da Agência é determinar a forma de calcular o preço do serviço.



O diretor-geral da Aneel, Sandoval Feitosa, responde às indagações dos senadores ao lado do presidente da Comissão de Infraestrutura, Confúcio Moura

“Uma vez que o Congresso Nacional insere um custo por lei, sou obrigado a colocar na tarifa. Quando o Ministério de Minas e Energia [MME] contrata mais linhas de transmissão, sou obrigado a lançar. Vamos fazer uma legislação para mudar isso? Para que a gente possa encontrar solução”, apontou o diretor-geral.

O representante da Aneel

citou como exemplo uma lei sancionada no ano passado para reduzir em 5,2% as contas de luz a partir da devolução de tributos recolhidos a mais pelas distribuidoras de energia. A medida está em vigor desde junho do ano passado.

A possibilidade da produção de energia limpa também foi debatida na ocasião. Apesar do potencial econômico, San-

doval Feitosa lembrou que energia eólica é atualmente responsável por 12% da energia gerada no país, e a energia solar, por 4%. Ele explicou que a construção da infraestrutura apresenta muitas dificuldades.

“Estamos com um problema muito grande hoje para integrar as fontes renováveis, porque elas se implantam muito rápido. Mas uma linha de trans-

missão de alguns quilômetros pode levar de três a cinco anos para ser implantada, enquanto uma usina eólica ou solar demora um ano e meio, dois. Há um grande descompasso”, explicou aos senadores.

O diretor-geral expôs o plano de trabalho da Agência para este ano. Segundo ele, a Aneel poderá contratar novos servidores, pois está com defasagem de 30% de trabalhadores no quadro. A modernização dos serviços também está entre as estratégias do diretor-geral Sandoval Feitosa.

“O consumidor paga um único valor ao longo de todo o dia, quando sabemos que tem valores que podem ser menores em determinados horários. Então, é importante que nós modernizemos as tarifas de distribuição, com medidores inteligentes, que seja adequado a sua dinâmica e forma de viver. Por exemplo, o consumidor de telefone celular contrata o plano de acordo com a forma que ele usa. Com a energia deveria ser assim, como é em vários países”, finalizou.

Anac: empresas aéreas devem rever regras sobre embarque de bagagem de mão

Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados discutiu ontem as medidas possíveis

Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

MARILIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Aviação (Anac) informou ontem que as empresas aéreas devem rever as regras sobre o embarque de bagagens de mão após divergências entre companhias e passageiros.

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados discutiu ontem (30) as medidas possíveis. Na ocasião, representantes da Anac informaram que estão pedindo às empresas aéreas informações sobre a quantidade de bagagens de mão que são despachadas na porta da aeronave e até após a entrada do passageiro na cabine, por exigência da tripulação.

A discussão ganhou evi-



Samantha Barbosa, que recentemente foi retirada de um voo de Salvador com destino a São Paulo, participou da audiência promovida ontem pela comissão

dência após a passageira Samantha Vitena Barbosa ter sido retirada de um avião da Gol Linhas Aéreas que sairia do aeroporto de Salvador com destino a São Paulo. O caso aconteceu no fim de abril deste ano. Ela,

que esteve presente ontem na audiência promovida pela comissão, alega racismo após o comandante da aeronave ter acionado a polícia para resolver a realocação da sua bagagem de mão.

A presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Jurema Monteiro, preferiu não comentar o episódio justificando que ele já está sendo investigado na Justiça. Ela defendeu que as atitu-

des dos funcionários das companhias aéreas são responsáveis pela segurança do voo.

Jurema também lembrou que nos últimos tempos as pessoas têm procurado levar muitas bagagens a bordo e chegam ao aeroporto com pouco tempo para embarcar.

“Há uma característica realmente de que cada vez mais as pessoas embarquem com muitos volumes a bordo, e as empresas precisam então lidar com isso tendo em vista o aspecto do balanceamento da operação”, afirmou.

Segundo Henrique Hacklaender, representante do Sindicato Nacional dos Aeronautas, casos como o de Samantha ocorrem semanalmente. Se foi necessário a bagagem ser acomodada, se houve outras bagagens, ou se tinham outros fatores acontecendo a bordo, isso eu não estava lá e não tenho como afirmar. Mas fato é que os tripulantes seguiram e vão continuar seguindo os protocolos”, justificou.

Conselho ESG do Brasil Export fará missão internacional de sustentabilidade em Portugal

Jornada de aprendizagem ocorrerá de forma online e, depois, com atividades presenciais no mês de agosto

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

O Conselho de ESG (Meio Ambiente, Social e Governança) do Brasil Export anunciou que fará em agosto uma jornada internacional sobre o tema sustentabilidade. A viagem ocorrerá no mês de agosto, conforme anunciou João Eduardo de Villemor Amaral, presidente do Conselho ESG, durante reunião com conselheiros realizada ontem (30).

Segundo Amaral, o Continente Europeu está passando por um momento muito forte de transformação, cujo a pauta de sustentabilidade tem sido

um grande vetor, para impactar de forma positiva todas as empresas que fazem ou pretendem fazer negócio com a comunidade europeia.

A missão internacional, denominada pelo presidente do Conselho ESG de jornada de aprendizagem, ocorrerá de forma híbrida.

“O Conselho desenvolveu e montou uma jornada de aprendizagem no tema de sustentabilidade que vai juntar o aprendizado online junto de uma experiência prática em Portugal. Vamos ter essa jornada começando em aproximadamente 60 dias”, declarou Amaral.

A missão internacional será realizada na Nova School of Business and Economics, faculdade localizada na capital por-



Divulgação

A missão internacional será realizada na Nova School of Business and Economics, faculdade localizada na capital portuguesa, Lisboa

tuguesa, Lisboa, um dos principais centros de referência no assunto sustentabilidade.

“A Nova School juntou esse conceito ESG, que é um mix de jornadas, primeiramente online, com a missão empresarial que acontecerá no mês de

agosto. Jornada que está aberta a todos os participantes e conselheiros do Brasil Export. Esperamos poder contribuir com os demais conselhos e áreas de atuação, para que a gente possa fazer um produto de impacto para o nosso ecos-

istema do Brasil Export”, afirmou Amaral.

Bate-papo

Durante a reunião com os membros do Conselho ESG, houve uma palestra de Michelle Araújo, líder de Sustentabilidade da Unilever, e Leonardo Silvério, diretor de Logística da Unilever no Brasil. Ambos puderam falar das ações da empresa quanto à pauta de sustentabilidade, além de abrir um debate sobre o tema com os demais participantes.

Ao final da reunião, João Eduardo de Villemor Amaral fez um convite aos dois convidados para que ambos possam participar e ser conselheiros do Conselho ESG do Brasil Export.

NORDESTE EXPORT 2023

19 E 20 DE JUNHO

TEMAS EM DESTAQUE

- Transporte ferroviário
- Energias renováveis e transição energética
- Multimodalidade e logística integrada
- Gestão de portos públicos



Evento exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

NORDESTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

REGIÃO SUDESTE

Conselho define mais dez metas da nova gestão da Autoridade Portuária de Santos

Entre as prioridades, construção do túnel submerso Santos-Guarujá e edital de concessão da dragagem

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Conselho de Administração (Consad) da Autoridade Portuária de Santos (APS) aprovou dez novas metas propostas pela nova gestão do diretor-presidente Anderson Pomini e sua equipe de diretores. Dentre as novas metas destacam-se as providências para a construção do túnel submerso Santos-Guarujá; a revitalização dos armazéns portuários 1,2,3 e 7, bem como a publicação do edital dos serviços permanentes de dragagem, entre outras de caráter operacional.

A Autoridade Portuária de Santos informou que nove metas da gestão anterior serão mantidas para a atual diretoria. A aprovação ocorreu durante a última reunião do Consad, realizado em 23 de maio.

“Incluimos 10 novas metas que atendem às orientações do ministro de Portos e Aeropor-



Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos informou que nove metas da gestão anterior para o complexo portuário serão mantidas para a atual diretoria

tos, Márcio França, para melhorar a relação Porto-Cidades. E fizemos questão de, ao mesmo tempo, dar ainda mais atenção aos temas de caráter operacional para melhorar e garantir o funcionamento e expansão do maior porto do hemisfério sul”, afirmou o presidente Anderson

Pomini.

Ao todo, serão 19 metas executivas da Autoridade Portuária de Santos, que são vinculadas a seis temas prioritários, conforme definiu a nova gestão.

A APS informou que as metas aprovadas já estão em

andamento a cargo das equipes comandadas pelos diretores Bernadete Mercier, de Administração e Finanças; Carlos Magano, de Infraestrutura; Eduardo Lustoza, de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, e Antônio de Pádua, de Operações.

Os temas tratados como prioritários pela atual gestão da APS são: Integração Porto-Cidades; Melhoria da Infraestrutura; Valorização dos Trabalhadores; Aprimoramento da Governança; Transformação Digital e Expansão Sustentável do Porto de Santos.

METAS FIRMADAS EM 2022

- 1 Elaborar e publicar releases trimestrais de resultados comentados pela administração;
- 2 Encaminhar ao Conselho de Administração os relatórios mensais de resultados;
- 3 Aprovar todos os balanços trimestrais (1T2023, 2T2023 e 3T2023) sem ressalvas;
- 4 Manter o percentual de horas extras em no máximo até 2% da folha de pagamento;
- 5 Institucionalizar os procedimentos de Due Diligence de Integridade (DDI) e Background Check de Integridade (BCI);
- 6 Tornar online as solicitações de previsões de navios com todos os requisitos que vem na RAP/relatório de infraestrutura, tirando o envio atual em formato de papel;
- 7 Parceria com Instituição de Ensino Superior para bolsas de pós-graduação aos empregados da APS;
- 8 Formalização perante à SPU da documentação necessária para regularização documental do Lote 02 do Programa de Regularização Documental das áreas da União;
- 9 Implemento de duas novas Normas de Autoridade Portuária (NAPs) que tratam de interferências ferroviárias e informatização. Apresentação de informações em caráter obrigatório.

NOVAS METAS:

- 1 Publicação do edital da licitação do projeto básico do Túnel Santos-Guarujá;
- 2 Publicação dos editais de dragagem de manutenção e de estudo para dragagem de aprofundamento;
- 3 Obtenção das autorizações das áreas do Exército e Transpetro para implementação do Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações (VTMIS);
- 4 Elaboração de estudos para revisão do projeto da 2ª fase da Avenida Perimetral da Margem Esquerda;
- 5 Promover a reabertura do Museu do Porto de Santos;
- 6 Implantar programa de visitação permanente das áreas portuárias;
- 7 Publicação de edital objetivando a revitalização dos Armazéns 1, 2 e 3; e programa de destinação de uso do Armazém 7;
- 8 Encaminhamento do relatório técnico da modelagem para licitação da área de arrendamento STS 10, no âmbito do planejamento do Governo Federal, em conjunto com os órgãos anuentes;
- 9 Início das operações e de investimentos da agência gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips);
- 10 Realizar chamamento público para implementação de novos berços de atracação na região da Alemoa.

Petrobras e Transpetro anunciam intenção de retomada da indústria naval no RS

Presidente da estatal recebeu nota técnica da Autoridade Portuária com sugestões sobre retomada do setor

Divulgação/Portos RS

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

Os presidentes da Petrobras, Jean Paul Prates, e da Transpetro, Sérgio Bacci, anunciaram uma intenção de retomada da Indústria Naval na Zona Sul do Rio Grande do Sul. Os dois, que cumprem agenda pelo sul do país, estiveram ontem (30) no Estaleiro Rio Grande.

Uma das autoridades presentes no encontro, Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, Autoridade Portuária gestora dos portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, entregou uma nota técnica a Prates contendo sugestões que poderiam auxiliar na retomada do setor na Zona Sul do estado.

Entre os pontos listados no documento, destacam-se a ausência de uma política nacional de incentivo e sugestão de revisão da forma de contratação de construção de plataformas no país.

Durante a agenda, os inte-



Os presidentes da Petrobras e da Transpetro, que cumprem agenda pelo sul do país, visitaram as instalações do Estaleiro Rio Grande

grantas da comitiva puderam visitar o espaço do estaleiro Rio Grande e ver in loco as potencialidades da estrutura.

“As estruturas estão prontas para trabalhar. Estamos aqui analisando as condições finais para a retomada de todo esse processo no Brasil todo, mas particularmente aqui é simbólico para nós”, afirmou o presidente da Petrobras.

Investimentos

Dando continuidade à agenda, a comitiva participou de uma reunião na Câmara do Comércio, promovida pela Refinaria de Petróleo Riograndense (RPR), na qual foi tratada a implementação de testes na produção de biocombustíveis, a partir da utilização de matéria prima renovável.

A estatal vai realizar um

investimento de R\$ 45 milhões para transformar a RPR na primeira biorrefinaria do país. A expectativa é de que os primeiros testes aconteçam no mês de novembro deste ano.

De acordo com Prates, os testes na RPR demonstram o compromisso da companhia com a transição energética, uma vez que a Petrobras possui participação acionária na refi-

naria, junto à Ultra e a Braskem.

“A Petrobras é pioneira no desenvolvimento de tecnologia capaz de impulsionar oportunidades para o biorrefino no Brasil. Em parceria com os nossos sócios na Refinaria de Petróleo Riograndense, estamos perseguindo a descarbonização dos nossos processos, gerando produtos com conteúdo renovável, mais sustentáveis e eficientes para a sociedade”, analisou Jean Paul Prates.

Hub

Presente na reunião promovida pela RPR, o governador Eduardo Leite (PSDB) reiterou que o investimento feito pela Petrobras irá se somar às iniciativas do governo gaúcho para transformar o estado em um grande hub de produção de energia, a partir de meios sustentáveis.

“A gente sabe que esses R\$45 milhões de reais para investimentos na fase de testes são um primeiro passo concreto que vai viabilizar um investimento muito maior do que este”, afirmou o governador.

Portos do Paraná realiza simulado de emergência de incêndio em Paranaguá

O teste simulou um incêndio dentro da casaria de um guindaste operacional, com a fumaça tomando conta da parte interna do equipamento

Claudio Neves/Portos do Paraná

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

que gera um princípio de incêndio na casaria de um guindaste MHC em atividade de manutenção.

O alarme de emergência da máquina foi disparado, assim como foi acionada pelo rádio a equipe de brigadistas da empresa, que não conseguiu conter o fogo e atestou que a ocorrência era de grande proporção. Diante do cenário, foram acionados a Guarda Portuária, o Corpo de Bombeiros e a ambulância do Ogmo (Orgão Gestor de Mão de Obra) Paranaguá.

Devido à grande quantidade de fumaça dentro do casario, o guindasteiro observou que não era possível descer internamente do equipamento. Através do rádio foi comunicado da evacuação pelo equipamento de resgate disponível. O profissional vestiu o cinto de segurança, conectou o equipamento no ponto de ancoragem e, conforme treinamento e orientação,



O teste simulou um incêndio dentro da casaria de um guindaste operacional, com a fumaça tomando conta da parte interna do equipamento

se lançou para o lado de fora do equipamento, descendo de rapel, quando foi recebido pelas equipes de resgate.

Carros do Corpo de Bombeiros e ambulâncias foram

mobilizados no atendimento. Em menos de dez minutos depois de acionados, já estavam no local. A simulação durou cerca de 20 minutos.

São previstos quatro simu-

lados por ano, de responsabilidade das empresas signatárias do Plano de Auxílio Mútuo (PAM).

“Fazemos um sorteio para determinar a empresa responsável pela atividade e agora em maio foi a Harbor. É como um time de futebol, temos que re-realizar treinamentos para que na hora que esteja valendo, tudo aquilo que foi planejado seja realizado com sucesso. Treinamos para que, se ocorrer algum evento não desejado, as ações corretivas de atuação estejam bem ensaiadas, diminuindo o risco de vítimas e de piorar a situação”, analisou Felipe Zacharias, assessor especialista da Diretoria de Meio Ambiente da Portos do Paraná.

Segundo a Autoridade Portuária, um relatório completo com todas as ações do simulado, do início ao fim, será apresentado na próxima reunião do PAM.

O cais do Porto de Paranaguá (PR) foi palco na última segunda-feira (29) de um simulado de atendimento de emergência. O teste simulou um incêndio dentro da casaria de um guindaste operacional da empresa Harbor Operações Portuárias, com a fumaça tomando conta da parte interna do equipamento, obrigando o operador a abandonar o local por fora do guindaste, utilizando acesso por cordas.

Segundo a Portos do Paraná, o cenário de acidente enfrentado foi de um superaquecimento em um motor diesel

PORTUGAL

Porto de Lisboa sedia Conferência de Direito Portuário e Marítimo

Encontro foi promovido pela Associação dos Portos de Língua Portuguesa

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Lisboa, em Portugal, sediou na segunda-feira (29) a Conferência de Direito Portuário e Marítimo promovida pela Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop).

A cerimônia de abertura contou com a presença de João Pedro Neves, presidente da Associação dos Portos de Portugal; Ireneu Camacho, presidente da Aplop; e Moreira da Silva, coordenador do Grupo de Trabalho do Direito Portuário e Marítimo dos Países de Língua Portuguesa.

Durante o dia, foram apresentados três painéis que discutiram os seguintes temas: Direito das Concessões e Licenças Portuárias; Trabalho Portuário; e Direito do Transporte Marítimo e Segurança Marítima.

Durante as conversas, os convidados abordaram questões como as diferenças entre privatizações e concessões e modelos de gestão portuária aplicados nos países integrantes da Aplop, que tem associados na África, Ásia, América do Sul e Europa.

Entre os convidados, o Brasil foi representado por Murillo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP); Beatriz Gallotti, advogada especializada no setor portuário; Guilherme Dray, advogado; Lucas Rênio, advogado; Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop); Marcus Sammarco, vice-presidente da Comissão do Direito Portuário da OAB; e Wilson Lima Filho, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



Foram apresentados painéis que discutiram Direito das Concessões e Licenças Portuárias; Trabalho Portuário; e Direito do Transporte Marítimo e Segurança Marítima

Já a Autoridade Portuária do Porto de Lisboa e de Setúbal (APL) foi representada pelo presidente Ricardo Roque.

Fenop

Em entrevista ao BE News, Sérgio Aquino, presidente da Fenop, falou sobre sua participação, de maneira remota, na conferência. Ele foi convidado para explanar durante o Painel "Trabalho Portuário".

De acordo com ele, a conversa foi sobre a evolução da legislação portuguesa que versa sobre o trabalho portuário. "Hoje o trabalho portuário em Portugal é regido pela lei geral do país, a mesma que gere o trabalhador de qualquer setor".

Segundo ele, isso é uma evolução para o segmento portuário lusitano, já que agora existe "liberdade plena de contratação", o que não existia há pelo menos cinco anos atrás, quando Portugal, assim como o Brasil, era obrigado a contratar trabalhadores operacionais via Ogmo (o órgão gestor de mão de obra portuária do país).

"O movimento de flexibilizar as regras de contratação de

trabalho portuário foi mundial. Os únicos países que ainda

usam o critério de exclusividade (via Ogmo) são o Brasil e a

Bélgica. Mas, vale ressaltar que a Bélgica já está em procedimento de alteração da legislação", explicou Aquino.

O presidente da Fenop disse que o Brasil ainda é um país atrasado nesse sentido, por isso há necessidade de uma atuação conjunta entre empresários, associações e o governo para estabelecer mudanças no regramento que visem flexibilizar as regras de contratação.

"Portugal é um exemplo de como os países modernos evoluíram no trabalho portuário, sempre flexibilizando e buscando um regramento de trabalho comum. E o governo brasileiro precisa entender isso e tirar as travas do setor portuário. E hoje, a gestão laboral portuária é uma grande trava", diz.



Smart Ports 2023 - AAPA

19 a 21 Julho | Boston/EUA

AAPA
ESSENTIAL. RESILIENT. UNITED.
LOS PUERTOS CREAN RIQUEZA
OS PORTOS CRIAM RIQUEZA

BRASIL EXPORT
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PROGRAMA (JULHO)

18 | Jantar de Abertura

19 | Smart Ports

20 | Smart Ports

21 | Smart Ports

Jantar de Encerramento

Pacote inclui: Ticket do Smart Ports, Hospedagem no Rever Hotel Boston Commom (Hotel oficial do evento)

Solicite os detalhes dos pacotes de viagem e outras informações pelo email:
hevelyn@bossaturismoeeventos.com.br



Conferência reuniu especialistas e autoridades na Gare Marítima de Alcântara, no Porto de Lisboa

**CELSE PEEL**

desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo (TRT-SP), vice-presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export

**LETÍCIA FELIX**

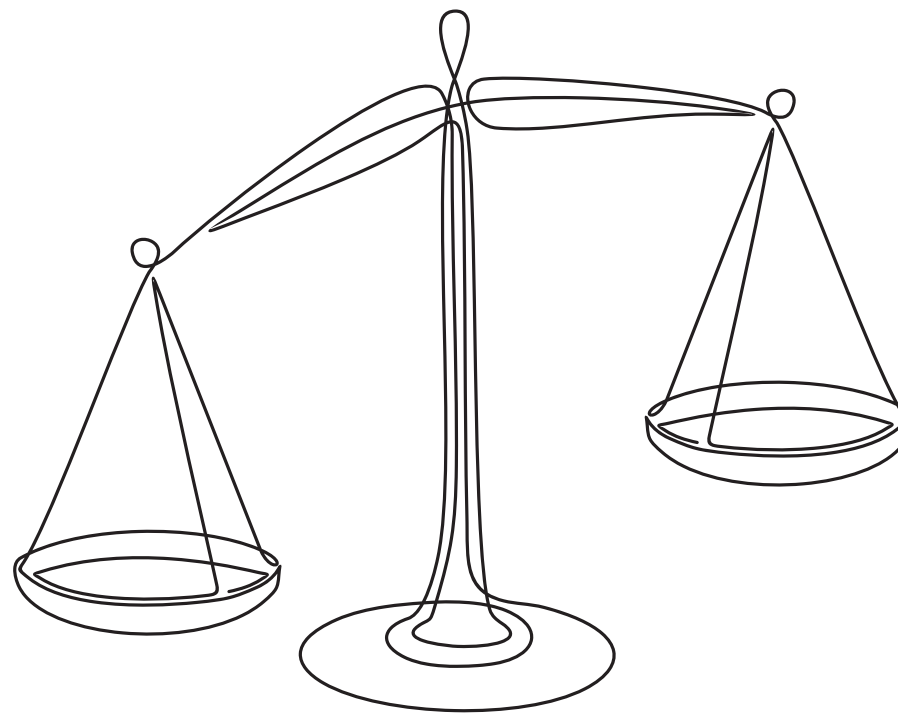
Coordenadora jurídica da Brasil Terminal Portuário. Membro da Comissão de Direito Portuário da OAB/Santos



opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Negociado x Legislado



Recentemente fora publicado acórdão do leading case cujo julgamento, ocorrido em 02.06.2022, fixou por unanimidade de votos a tese referente ao Tema 1046 do Ementário de Repercussão Geral do Supremo Tribunal Federal (STF), reconhecendo a "prevalência do negociado sobre o legislado", nos seguintes termos:

"São constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas, independentemente da explicitação especificada de vantagens compensatórias, desde que respeitadas os direitos absolutamente indisponíveis."

Na análise do processo, o Excelso STF deu provimento, por maioria de votos, ao recurso extraordinário com agravo em que se discutiu, à luz dos arts. 5º, inciso II, LV e XXXV; e 7º, incisos XIII e XXVI, da Constituição Federal, a manutenção de norma coletiva de trabalho que restringiu direito trabalhista, no caso, a supressão do pagamento de horas in itinere, com base em previsão em instrumento coletivo da categoria, que era anterior à reforma trabalhista.

Muito acertada, a decisão do Supremo reforçou a importância da negociação coletiva como uma relevante ferramenta de conciliação de interesses na esfera trabalhista, principalmente em cenários e setores que não possuem respaldo da legislação vigente ou que apresentam peculiaridades, como o setor portuário.

Neste ínterim, vale reforçar que muitas das controvérsias

anteriormente sumuladas pelo Tribunal Superior do Trabalho foram tratadas na reforma trabalhista, em 2017. Em seu voto, por exemplo, o exmo. ministro Gilmar Mendes destacou que a Lei 13.467/2017 acrescentou à Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) dois dispositivos que definiram, de forma positiva e negativa, os direitos passíveis de negociação coletiva, sendo o artigo 611-A, que prevê a prevalência da convenção coletiva e do acordo coletivo de trabalho sobre a lei, e o artigo 611-B da CLT, que lista as matérias que não podem ser objeto de transação.

É certo que a Constituição Federal de 1988, em diversos incisos do art. 7º, prestigiou a autonomia coletiva da vontade e a autocomposição dos conflitos trabalhistas, consubstanciada nos acordos e convenções coletivas, garantindo, de forma enfática, o direito à negociação. O mesmo acontece com as legislações infraconstitucionais.

No âmbito portuário, por exemplo, vale mencionar a previsão trazida pela Lei 12.815/2013, que dispõe, em seu art. 43, as condições que são passíveis de negociação coletiva, como a remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e a multifuncionalidade. Isso demonstra a intenção do legislador em privilegiar a autonomia e autocomposição dos entes que participam das negociações neste setor.

Vale destacar, contudo, que mesmo com a fixação da tese pelo STF, a matéria ainda depende de maturação jurisprudencial pelos tribunais e varas de origem, observando as diretrizes constantes do voto do relator. Neste sentido, o julgador não

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL RECONHECE A VALIDADE DE ACORDOS E CONVENÇÕES COLETIVAS DE TRABALHO QUE LIMITEM OU AFASTEM DIREITOS TRABALHISTAS PREVISTOS NA LEGISLAÇÃO - TEMA 1046

OPINIÃO

poderá analisar legislação de forma isolada, devendo considerar todo o ordenamento jurídico na verificação dos temas que prevalecerão sobre as leis em uma negociação coletiva.

Para tanto, o relator min. Gilmar Mendes estabeleceu em seu voto três premissas básicas para revisão judicial de normas coletivas, que deverão ser observadas pela Justiça do Trabalho: (i) princípio da equivalência entre negociantes; (ii) teoria do conglobamento na apreciação das normas coletivas; e (iii) disponibilidade ampla dos direitos trabalhistas em normas coletivas, salvo direitos absolutamente indisponíveis.

A primeira premissa diz respeito à aplicação do princípio da equivalência entre os agentes sociais, sindicato profissional e empregador ou sindicato econômico, reconhecendo a simetria que existe entre ambas as partes, afastando a crença que a negociação coletiva gera vantagens apenas aos empregadores. No direito coletivo do trabalho, não se justifica a aplicação do princípio da proteção, típico do direito individual, onde existe assimetria entre trabalhador e empregador, em face da hipossuficiência do primeiro.

A segunda premissa diz respeito à aplicação da teoria do conglobamento na apreciação de um instrumento coletivo de trabalho, uma vez que este contempla concessões mútuas, em linhas gerais, com previsão de vantagens e desvantagens às partes.

Segundo esta teoria, havendo conflito entre o que foi estabelecido por negociação coletiva e a lei, deverá prevalecer o que for mais favorável aos empregados, no seu conjunto ou em sua totalidade, não podendo existir fracionamento ou necessidade de dissecação de compensações individuais no texto, ou seja, “independentemente da explicitação especificada de vantagens compensatórias”.

Por derradeiro, o ministro Gilmar Mendes defendeu a disponibilidade ampla dos direitos trabalhistas por meio da negociação coletiva, respeitado o patamar mínimo civilizatório, constando da tese a expressão “direitos absolutamente indisponíveis”. Neste sentido, fora privilegiado o princípio da intervenção mínima na autonomia coletiva privada.

Referido princípio é consagrado na Reforma Trabalhista, de forma expressa no art. 8º, § 3º, da CLT, de modo a guiar o aplicador do direito, em especial a Justiça do Trabalho, quando da análise dos acordos e convenções coletivas de trabalho, com uma nova lógica, visando garantir maior liberdade de negociação, transferindo o protagonismo aos atores sociais envolvidos, sem intervenção ou interferência do Estado.

Com efeito, a ideia do princípio da intervenção mínima é possibilitar à categoria profissional, por meio do seu sindicato representante, estabelecer as condições de trabalho aplicáveis à atividade, uma vez que este ente é quem detém os melhores elementos para avaliar eventuais vantagens e desvantagens da negociação coletiva.

O sistema brasileiro de autonomia privada coletiva é o de normatização privatística subordinada, ou seja, atribui aos atores sociais a criação de normas gerais e abstratas, por meio da negociação coletiva, condicionada a sua validade apenas ao preenchimento dos elementos de validade do negócio jurídico (CLT, Art. 8º, § 3º) e à observância das matérias excluídas da possibilidade de negociação pela norma heterônoma estatal, *concessum dicitur quidquid expresse prohibitum non reperitur*, ou seja, tudo o que não é expressamente proibido é dito permitido, respeitando-se as normas jurídicas de indisponibilidade absoluta.

Para o ministro Alexandre Ramos, do Tribunal Superior do Trabalho, “procurando dar maior objetividade ao conceito, devem ser entendidos como direitos absolutamente indisponíveis, à luz da sistemática já exposta, aqueles previstos (1) nas normas constitucionais fechadas e/ou proibitivas, (2) nas normas internacionais incorporadas ao direito brasileiro, desde que autoexecutáveis e (3) nas normas infraconstitucionais que expressamente afastam a negociação coletiva.”.

Neste sentido, analisando as recentes decisões proferidas pelo Tribunal Superior do Trabalho, é possível observar que os ministros estão alinhados com a tese fixada pelo STF. A exemplo, citamos a recentíssima decisão proferida nos autos nº RR-11439-30.2015.5.01.0551, que entendeu pela validade de norma coletiva que permitia a fixação de jornada acima de seis horas diárias em turnos ininterruptos de revezamento, em atividade insalubre, o que era permitido apenas mediante licença prévia das autoridades competentes em matéria de higiene do trabalho, por força do art. 60 da CLT.

Temos, portanto, que a tese fixada no Tema 1046 está alinhada com a Constituição e buscou dar segurança jurídica aos instrumentos coletivos, reconhecendo a negociação coletiva como a melhor e mais democrática forma de pacificação dos conflitos coletivos de trabalho e de arranjos setoriais de atividades econômicas e profissionais, reconhecendo o protagonismo das normas aos atores sociais envolvidos na negociação, favorecendo a autonomia das partes no estabelecimento das condições de trabalho e privilegiando o princípio da intervenção mínima na autonomia da vontade.