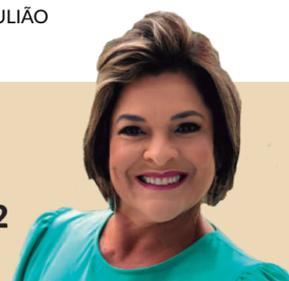




portalbenews.com.br

SUAPE Governo autoriza construção de novo terminal de contêineres no complexo pernambucano ▶ **p4**

VITRINE Cândice La Terza mostra os bastidores do primeiro dia de atividades do fórum Brasil Export em Brasília ▶ **p32**



Divulgação/Brasil Export



BRASILEXPORT Aplop discute sustentabilidade e eficiência

Temas foram destaque no congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa, realizado dentro do fórum nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes ▶ **p6 a p10**

LEIA TAMBÉM: Sérgio Aquino é eleito o novo presidente da entidade ▶ **p13**

Divulgação/Brasil Export

Expo Brasil Export: um espaço para conexões e negócios
▶ **p12**



OPINIÃO Marcelo Sobreira mostra outro lado de Portugal, como hub de transporte, logística e comércio exterior ▶ **p25**

OPINIÃO Angelino Caputo conta como a facilitação do comércio impulsiona a modernização de processos logísticos e portuários ▶ **p27**

OPINIÃO Marcelo Neri analisa o clima de tensão no Oriente Médio, uma região historicamente importante para o comércio ▶ **p31**

EDITORIAL

Continuidade nas políticas públicas de infraestrutura

O desenvolvimento de uma nação está intrinsecamente ligado à qualidade e à eficiência de sua infraestrutura, especialmente quando se trata de transporte e logística. Esses sistemas formam a espinha dorsal que possibilita o comércio, o crescimento econômico e a qualidade de vida dos cidadãos. Para garantir o sucesso a longo prazo, é essencial que as políticas públicas relacionadas à infraestrutura sejam, de fato, políticas de Estado, mantendo sua continuidade apesar das mudanças de governo.

A declaração do presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, na tarde de ontem - no congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa, durante o Brasil Export 2023 - ressalta uma verdade fundamental. O Plano Nacional de Logística 2035 (PNL 2035) precisa ser uma visão que transcende as flutuações políticas de um governo. Isso porque a infraestrutura é um investimento a longo prazo. Projetos relacionados a portos, estradas, ferrovias e aeroportos não podem ser interrompidos a cada novo ciclo eleitoral. A continuidade dessas iniciativas é essencial para evitar atrasos, desperdício de recursos e prejuízos ao desenvolvimento do país.

A experiência internacional demonstra que as nações mais desenvolvidas e economicamente robustas têm uma coisa em comum: um compromisso de longo prazo com o desenvolvimento de infraestrutura. Isso não apenas atrai investimentos - afinal, o setor privado passa a ter dados claros sobre como as autoridades pretendem gerir esse setor, estratégico para o crescimento da nação - mas também garante estabilidade econômica e qualidade de vida para seus cidadãos.

A continuidade nas políticas de infraestrutura não deve depender do momento político. Deve ser uma diretriz sólida que resiste às mudanças de liderança. Isso requer um compromisso conjunto do governo, do setor privado e da sociedade civil para priorizar o desenvolvimento da infraestrutura como um alicerce para o crescimento a longo prazo.

É chegada a hora de colocar a infraestrutura no centro das políticas de Estado e não apenas do Governo. Somente assim garantiremos que as estradas permaneçam abertas, os portos permaneçam operacionais e as ferrovias continuem a conectar nações, independentemente das mudanças políticas. É esse compromisso que irá pavimentar o caminho para um futuro mais próspero e equitativo para todos.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 6 “Plano Nacional de Logística precisa ser de Estado”, diz Jorge Bastos

NACIONAL

- 3 Governo vai investir R\$ 1,7 bilhão na conclusão das obras na BR/304-RN
- 4 Novo terminal de contêineres no Porto de Suape é autorizado
- 7 Primeira Zona Franca de Angola visa desenvolvimento sustentável
- 8 Digitalização e descarbonização dos portos são destacadas por representantes da Aplop
- 10 Transição energética tem foco nas futuras gerações, diz gerente do Porto do Açu
- 12 Expo Brasil Export abre oportunidades de negócio
- 13 Sérgio Aquino é eleito presidente da Aplop
- 14 Anúncio da Pianc no Brasil e o futuro das operações portuárias em destaque
- 17 “O Açu já está consolidado como uma solução logística para a importação de fertilizantes”: entrevista com João Braz, diretor de Terminais e Logística do Porto do Açu

OPINIÃO

- 20 “Pelo crescimento da relação comercial Brasil-Portugal”, por Benjamin Gallotti
- 24 “Portugal: Hub de transporte, logística e comércio exterior”, por Marcelo Sobreira
- 27 “A facilitação do comércio impulsiona a modernização dos processos logísticos/portuários”, por Angelino Caputo
- 29 “Sistema laboral portuário ultrapassado – Prejuízo para todos”, por Sérgio Aquino
- 31 “Quando tudo remonta aos primórdios da História”, por Marcelo Neri

VITRINE ESPECIAL

- 32 Bastidores do primeiro dia do Brasil Export, com a jornalista Cândia La Terza

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
Jacynara 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
www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

atendimento@portalbenews.com.br

(11) 91615.1200



Zona Franca 1

A seca recorde que afeta a Região Norte do Brasil ameaça as fábricas da Zona Franca de Manaus (AM), onde está a maior parte da produção de eletrodomésticos, aparelhos eletrônicos e motos do País. Com a redução do nível d'água nos rios e restrições à navegação aumentando, os navios não conseguem chegar ou deixar a capital do Amazonas. Como resultado, os estoques das fábricas vêm aumentando.

Zona Franca 2

Até agora, as linhas de produção não foram interrompidas. Mas sem previsão de normalização e com as condições logísticas piorando, algumas fábricas já estudam dar férias coletivas.

Governo vai investir R\$ 1,7 bilhão na conclusão das obras na BR/304-RN

Ministro dos Transportes anunciou o aporte na duplicação de 10 quilômetros da Reta Tabajara

MARILIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou na segunda-feira, dia 16, R\$ 1,7 bilhão em novos investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Rio Grande do Norte. O valor será aplicado na conclusão das obras de duplicação de 10 quilômetros da Reta Tabajara, na BR/304-RN pela atual gestão.

"Agora estamos falando da entrega, diferentemente de falar do reinício da obra. Vamos fazer uma entrega muito importante este ano e vamos ficar para o ano que vem só com os viadutos remanescentes e com a travessia de Macaíba, o que



Renan Filho também anunciou investimentos na duplicação da travessia de Macaíba, nas vias marginais, além do viaduto de acesso ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante

será um grande avanço para o Rio Grande do Norte, já com recursos garantidos, diferentemente do passado", disse Renan Filho em Natal.

A obra vai beneficiar cerca de 1,5 milhão de habitantes na capital do Estado e nos municípios de Macaíba, Parnamirim e São Gonçalo do Amarante. Para 2023, o Ministério dos Trans-

portes vai aportar no Estado outro montante de cerca de R\$520 milhões, valor cinco vezes maior do que o enviado no ano passado.

A execução será feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). De acordo com o Ministério, as obras em andamento englobam serviços de terraple-

nagem, pavimentação, drenagem, viadutos e interseções, além de restauração da pista antiga.

Outros investimentos anunciados pelo ministro são a duplicação da travessia de Macaíba, vias marginais, além do viaduto de acesso ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, ciclovia e passarelas, para esses empreendimentos serão investidos R\$ 180 milhões previstos no PAC.

"O PAC é um instrumento fundamental para ajudar na capacidade de investimentos dos municípios brasileiros. Com os recursos que o presidente Lula garantiu ao ministério, certamente vamos fazer cinco vezes mais entregas para o Rio Grande do Norte", destacou Renan Filho que cumpriu agenda em Natal na segunda-feira.

BRASIL EXPORT

FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Brasília - DF
17 de outubro

PROGRAMAÇÃO

- 9h00** Abertura do IV ENAPH (Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias)
- 10h30** Anúncio da criação da seção nacional da PIANC, fruto de protocolo assinado junto à ABEPH e à Antaq em novembro do ano passado em Barcelona, durante a Missão Internacional do Brasil Export
- 14h00** Abertura do InfraJur (Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes)
- 18h30** Solenidade de abertura do Brasil Export 2023 com autoridades convidadas

Presenças confirmadas

- **Silvio Costa Filho**, Ministro de Estado de Portos e Aeroportos
- **Eduardo Nery**, Diretor-Geral da Antaq
- **Guilherme Sampaio**, Diretor da ANTT
- **Ricardo Ferraço**, Vice-Governador do Estado do Espírito Santo

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

PATROCÍNIO

INICIATIVA

GRUPO
BRASIL EXPORT

REALIZAÇÃO

Una
MÉDIA GRUPO

PRODUÇÃO

bossa
Marketing & Eventos

MÍDIA OFICIAL

BE NEWS

NACIONAL

Novo terminal de contêineres no Porto de Suape é autorizado

Obras irão começar no ano que vem; início das operações está previsto para 2026

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br



Divulgação

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSDB), assinaram na segunda-feira (16) o documento que autoriza a construção do novo terminal de contêineres do Porto de Suape.

O investimento de R\$ 1,6 bilhão será feito pela APM Terminals, subsidiária da AP Moller-Maersk. A estimativa para novos empregos é de 500 vagas durante o período de obras e de 2 mil indiretas. Quando estiver em operação, o terminal vai gerar 350 postos de trabalho

diretos e 1,4 mil indiretos. Os trabalhos começarão em 2024 e o início das atividades é previsto para 2026.

O novo terminal também deve dobrar a capacidade do porto pernambucano neste tipo de carga. Em 2022, o complexo

movimentou quase 500 mil TEU (492.194). Só a nova estrutura terá capacidade inicial de movimentar, por ano, 400 mil TEU, podendo ultrapassar a marca de 1,3 milhão de TEU anuais quando estiver em pleno funcionamento.

Segundo o ministro Silvio Costa Filho, o novo terminal de Suape vai colocar Pernambuco no hub internacional, possibilitando a ampliação das exportações do Estado e do Nordeste

“Esse novo terminal vai colocar Pernambuco no hub internacional, fazendo com que a gente possa ampliar as exportações do Estado e do Nordeste, para o Brasil”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho.

De acordo com estudos da APM Terminals, a previsão do setor é de que, até 2030, Suape tenha aproximadamente 5% do share de movimentações no Brasil.

Para Raquel Lyra, o investimento garante mais competitividade para o Porto de Suape. “A ampliação permitirá que Pernambuco se reposicione do ponto de vista logístico tanto para o Brasil quanto para o mundo”, disse a governadora.

Com ocupação prevista em uma área de cerca de 50 hectares, o terminal será o primeiro 100% eletrificado na América Latina.

“Todos os equipamentos serão elétricos, com tecnologia e processos de ponta, como um sistema completo de gestão ambiental, gestão de resíduos, tratamento de águas residuais e modelagem de fluxo de águas subterrâneas para controle de poluição. Também terá rede 5G própria, que possibilitará transmitir informações em tempo real para os clientes, 24 horas por dia, sete dias por semana”, ressaltou o diretor-presidente da APM Terminals Suape, Aristides Russi Junior.

O novo terminal é resultado do revocacionamento dos estaleiros do cluster naval de Suape, após a venda de parte de uma área do Estaleiro Atlântico Sul (EAS). A área foi arrematada em leilão, em julho do ano passado, quando a Maersk cobriu a maior oferta com um valor de R\$ 455 milhões.

@nfere WEB

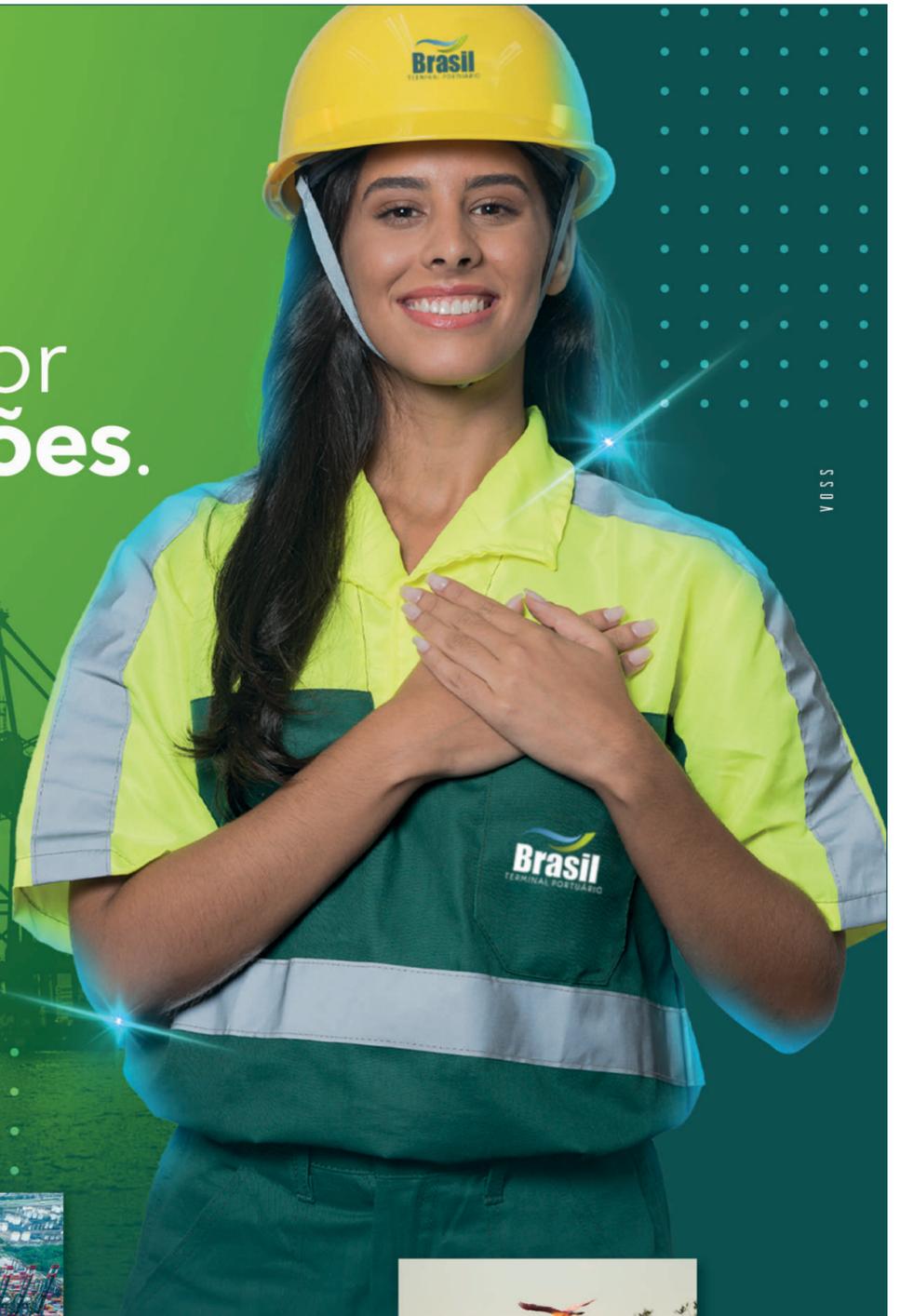
A REVOLUÇÃO NA CONFERÊNCIA DE CARGAS DE COMÉRCIO EXTERIOR

Saiba mais: visite o nosso estande no Fórum Brasil Export

Seja um usuário você também! Associe-se à ABTRA.

ABTRA
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

Somos feitos
de **sonhos**
e movidos por
realizações.



V O S S



Há 10 anos, acreditamos no sonho de criar uma empresa que fizesse a diferença, e, hoje, temos orgulho de ser um dos maiores terminais de contêineres da América do Sul. Além de celebrar uma década de conquistas, queremos também renovar o nosso compromisso com a alta qualidade dos nossos serviços, a consciência de segurança de nossas pessoas e operações, a inovação e a sustentabilidade do nosso negócio. Por você, que compartilha conosco esses valores, e por mais décadas de operação no Porto de Santos, seguimos determinados, com os pés firmes no presente e os olhos atentos no futuro.

Brasil
TERMINAL PORTUÁRIO
Acreditar e Inovar

10
ANOS

NACIONAL



“Plano Nacional de Logística precisa ser de Estado”, diz Jorge Bastos

Presidente da Infra S.A. destacou que estratégias traçadas para o desenvolvimento da infraestrutura precisam ser mantidas independentemente de governos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, disse que a empresa está começando a trabalhar no Plano Nacional de Logística 2035 (PNL 2035) e pediu ajuda do setor para que esse plano seja “de Estado e não de Governo”, ressaltando a importância de manter as estratégias traçadas independentemente das mudanças na gestão federal.

Ele falou sobre o assunto em sua participação na solenidade de abertura do XIV Congresso dos Portos de Língua Oficial Portuguesa, na segunda-feira (16), que ocorreu dentro da programação do Fórum Brasil Export. O evento teve início no mesmo dia e segue até quarta-feira (18), em Brasília. A



Divulgação/Brasil Export

Jorge Bastos falou sobre o assunto em sua participação na solenidade de abertura do XIV Congresso dos Portos de Língua Oficial Portuguesa, dentro do fórum Brasil Export

iniciativa é do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Bastos contou ainda que a Infra S.A. irá assinar, nesta terça-feira (17), um acordo com Angola para desenvolver projetos de infraestrutura portuária e que o idioma em comum é um facilitador para estas parcerias.

O congresso reúne representantes da Associação dos Portos de Língua Oficial Portuguesa (Aplop) e tem como objetivo principal promover a cooperação entre seus membros. Fazem parte da Aplop Angola; Brasil; Cabo Verde; Guiné Bissau; Guiné Equatorial; Moçambique; Portugal; São Tomé e Príncipe, e Timor Leste.

Sergio Aquino, presidente

da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), disse que um dos maiores desafios para a integração entre os portos é o idioma. “Por isso, talvez seja o português o grande fator de união dessa entidade, que permite que portos com características muito próximas que estão na Europa, na África e na América possam se unir na busca de soluções conjuntas”.

Nazareth Neto, vice-presidente da Aplop, declarou que o Congresso é uma oportunidade de sublinhar as boas relações que existem entre os países de língua portuguesa e discutir como os portos que fazem parte da Aplop estão se preparando para a descarbonização do setor marítimo e portuário. “Precisa-

mos alcançar uma estratégia para internacionalizar os portos da CPLP (Comunidade dos Países de Língua Portuguesa) e, conseqüentemente, aumentarmos a competitividade deles”, alertou.

Fabrizio Julião, CEO do Grupo Brasil Export, disse que estava feliz em ver o congresso ocorrendo dentro da programação do fórum, já que estreitar a relação comercial entre os portos “é um dos grandes objetivos do Brasil Export”.

Julião também agradeceu a presença de Pedro Brito na plateia, que foi ministro-chefe da Secretaria Nacional dos Portos de maio de 2007 até o final do segundo mandato de Lula. No fim da cerimônia, Brito foi nomeado como conselheiro nacional do Brasil Export por José Roberto Campos, presidente do Conselho.

Eldorado Brasil
preparada para o futuro

Localizado no berço de atracação

R\$ 500 milhões investidos

Movimentação de 3 milhões de toneladas de celulose por ano

Operação multimodal, com caminhões, 72 vagões de trem e 2 navios simultaneamente

50 mil m² de armazém

Exportação para mais de 40 países

5 vezes maior do que o nosso terminal anterior

Nosso novo terminal no Porto de Santos (SP) está em operação. Com mais de 50 mil metros quadrados, o terminal conta com sistemas de operação de alta tecnologia e capacidade para receber uma composição com 72 vagões de trem e atracação de dois navios simultaneamente, permitindo movimentar 3 milhões de toneladas de celulose por ano. E queremos dividir essa conquista com os nossos colaboradores, parceiros e com toda a sociedade. Afinal, quando investimos no Brasil, nós crescemos juntos.

eldoradobrasil.com.br



Primeira Zona Franca de Angola visa desenvolvimento sustentável com a iniciativa privada

Presidente da entidade gestora da Zona Franca da Barra do Dande comentou sobre o projeto no país africano

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O projeto da primeira Zona Franca em Angola e seus benefícios dentro da cadeia logística e comercial do país africano foram apresentados durante o primeiro painel do XIV Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop), dentro da programação do Brasil Export, em Brasília. De acordo com o presidente da Sociedade de Desenvolvimento da Barra do Dande, gestora da ZF, a área terá áreas estratégicas de combustíveis, além de iniciativas voltadas para sustentabilidade e energia verde.

A apresentação do futuro

empreendimento foi feita pelo presidente da Sociedade de Desenvolvimento da Barra do Dande, Joaquim Piedade. Localizada na província de Bengo, a nova Zona Franca da Barra do Dande tem entre seus principais objetivos promover o desenvolvimento industrial da região.

"Nós estamos localizados a 40 km da capital (Luanda). É uma zona com extremo potencial de desenvolvimento, que permite desenvolver um conjunto de atividades, além de deixar portas abertas ao comércio exterior", disse.

Em sua apresentação no painel, Piedade destacou que todos os componentes que estão inseridos dentro da Zona Franca — entre eles o terminal oceânico da Barra do Dande e o



Divulgação/Brasil Export

Joaquim Piedade, presidente da Sociedade de Desenvolvimento da Barra do Dande, gestora da primeira Zona Franca de Angola, apresentou o empreendimento no congresso da Aplop

e devemos pensar como vamos afetar a vida dessas pessoas. Todo o pensamento da Zona Franca leva em consideração o desenvolvimento sustentável e vamos pensar em soluções que agridam menos o Meio Ambiente".

O painel teve a moderação de José Luis Cacho, presidente do Porto de Sines, e contou com a participação de Pedro Brito, diretor-executivo da CSN, Lourenço Pina, responsável pelos sistemas de informação e comunicação do Ministério de Transportes de Angola, e Eduardo Lima, administrador da Enapor.

Terminal Marítimo Portuário — serão desenvolvidos pelo setor privado.

"O Estado tem a missão de garantir os componentes condicionais, como infraestrutura básica, energia, telecomunicações e serviços necessários para que os operadores possam encontrar estrutura adequada", comentou.

ESG

A Zona Franca ainda terá ativos importantes dentro da cadeia ESG. Segundo Piedade, a iniciativa do terminal oceânico é de trazer um parceiro da iniciativa privada visando o desenvolvimento do hidrogênio verde.

"Nesta região existem comunidades que serão realojadas

FENAMAR

34 anos na defesa da categoria do agenciamento marítimo com seus sindicatos estaduais.



Conectar o Agente Marítimo Nacional ao Distrito Federal, é uma missão que temos muito orgulho em realizar.



A TiL acredita no Brasil

Navegantes



Santos



Rio de Janeiro

Presente nos principais portos do mundo, a TiL **acredita, investe e desenvolve** projetos de infraestrutura portuária fundamentais para o Brasil.



Terminal Investment Limited

www.tilgroup.com

NACIONAL



Transição energética tem foco nas futuras gerações, diz gerente do Porto do Açu

Hidrogênio verde, biogás, energia eólica offshore e solar foram destacadas em apresentação

Divulgação/Brasil Export

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

No terceiro e último painel do XIV Congresso da Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop), que teve como tema principal a transição energética, o gerente-geral do Porto do Açu, no Rio de Janeiro, afirmou que o assunto de energia limpa é vista como uma oportunidade visando as futuras gerações.

Luiz Gustavo Cruz, gerente-geral de Controle Portuário e Infraestrutura do Porto do Açu, fez uma apresentação a respeito do Terminal de Uso Privado.

Segundo o executivo, o trabalho de desenvolvimento de energias limpas tem um elemento central e importante, que é o hidrogênio verde.

“Temos que enxergar o hidrogênio não só como molécula de energia, mas sim, como um insumo, porque isso abre uma nova gama de possibilidades e preenche um vácuo que temos enquanto um país de atividade agrícola”, comentou.

Dentro das iniciativas sustentáveis e de energia limpa desenvolvidas pelo terminal, Luiz Gustavo destacou projetos de energia eólica offshore, dado o posicionamento estratégico do porto.

“O Porto do Açu fica em uma das três regiões mais interessantes do Brasil em termos de intensidade de ventos no Brasil”, comentou.

Além disso, foram apresentadas as iniciativas voltadas para o desenvolvimento da cadeia de hidrogênio verde, energia solar fotovoltaica e cadeia biogás.



Segundo Luiz Gustavo Cruz, gerente-geral de Controle Portuário e Infraestrutura do Porto do Açu, o desenvolvimento de energias limpas tem como elemento central o hidrogênio verde

O painel 3 da Aplop teve a moderação de Cesar Meirelles, integrante do Conselho ESG e conselheiro Nacional do Brasil Export, e teve a participação de Eduardo Feio, presidente do Porto de Aveiro, em Portugal.

Grupo de Trabalho

Ao final do congresso, o professor Moreira da Silva, coordena-

dor do grupo de trabalho do direito portuário da Aplop, fez um balanço dos temas que foram debatidos durante todo o evento.

“Podemos acompanhar vários desafios aos portos de língua portuguesa nos próximos tempos, seja no tema de descarbonização, de temas da sustentabilidade, além dos investimentos para acompanhar todos esses desenvolvimentos. Esse é

o grande desafio”, comentou.

Moreira afirmou que no site da Aplop será lançada uma resenha legislativa, que terá acesso imediato através de links.

“Uma novidade que estarei compartilhando. Vamos lançar em nosso site uma resenha legislativa para permitir a todos os interessados possam acessar e ver, por exemplo, qual a legislação de direito portuário em Moçambique, em Cabo Verde”, disse.

O fórum Brasil Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.



Presença constante em sua vida

O Grupo ABA Infra se orgulha de estar presente de diversas formas na vida das pessoas. Através de **infraestrutura e logística**, por onde passam diversos produtos para consumo, do **turismo** onde as pessoas se movimentam para conhecer novos destinos e, **combustíveis** que são responsáveis pela movimentação e geração de energia. Tudo isso, contribui para o desenvolvimento e crescimento do país.

Conheça as empresas do Grupo ABA Infra:



Terminal Alfandegado com foco em recebimento, armazenagem e movimentação de contêineres, cargas soltas e cargas de projeto.



Especializada em logística integrada e consolidação de cargas NVOCC: importação, exportação, LCL/FCL e cargas de projeto.



Operador portuário com armazenagem e movimentação de grãos líquidos em geral, tendo destaque em combustíveis e outros.



Trading company especializada no segmento de derivados do petróleo (combustíveis) e outros produtos químicos.



Base de distribuição de combustíveis e armazém geral localizado em Suzano/SP.



A Atlantis é uma rede de postos que faz parte do Grupo ABA Infra e iniciou suas atividades em 2022.



Terminal Marítimo de Passageiros localizado no Porto de Santos/SP.



Terminal Marítimo de Passageiros localizado no Porto de Salvador/BA.



Terminal Marítimo de Passageiros localizado no Porto do Rio de Janeiro/RJ.

Saiba mais acessando: abainfra.com.br

GRUPO

BRASIL EXPORT



Juntos para um futuro mais forte e conectado.

O Grupo Brasil Export, sempre trabalhando pelo desenvolvimento dos setores de logística, infraestrutura e transportes, investe para diversificar as suas linhas de atuação. Com a criação de novos serviços, reafirma seu compromisso com o crescimento socioeconômico e com a busca pelas melhores práticas e soluções inovadoras e sustentáveis para os mercados nacional e internacional.

Reforçando seus valores e identidade, fortalece e amplia suas ações na realização de eventos e debates sobre infraestrutura, avança para novas mídias em sua plataforma jornalística e passa a oferecer serviços de comunicação, marketing e tecnologia, além de promover ações concretas para superar os desafios sociais do País.



NACIONAL



Expo Brasil Export abre oportunidades de negócio

Primeira edição da exposição é lançada dentro do fórum Brasil Export, com estandes de empresas e entidades

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br



Divulgação/Brasil Export

A primeira edição da Expo Brasil Export, em Brasília, conta com dez expositores e tem como objetivo estreitar o relacionamento entre os participantes do fórum Brasil Export

O fórum Brasil Export recebe durante os três dias desta edição, em Brasília, uma exposição com estandes de entidades, patrocinadores e conselheiros. Neste ano são 10 expositores. O espaço foi organizado pelo diretor comercial do Brasil Export, Márcio Delfim, que ressaltou a importância do local para o relacionamento entre os participantes do evento.

"Nada mais oportuno do que a gente ter esse espaço. As empresas e entidades entenderam ser um momento importante para que esse relacionamento seja intensificado. Participar

com um estande, mostrando, evidenciando seus produtos, oportunidades de negócios e se traduzindo em um grande networking daqui do nosso evento durante esses três dias", afirmou.

O espaço conta com estandes da Prefeitura de Santos (SP),

do Brasil Export, da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), da Praticagem do Brasil, da Modal GR, da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), da OSX Brasil, da Infra Brasil e da Oásis Winds.

O diretor comercial ressaltou

que o espaço foi pensado para "potencializar as marcas" que optaram em participar do espaço. "A área dos coffee breaks, a área de credenciamento, toda ela foi montada e criada justamente para dar esse fluxo e aproveitar esse momento das grandes lideranças estarem participando do movimento Brasil Export, das autoridades para que haja esse relacionamento e intensificar cada vez mais", disse.

Segundo ele, a ideia da feira surgiu através do comportamento dos participantes do evento que aproveitam os intervalos da programação para se relacionarem. "A gente percebia que havia muito relacionamen-

to nesses momentos e era até difícil retornar ao plenário em função dessa conversa natural que acaba surgindo dentro desse espaço. A gente entendeu que esse espaço podia ser mais ampliado e podia ser personalizado", explicou.

Na visão do presidente da (Fenop), Sérgio Aquino, a feira é importante para ressaltar a necessidade de diálogo do setor. "Em um evento desse porte, que além do setor portuário, que é lógico que é o carro chefe do Brasil Export, você tem a infraestrutura aqui presente, não se justificaria com a entidade que representa a categoria econômica (Fenop), a econômica da operação portuária, que estivesse aqui ausente, porque aqui esse é o local de diálogo de todos os que atuam, direto ou indiretamente, no sistema e na atividade", afirmou Aquino.

CONDUZINDO VALOR, ENTREGANDO CONFIANÇA.

>>> 37 anos de desenvolvimento e inovação.

A Intermarítima, principal operador portuário de logística integrada da Bahia e do Rio Grande do Norte, destaca-se com a flexibilidade e competitividade das soluções multimodais integradas. Servindo como "one-stop shop" com focal point de comunicação única por cliente, atendendo as cadeias de suprimentos dos mais variados setores econômicos e produtos:

- Fertilizantes;
- Energia Eólica e Solar;
- Óleo & Gás e Termo;
- Minérios;
- Grãos;
- Siderurgia;
- Química e Petroquímica;
- Varejo;
- Outros.

NOSSO IMPACTO

- 7 MILHÕES de toneladas de carga movimentadas anualmente.
- Mais de 2.500 VIAGENS de transporte rodoviário por mês.
- 250 NAVIOS atendidos anualmente.
- Mais de 400 CLIENTES satisfeitos.

PORTO DE SALVADOR •
PORTO DE ILHÉUS •
AGENCIAMENTO MARÍTIMO •
TERMINAL MARÍTIMO DE GRANÉIS - TUP •
INTERSAL - RN •
TERMINAL PORTUÁRIO DE SALVADOR •
TERMINAL ALFANDEGADO - INTER I •
TERMINAL ENSEADA - TUP •

TRANSPORTE RODOVIÁRIO •
TERMINAL MULTIMODAL INTERMARÍTIMA - TMI •
ARMAZÉNS GERAIS SIMÕES FILHO •
ARMAZÉNS GERAIS CAMAÇARI •
ARMAZÉNS QUÍMICOS •
PÁTIO ISOTANQUES •
ARMAZÉM PARA INDÚSTRIA EÓLICA - WIND HUB - RN •

OFERECEMOS A COMBINAÇÃO PERSONALIZADA PERFEITA PARA ATENDER ÀS NECESSIDADES DE CADA CLIENTE

SAIBA MAIS:
INTERMARITIMA.COM.BR

INTERMARÍTIMA



Sérgio Aquino é eleito presidente da Aplop

Executivo, que está à frente da Fenop, foi escolhido na tarde de ontem, na assembleia-geral da associação portuária, ocorrida durante o Brasil Export 2023, em Brasília

Divulgação/Brasil Export

LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, vai comandar a Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop), entidade que reúne complexos marítimos do Brasil, de Portugal, do Timor-Leste e de países africanos. Ele foi eleito no final da tarde de ontem, durante a assembleia-geral da Aplop, em Brasília (DF). O evento integrou a programação do Brasil Export 2023 - Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que teve início nessa



segunda-feira e prossegue até amanhã, na Capital Federal. O mandato é de dois anos.

Em entrevista ao BE News, o presidente da Fenop, Sérgio Aquino, destacou que essa é uma oportunidade de ampliar a integração entre os complexos marítimos associados e, também, compartilhar experiências em processos como a descarbonização das atividades portuárias, uma pauta estratégica em Portugal, mas explorada com menor intensidade no Brasil e nos países africanos.

Aquino disse que sua eleição não estava prevista, mas que aceitou o desafio por ser "um reconhecimento do trabalho da Fenop pelo setor portuário e sua comunidade".

O executivo também propôs dividir seu mandato com o presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados

(ATP), Murillo Barbosa. "Se o estatuto (da Aplop) permitir e a ATP aprovar, eu proponho que fique na presidência pelos próximos 12 meses e, nos 12 meses seguintes, o Murillo assumirá a função", afirmou. A proposta será avaliada pelos atuais dirigentes da entidade internacional.

Criada em maio de 2013, a Aplop reúne portos brasileiros, portugueses, de Timor-Leste, Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique e São Tomé e Príncipe. Seu principal objetivo é reforçar os laços de cooperação e aumentar as trocas comerciais entre os países membros. A Aplop tem como associados entidades representantes de portos dos países de língua portuguesa e administradoras portuárias que atuam nessas nações.

Sua empresa precisa de uma operação logística ágil, segura e personalizada?

MULTILOG

Uma empresa com soluções completas para a **logística** do seu negócio.

Do Nordeste ao Sul do país presente nos principais corredores de importação e exportação do país.



36 unidades distribuídas em 5 estados

+350 licenças entre elas o certificado OEA*

2.2 milhões de m² de áreas de armazenagem

27 anos de mercado cresceu 10x nos últimos 10 anos

Principais verticais de negócio

Alfandegado | Centro de Distribuição | Transporte

Segmentos especializados



Descubra como otimizar sua cadeia de suprimentos através da Logística Integrada.

Entre em contato com a nossa equipe comercial através do QR Code ao lado:



@multilogbrasil

@multilog

@multilogbrasil

@multilog

MULTILOG
Logística Integrada

NACIONAL



Anúncio da Pianc no Brasil e o futuro das operações portuárias em destaque

Programação segue hoje e amanhã e reúne, em Brasília, autoridades dos setores logísticos

Divulgação/Brasil Export

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O anúncio da criação da seção nacional da Pianc (sigla em inglês para Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Aquaviário) no Brasil e o futuro das operações portuárias são os destaques da programação entre terça (17) e quarta-feira (18) do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, maior evento de debates sobre essas áreas do País, realizado no centro de convenções do hotel Royal Tulip, em Brasília.

O Brasil Export 2023 é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia



O ministro do Supremo Tribunal Federal André Mendonça dará uma palestra para marcar o encerramento do Infrajur, dentro da programação do Brasil Export, em Brasília

oficial do BE News.

Para hoje, um dos momentos mais esperados é o anúncio da implementação da Seção Nacional do Brasil da Pianc.

A oficialização aconteceu

durante a participação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) na Assembleia Geral da

Pianc, realizada na Noruega, em maio.

Na terça-feira também será realizado o InfraJUR (Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transpor-

tes), que reúne sócios de escritórios de advocacia, magistrados e diretores jurídicos de grandes empresas, de portos, aeroportos e concessionárias de ferrovias. O InfraJUR terá em seu encerramento uma palestra do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), André Mendonça.

Já para quarta-feira (18), às 11h30, um painel vai discutir o futuro das operações portuárias e do setor de navegação com representantes de terminais e com a presença da diretora da Antaq, Flávia Takafashi. Debater o futuro passa por pensar em projetos e aplicar recursos em adaptações na infraestrutura portuária para receber, por exemplo, navios eletrificados, além de inovar as operações buscando a neutralidade de emissão de carbono.

OGMO/SANTOS

Há 29 anos contribuindo com o desenvolvimento do País e o crescimento do maior Porto da América Latina.

www.ogmo-santos.com.br

Somos o elo do Porto, somos o Ogmo/Santos





PROGRAMAÇÃO BRASIL EXPORT 2023

(sujeita a alterações)

17 OUTUBRO | TERÇA

08h30 Credenciamento

09h00 Abertura do IV ENAPH (Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias)

Palavras de boas-vindas de Luiz Fernando Garcia, presidente da ABEPH e da Portos do Paraná

09h15 Painel 1 do ENAPH: Infraestrutura portuária nas regiões Norte e Nordeste
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores: Gilberto Lins, Presidente do Porto do Itaqui; Gilmara Temóteo, Diretora-Presidente da Companhia Docas do Estado da Bahia (CODEBA); Marcio Guiot, Presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape; Marcello Di Gregorio, Diretor da Super Terminais

10h30 Anúncio da criação da seção nacional da PIANC (World Association for Waterborne Transport Infrastructure), fruto de protocolo assinado pelas duas instituições e pela Antaq em novembro do ano passado, em Barcelona, durante a Missão Internacional do Brasil Export

Pronunciamento: Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq

Apresentação Especial: Mariana Pescatori, Secretária Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

11h00 Painel 2 do ENAPH: Infraestrutura portuária nas regiões Sul e Sudeste
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores: Anderson Pomini, Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos; Cleverton Elias, Diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul; Cristiano Klinger, Presidente da Portos RS; Thiago Lemgruber, Diretor-Presidente da OSX Brasil

12h15 Encerramento e almoço

14h00 Abertura do InfraJur (Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes)

Apresentação: Celso Peel, Coordenador Acadêmico do Conselho Jurídico do Brasil Export; Ralph Dias Costa, Presidente do Tribunal Marítimo; Guilherme Caputo Bastos, Presidente da Academia Brasileiro de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM); Ministro do

Tribunal Superior do Trabalho (TST); Beto Simonetti, Presidente da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB)

14h30 Painel 1 do InfraJur: Adoção da arbitragem no setor de navegação e de infraestrutura

Moderação: Ingrid Zanella, Presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB

Debatedores: Godofredo Mendes Vianna, Sócio do Kincaid | Mendes Vianna Advogados; Fernando Reverendo Vidal Akaoui, Desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo; Lilian Elizabeth Menezes Bertolani, Diretora de Arbitragem do CONIMA e Secretária-Geral da Câmara Ciesp/Fiesp; Nelson Cavalcante e Silva Filho, Juiz do Tribunal Marítimo

16h00 Coffee-break

16h30 Painel 2 do InfraJur: Impactos da reforma tributária no setor de infraestrutura

Moderação: Beatriz Gallotti Lopes, Sócia do Gallotti Advogados Associados

Debatedores: Juliana Domingues, Procuradora-Chefe do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE); Luciana Mattar, Presidente da Comissão Nacional de Direito Aduaneiro da OAB Federal; Romero Jucá, consultor e ex-senador da República; Daniel Tessari Cardoso, Advogado do Kincaid | Mendes Vianna Advogados

18h00 Palestra de encerramento do InfraJur com o exmo. ministro do Supremo Tribunal Federal, André Mendonça

18h30 Solenidade de abertura do Brasil Export 2023 com autoridades convidadas

20h00 Jantar em comemoração dos 10 anos da DP World Santos

18 OUTUBRO | QUARTA

08h30 Credenciamento

09h00 Palavras de boas vindas pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos

09h15 Roda de debates com as associações apoiadoras do Brasil Export

10h15 Painel 1 do Brasil Export: Investimentos em serviços e infraestrutura no



**TECNOLOGIA E
CONHECIMENTO
TRANSFORMAM
A REALIDADE.**

A Piacentini do Brasil ergue mais que estruturas, ela constrói histórias que vão além dos portos, enfrentando todos os tipos de desafios de engenharia, transformando o concreto em poesia e o aço em arte. Porque construir não é apenas uma ação, é uma jornada de paixão.





A VLI tem soluções logísticas que geram competitividade para o país.

Trabalhamos para transformar a logística no Brasil. Encurtamos distâncias com soluções que integram portos, ferrovias, rodovias e terminais.

Oferecemos soluções logísticas às empresas brasileiras para o escoamento da produção de bens industrializados, siderúrgicos, minerais e produtos do agronegócio, gerando valor por onde passamos.

Afinal, também é nossa missão oferecer as melhores condições para que as regiões onde atuamos continuem marcando a história de desenvolvimento do país.

Para saber mais, acesse: vli-logistica.com.br



ENTREVISTA

JOÃO BRAZ

diretor de Terminais e Logística do Porto do Açu

“O Açu já está consolidado como uma solução logística para a importação de fertilizantes”



ESTE ACORDO COM A TOYO SETAL NOS PERMITE DAR UM PASSO ADIANTE EM NOSSA ESTRATÉGIA DE ESTABELECE O AÇU COMO UM POLO DE PRODUÇÃO DE FERTILIZANTES NO BRASIL, CONTRIBUINDO PARA AMPLIAR A PRODUÇÃO NACIONAL E BALANCEAR A NOSSA DEPENDÊNCIA À IMPORTAÇÃO”



Divulgação

nam a localização dessa planta atraente para players nacionais e internacionais que buscam atender à urgente demanda do mercado interno por fertilizantes e à crescente demanda regional. Com 40 km² de área disponível, água de uso industrial disponível e acesso ao gás competitivo, o Porto permite construir e ativar a primeira fase (cinza, com gás natural) de uma fábrica para produção de fertilizantes nitrogenados. A parceria com a Toyo Setal, com mais de 80 projetos de amônia e mais de 100 projetos de ureia em todo o mundo, comprova que o Açu é o local mais competitivo para fertilizantes no Brasil.

Como o processo de construção da fábrica está sendo desenvolvido? O que já foi feito? Quais os próximos passos? O que falta fazer?

Neste momento, Porto do Açu e Toyo Setal estão apresentando a planta ao mercado para investidores. Em paralelo, estão sendo estudadas viabilidades ambientais e licenciamentos necessários. No Açu, já é disponível o acesso ao gás competitivo, o que habilita a operação de uma fábrica de fertilizantes nitrogenados cinza para atender à crescente demanda regional, já que a parceria com a Toyo Setal foca primeiro na tecnologia que explora o gás como matéria-prima para a produção de fertilizantes. No futuro, energia renovável e produção de hidrogênio verde no Açu viabilizam a fase da produção de amônia e ureia azul e verde. Com o início da operação das plantas de hidrogênio verde no Açu – que já possui acordos assinados e em andamento com SPIC Brasil, Shell Brasil, EDF Renewables e Linde/White Martins –, será possível produzir fertilizantes tendo o hidrogênio verde como insumo.

Quais as vantagens de ter uma fábrica de fertilizantes em uma área portuária?

O Porto do Açu possui infraestrutura portuária para receber os maiores navios do mundo e por ser o único totalmente privado do país, consegue realizar operações totalmente customi-

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O Porto do Açu está diversificando seus negócios e explorando soluções mais sustentáveis. Um dos eixos explorados é atrair operações de fertilizantes, iniciativa desenvolvida em parceria com a Toyo Setal. Quando a produção de fertilizantes começará no Porto do Açu?

O Porto do Açu, no Rio de Janeiro, embarca em uma jornada de diversificação de negócios e sustentabilidade, com a intenção de se tornar um ponto de referência para soluções logísticas inovadoras. Uma dessas iniciativas inclui uma parceria estratégica com a empresa Toyo Setal para desenvolver uma planta de produção de fertilizantes nitrogenados no complexo. Essa e outras novidades foram compartilhadas por João Braz, diretor de Terminais e Logística do Porto do Açu. Confira mais detalhes na entrevista a seguir.

A parceria entre o Porto do Açu e a Toyo Setal para desenvolver uma planta de produção de fertilizantes nitrogenados no Porto do Açu (RJ) busca por investidores estratégicos para o projeto. A estimativa é que a futura planta tenha capacidade de produzir 1,38 milhão de toneladas de ureia e 781,5 mil toneladas de amônia por ano a partir do aproveitamento do gás natural, com a previsão de operação para até cinco anos a partir de decisão de investimento, que pode chegar a US\$ 3 bilhões somente na construção da

planta. O Açu já está consolidado como uma solução logística para a importação de fertilizantes. Este acordo com a Toyo Setal nos permite dar um passo adiante em nossa estratégia de estabelecer o Açu como um polo de produção de fertilizantes no Brasil, contribuindo para ampliar a produção nacional e balancear a nossa dependência à importação.

Como esse nicho - o de fertilizantes - foi identificado? Qual será a participação dessa unidade no mercado de fertilizantes brasileiro?

Em 2022, mais de 90% dos fertilizantes nitrogenados consumidos no Brasil foram importados. E com a guerra entre Rússia e Ucrânia, a necessidade de reduzir essa dependência ficou ainda mais latente. O Açu reúne características que tor-

zadas para os clientes, com otimização de tempo e investimento. Por meio do Terminal Multicargas (T-MULT), o Açú se consolida como a alternativa logística mais eficiente para aumentar a competitividade das indústrias e do agronegócio do Sudeste e do Centro Oeste e está investindo na expansão da capacidade do terminal para alavancar ainda mais as operações de sua área de atuação. Este ano, mais dois armazéns foram inaugurados, aumentando em quatro vezes a capacidade estática de armazenamento - 110 mil toneladas - e duplicando a área alfandegada do terminal para 360 mil m². Desde 2021, quando colocou o Rio de Janeiro no mapa do agro nacional, o porto passou a ser uma solução logística principalmente para empresas do agronegócio localizadas nos estados do Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás, região que responde por quase metade da demanda nacional de fertilizantes. Hoje, é o gateway mais competitivo para 50% da demanda mineira e capaz de capturar uma região que consome 1,6 tonelada de uréia e deve aumentar a demanda para 2,5 toneladas até 2030.

Qual será o destino desse fertilizante?

A produção de fertilizante reduzirá a importação e dependência brasileira. O agronegócio brasileiro ainda é muito vulnerável. Em 2022, a dependência brasileira de fertilizantes importados foi mais de 90% para os nitrogenados. Os recentes desafios geopolíticos evidenciaram prioridade e urgência na mudança do altíssimo nível de dependência de importação de fertilizantes, fazendo com que iniciativas que visem reduzir a dependência tenham grande importância estratégica e de soberania para o País. O projeto permitirá atingir competitivamente um raio de influência em importantes regiões agropecuárias do país como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Espírito Santo, Goiás, Distrito Federal, Bahia e Rio de Janeiro. A taxa geométrica de consumo anual (TGCA) de nitrogênio em fertilizantes do raio de influência do Porto do Açú, sem considerar o Rio de Janeiro, cresce 3,2% ao ano a mais que a do Brasil.

Qual a vantagem de utilizar o gás natural como matéria-prima?

A parceria focará inicialmente na tecnologia que utiliza o gás natural como matéria-prima para a produção de fertilizantes, permitindo a operação imediata da planta. A chegada de gás é uma virada de chave no Açú, porque proporciona proximidade ao ponto de conexão do gás e menos custos de transporte;



O PORTO DO AÇU POSSUI INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA PARA RECEBER OS MAIORES NAVIOS DO MUNDO E POR SER O ÚNICO TOTALMENTE PRIVADO DO PAÍS, CONSEGUE REALIZAR OPERAÇÕES TOTALMENTE CUSTOMIZADAS PARA OS CLIENTES"

preço de gás mais competitivo; e torna este o único porto no país com capacidade de crescimento industrial. Em uma primeira fase, a amônia azul será produzida no Açú com gás natural produzido nos campos de petróleo offshore do Brasil, como o do promissor projeto BM-C-33, da Equinor. Como parte desse plano, está em andamento uma licitação para selecionar a empresa para construir um gasoduto onshore do terminal de recebimento de Cabiúnas, em Macaé (RJ). A previsão é de que o gás nacional comece a chegar até o final de 2026, com início das operações em 2027. Trata-se de um desenvolvimento concomitantemente - gasoduto, molécula, demandantes - para criar no Açú o tão esperado Cluster de gás de alta eficiência e competitividade.

A unidade de fabricação também prevê produzir amônia verde a partir do hidrogênio. Com isso, o projeto de fertilizantes também entra no segmento de transição energética. Qual o potencial desse projeto de hidrogênio verde? A que mercado ele será destinado?

Doméstico ou internacional?

Numa segunda etapa, a parceria com a Toyo Setal prevê também a produção de amônia verde, obtida a partir do hidrogênio via eletrólise da água. Neste ano, o Açú deu início ao licenciamento ambiental de um cluster de hidrogênio de baixo carbono no Açú com 4GW de capacidade

instalada. Enquanto a amônia verde produzida no Açú poderá ser exportada, o hidrogênio produzido no Porto do Açú pode ser usado in loco para fabricação de fertilizantes para consumo interno. Isso contribuiria não só para melhorar a balança comercial brasileira, mas também para reduzir a pegada de carbono na cadeia produtiva do agronegócio - que tem se tornado uma exigência crescente de alguns mercados internacionais. E já foram feitos estudos de demanda. A hinterlândia do Porto do Açú, principalmente a área próxima de Minas Gerais, produz café, um produto premium que se beneficiaria mercadologicamente da substituição de um fertilizante com grande pegada de carbono para um fertilizante verde. Uma planta de amônia verde no porto capturaria parte dessa demanda já identificada.

E os atuais projetos de hidrogênio verde do porto, como estão o desenvolvimento deles?

O foco do Porto do Açú é a garantia de consumo industrial interno do hidrogênio de baixo carbono. Nos últimos anos, firmamos parcerias com grandes players mundiais para o desenvolvimento de novos negócios, corroborando a assertividade de nossa estratégia e o potencial do Açú como o porto da transição energética. Para isso, o porto firmou algumas parcerias para desenvolver em plantas-piloto de hidrogênio verde nas instalações do porto, com expectativa de produção em 2026. São projetos com capacidade inicial de 10 MW de eletrólise, podendo chegar a 100 MW em uma fase posterior. Parte do H2V será armazenada e enviada a potenciais consumidores no Sudeste do Brasil. E outra parte será destinada à planta de geração de amônia renovável. A planta-piloto, com caráter de projeto de pesquisa, também auxiliará na realização de testes de descarbonização para impulsionar essa indústria no país. Outras alternativas de geração de hidrogênio verde para mobilidade ou de projetos de larga escala, integrados com projetos de redução direta de minério de ferro também estão sendo estudados no Porto do Açú. Entre os memorandos de entendimento assinados com foco no desenvolvimento de projetos de hidrogênio, podemos citar as parcerias com Shell, Linde, Equinor, SPIC e Comerc Energia. O Açú é também o único porto com área de 1,2 milhão m² para licenciamento em andamento para a instalação de um hub de hidrogênio verde e derivados de baixo carbono, a ser alimentado pelas plantas de energia solar e pela



COM O INÍCIO DA OPERAÇÃO DAS PLANTAS DE HIDROGÊNIO VERDE NO AÇU, SERÁ POSSÍVEL PRODUIR FERTILIZANTES TENDO O HIDROGÊNIO VERDE COMO INSUMO"

chegada dos cabos de energia provenientes dos parques eólicos offshore no porto.

Que posição o Porto do Açú pretende ocupar no mercado de energia verde do Brasil? Qual o papel que deseja desempenhar?

A ambição do Porto do Açú é que até o final desta década os projetos de baixo carbono estejam implementados, sendo um dos poucos portos no mundo com industrialização fóssil e renovável atuando concomitantemente e atuando como uma plataforma de descarbonização para players globais. Para isso, o Porto-Indústria do Açú trabalha para atrair players interessados em instalar plantas de hidrogênio verde, planta solar fotovoltaica, bases logísticas para o segmento de eólica offshore e biomassa, biogás, bem como siderúrgicas que possam aproveitar essa energia limpa e reduzir a emissão de carbono. Participar de cadeia completa da descarbonização, da produção do hidrogênio verde até seu uso dentro do porto nas plantas que serão instaladas; é uma possibilidade que, hoje, nenhum porto do mundo oferece.

Os portos do Nordeste têm uma vantagem natural, que são o regime de ventos e a insolação, que garantem boa oferta de energia. Quais as vantagens do Porto do Açú para esse mercado?

Posicionado em um dos melhores pontos de vento da costa brasileira, o Açú tem potencial para ser um hub eficiente para projetos de eólica offshore, com incidência de ventos de mais de 8 m/s em águas rasas de até 50

m. Ao todo, há mais de 33 GW de projetos eólicos offshore sendo licenciados. Com de 44 km² de área disponível, pode abrigar manufatura e serialização de pás, torres, fundações e nacelles. Mas a principal vantagem competitiva do Porto do Açú em relação ao nordeste é estar localizado no sudeste, com possibilidade de ofertar o excedente de energia eólica produzida ao sistema nacional.

E quais os planos do porto para a siderurgia de baixo carbono? O que foi feito até agora? Quais as expectativas para os próximos anos?

Este desafio é uma grande oportunidade para o Porto do Açú se transformar em uma plataforma de descarbonização para auxiliar empresas com metas globais. Responsável por 8% das emissões mundiais, o setor siderúrgico se comprometeu a zerar suas emissões até 2050. Anunciamos recentemente memorando de entendimento (MoU) com a Vale para estudar o desenvolvimento de um Mega Hub no porto, localizado na região norte do Estado do Rio de Janeiro, para fabricação de HBI ("hot briquetted iron" ou ferro-esponja). O complexo industrial deverá receber em um primeiro momento pelotas da Vale e poderá incluir uma planta de briquete de minério de ferro, para alimentar a planta de HBI, matéria-prima essencial para o processo de descarbonização da cadeia siderúrgica brasileira e internacional. A iniciativa é pioneira ao contemplar um estudo técnico coordenado pelo Porto do Açú e acadêmicos do setor, que propõem a utilização de HBI como carga parcial nos alto-fornos, o que reduz a emissão de gases de efeito estufa e aumenta a produtividade do processo siderúrgico sem a necessidade de substituição dos ativos produtivos existentes, como os próprios alto-fornos e as aciarias. Hoje, o HBI é mais comumente empregado nos fornos elétricos a arco, mas a maior parte das siderúrgicas brasileiras utiliza alto-fornos. O uso do HBI nesse tipo de forno permitirá ao parque siderúrgico brasileiro uma transição mais suave no processo de descarbonização. O projeto prevê a produção de HBI com uso de gás natural, que estará disponível no Porto do Açú, e a possibilidade de convertê-la no futuro para hidrogênio verde, produzindo HBI com emissão de carbono próxima a zero. Tendo o Porto do Açú como porta de entrada de projetos de industrialização carbono zero, todas as condições e análises apontam para que o país se transforme em um grande produtor de HBI, suprimindo siderúrgicas em todo o mundo.



PortosRio

AUTORIDADE PORTUÁRIA

Rio de Janeiro

A PortosRio é a Autoridade Portuária responsável pela gestão dos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis. Tem importância estratégica como agente governamental provedor de infraestrutura portuária. Atualmente, o porto do Rio está realizando duas grandes dragagens, permitindo o acesso dos maiores navios que virão para costa leste da América do Sul. Ainda no Porto do Rio, estão em curso o projeto de aumento de calado do cais da Gamboa e a implantação do VTMS.

O porto de Itaguaí, por sua vez, passou, recentemente, por derrocagem que aumentou o calado no canal de acesso. Atualmente, o porto de Itaguaí está preparado para receber navios da classe New Panamax, com 366m de LOA.

Os portos do Rio de Janeiro e Itaguaí possuem acesso rodoviário, ferroviário e aquaviário privilegiados, com projetos de expansão da ferrovia dentro dos portos.

Os portos do Rio de Janeiro e Itaguaí possuem áreas para investimentos, tais como: carga geral, apoio offshore, granel líquido e sólido, hidrogênio verde, projetos industriais, logísticos ou de infraestruturas, propiciando oportunidades de negócios para os interessados.



Itaguaí



OPINIÃO



BENJAMIN GALLOTTI

Sócio fundador do Escritório Gallotti e Advogados Associados, conselheiro regional e nacional do Brasil Export e presidente do conselho do Portugal Export
opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Pelo crescimento da relação comercial Brasil-Portugal

comércio internacional depende de cooperação entre os parceiros comerciais, sendo fundamental para o crescimento econômico de um país. A relação entre Brasil e Portugal é enraizada na história, que deixou um legado cultural e linguístico permanente, contribuindo para um ambiente comercial mais acolhedor.

De todo modo, apesar de partilharmos a mesma língua e termos muitos costumes e tradições comuns desde os tempos coloniais, Brasil e Portugal não possuem relações comerciais expressivas em um cenário global, havendo grande potencial a ser explorado. Nesse sentido, as relações comerciais entre Brasil e Portugal, apesar de acanhadas, desempenham importante papel, fortalecendo os laços históricos e contribuindo para o desenvolvimento da atividade econômica em ambos os lados do oceano Atlântico.

De fato, a parca atividade comercial entre os países, deve ser vista como uma grande oportunidade para a formalização de negócios, com a abertura de novos mercados no âmbito do comércio exterior. Para tanto, é necessário identificar as falhas nas relações comerciais

entre os dois países, bem como planejar as prováveis soluções. Em visita oficial ocorrida em 22/04/23, em Lisboa, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva ressaltou em seu discurso que:

“Temos um potencial extraordinário para dobrar o fluxo de comércio exterior entre nossos países. Podemos ser mais ousados. Permitir que nossos empresários e ministros conversem mais. Discutam mais em busca de perspectivas de futuro no financiamento de nossas indústrias e produtos. O papel de um governante é abrir as portas, mas quem sabe fazer negócio e tem competência para isso são os empresários”.

Uma coisa é certa, o sucesso da relação comercial depende de esforço bilateral, de comprometimento dos governos e investimento dos empresários. A pouca expressão do comércio entre os países permite ampliar a atividade, alavancando a geração de empregos e o crescimento econômico, trazendo a melhora da qualidade de vida nos dois países.

Atualmente, o comércio bilateral entre os países movimenta US\$ 5,26 bilhões, com US\$ 4,27 bilhões em exportações ►



O mais moderno centro de pesquisa e treinamento: conceito pioneiro no mundo

Único com três programas de simulações diferentes. Parcerias com Tanque de Provas Numérico da USP, Technomar Engenharia e Wärtsilä.

PRATICAGEM DO BRASIL
 Instituto Praticagem do Brasil

The advertisement features a detailed view of a ship's bridge simulation interface. The interface includes various gauges and controls such as 'STEERING SYSTEM', 'RUDDER', 'COMPASS', 'AUTO-PILOT DEMANDED', and 'MODE SELECTION'. The heading is displayed as 180.0°. The background shows a simulated sea and sky environment.

A Santos Brasil presta serviços portuários com logística integrada, oferecendo soluções completas do porto ao e-commerce e impactando o dia a dia de milhões de pessoas ao redor do mundo.



OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 20

O SUCESSO DA RELAÇÃO COMERCIAL DEPENDE DE ESFORÇO BILATERAL, DE COMPROMETIMENTO DOS GOVERNOS E INVESTIMENTO DOS EMPRESÁRIOS. A POUCA EXPRESSÃO DO COMÉRCIO ENTRE OS PAÍSES PERMITE AMPLIAR A ATIVIDADE, ALAVANCANDO A GERAÇÃO DE EMPREGOS E O CRESCIMENTO ECONÔMICO, TRAZENDO A MELHORA DA QUALIDADE DE VIDA NOS DOIS PAÍSES

brasileiras, comandada pelo setor de petróleo (59% do total). Os produtos agrícolas representam cerca de 20% do total explorado. Portugal apresenta-se hoje como economia crescente dentro do bloco econômico da União Europeia, tendo alcançado a diminuição das taxas de desemprego e da dívida externa, além do aumento dos níveis de educação da população.

Todavia, as relações atuais entre as duas nações não trazem números expressivos. O crescimento do comércio entre Brasil e Portugal depende de diversos fatores que podem estimular o desenvolvimento das relações comerciais entre os dois países. Alguns dos principais motivos que podem explicar essa situação, incluem:

Barreiras tarifárias e não tarifárias: barreiras tarifárias, como tarifas de importação, e barreiras não tarifárias, como regulamentações técnicas e sanitárias, podem dificultar o acesso ao mercado de cada país. Negociar acordos comerciais que reduzam ou eliminem essas barreiras é fundamental para estimular o crescimento do comércio.

Estrutura econômica: A estrutura econômica de cada país e a competitividade de suas indústrias desempenham um papel importante no comércio bilateral. Se os produtos de um país não são competitivos em termos de qualidade, preço ou inovação, isso pode limitar o crescimento do comércio.

Instabilidade econômica e política: A instabilidade econômica e política em qualquer um dos países pode criar incertezas que afetam negativamente o comércio. Investidores e empresas muitas vezes são cautelosos quando há instabilidade, o que pode prejudicar o crescimento do comércio. A segurança institucional

e jurídica ajudaria a superar essa barreira. Outra alternativa seria estabelecer a arbitragem para a solução de conflitos, reduzindo o tempo para uma decisão definitiva e permitindo a atuação de profissionais especializados.

Flutuações cambiais: As flutuações nas taxas de câmbio podem afetar significativamente o comércio internacional. Se a moeda de um país se valoriza em relação à moeda do outro, isso pode tornar os produtos desse país mais caros no mercado de destino. Políticas públicas que demonstrem o compromisso do país para alcançar a estabilidade econômica são importantes.

Desafios logísticos: Infraestrutura de transporte deficiente, atrasos alfandegários e complexidades no processo de exportação e importação, podem desencorajar o crescimento do comércio. A redução da burocracia e, por consequência, do tempo de desembarço aduaneiro são sempre desejáveis.

Nunca é demais repetir que Portugal deve ser visto como a porta de entrada para a Europa, que possui rodovias e ferrovias que permitem que os produtos brasileiros sejam distribuídos por todo o continente.

Para impulsionar o crescimento do comércio entre Brasil e Portugal, é essencial que ambos os países trabalhem juntos para superar esses desafios. Isso pode incluir a negociação de acordos comerciais favoráveis, a melhoria da infraestrutura de transporte e logística, o incentivo à inovação tecnológica, preferencialmente mediante parcerias empresariais. O desenvolvimento do comércio bilateral pode trazer benefícios econômicos para ambos os países, fortalecendo seus laços históricos e culturais.

Tecnologia, eficiência e inovação no coração da Amazônia



Compromisso com o crescimento econômico e o desenvolvimento da região: É assim que trabalhamos, com foco em eficiência e sustentabilidade, e graças a isso, conquistamos o título de primeiro Porto Verde do Brasil.

O Super Terminais opera cargas containerizadas, cargas de projetos e cargas soltas, sejam elas nacionais ou importadas, com uma equipe de profissionais capacitados e comprometidos com a excelência de entrega aos nossos clientes.



**SUPER
TERMINAIS**



A conexão entre logística e crescimento sustentável

Em operação desde 2014, o Porto do Açu possui 10 terminais de classe mundial e é o maior porto-indústria privado de águas profundas da América Latina. Orientado pela perspectiva estratégica da Prumo, a industrialização do porto incluirá a **expansão das atividades de mineração e óleo & gás**, o avanço de **projetos de energia renovável** e o fomento das **indústrias de baixo carbono**, colocando o Brasil em posição de destaque mundial como parceiro da transição energética.

57 Mtons

de carga movimentada em 2022

22

empresas instaladas

7km

de cais e potencial de expansão para 17km

90km²

de área industrial já licenciada

3GW

parque termelétrico abastecido por GNL

+30%

do petróleo exportado pelo Brasil é movimentado pelo Açu

360.000m²

de área alfandegada no Terminal Multicargas

40km²

de área dedicados a uma reserva ambiental

1MM m²

em licenciamento para o hub de hidrogênio de baixo carbono

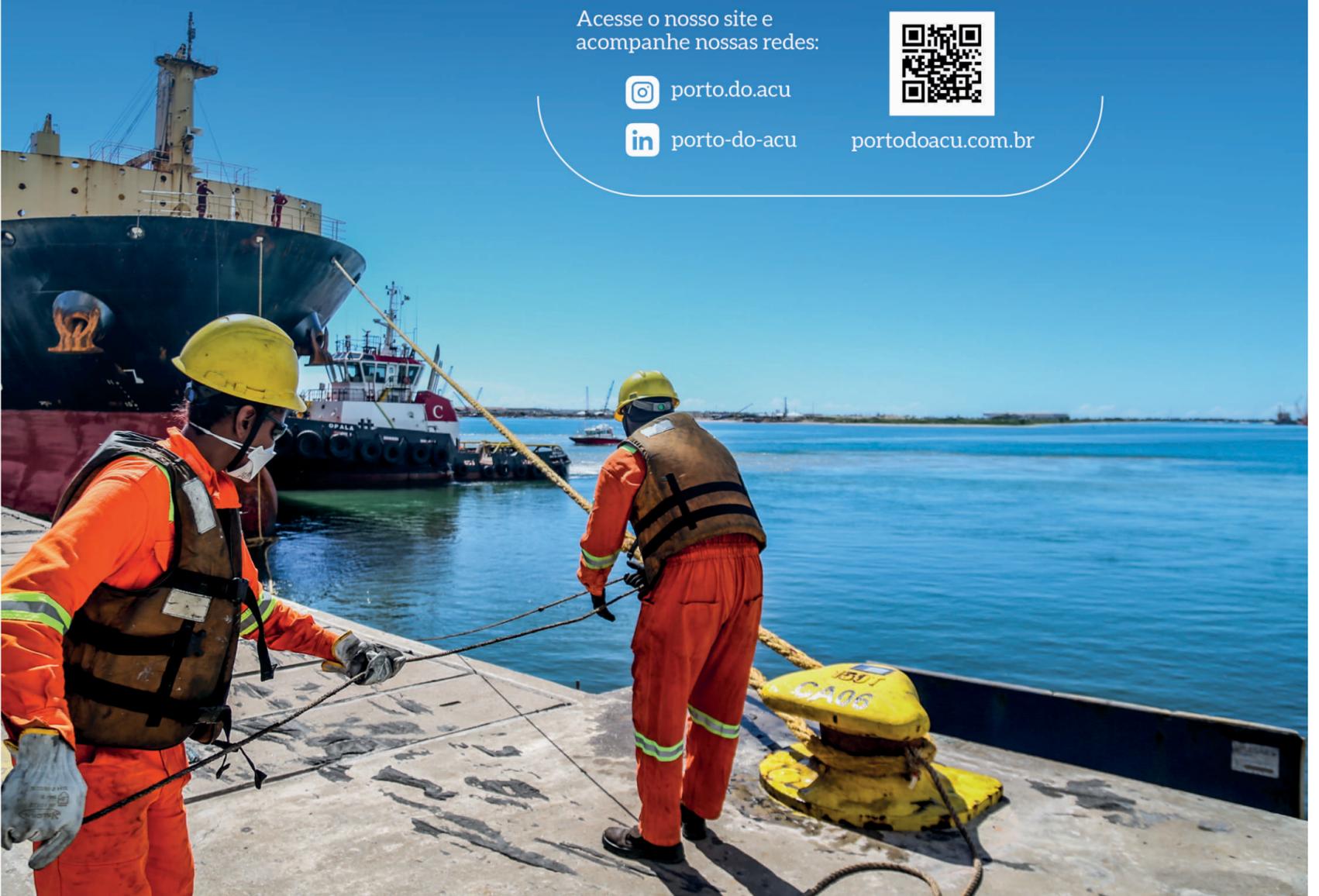
Acesse o nosso site e acompanhe nossas redes:

 porto.do.acu

 porto-do-acu



portodoacu.com.br



Uma conquista que a equipe da Portonave carrega com orgulho.



A Portonave foi responsável por 20% de toda movimentação* portuária de contêineres do Brasil, geramos eficiência para os negócios, desenvolvimento sustentável e oportunidades para milhares de pessoas. Em 2023, fomos eleitos pela Exame a quarta Melhor Empresa do segmento de Transporte, Logística e Transporte Logístico do Brasil e a melhor de Santa Catarina. Um reconhecimento que acaba de atracar no nosso cais e que toda a equipe da Portonave carrega com orgulho.

*Carga cheia de contêineres. Período: 1º semestre de 2023. Fonte: Datamar 2023.



PORTONAVE

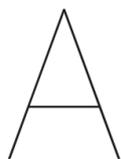
Movimentamos mais do que contêineres



MARCELO DE SOUZA SOBREIRA
Conselheiro, consultor e professor
em Mercados Financeiro e de Capitais
opinio@portalbenews.com.br

► ECONOMIA

Hub de transporte, logística e comércio exterior



Além de bons vinhos e dos diversos tipos de pratos de bacalhau - conhecidos e admirados pelos brasileiros - Portugal também deve ser reconhecida pela qualidade nos setores de transporte, logística, tecnologia e comércio exterior. Voltado para o Oceano Atlântico, o país tem a vocação para exportação de produtos nos diferentes modais (portos, rodovias e ferrovias) e, quando se fala em logística e tecnologia, observa-se que se tornou um hub de inovação e empreendedorismo.

Neste artigo, compartilho minha experiência vivenciada, ao longo do ano, em agendas com empresários portugueses, brasileiros residentes em Portugal e no Brasil, representantes de associações de classe e executivos do setor portuário local. Foram diversas reuniões, webinars, visitas técnicas e eventos ligados ao setor de infraestrutura, transporte e tecnologia. Todos com o mesmo objetivo: gerar conexões, parcerias e alavancar negócios entre Brasil e Portugal.

Indubitavelmente, um dos locais que mais participei de reuniões e fóruns de discussões foram nos portos portugueses, notadamente os portos de Aveiro, Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines. Todos os portos contribuem para o crescimento da economia lusitana, destacando por exemplo, a posição de Sines como "Top 15 dos maiores portos de containers da União Européia" e o reconhecimento do porto de Lisboa como "o melhor porto de cruzeiros da Europa", pelo 9º ano.

Além disso, o porto de Aveiro foi palco de debates do seu novo terminal intermodal e do terminal ferroviário da plataforma logística de Salamanca, na Espanha. Em Leixões, o porto se destaca pela eficiência de sua infraestrutura portuária, sua posição geoestratégica e pela competitiva na cadeia de abastecimento da Península Ibérica. Ademais, Leixões detém um excelente centro de treinamento e simulador de Ponte de Navio, que permite o estudo de manobra e navegação, com diferentes condições meteorológicas e estados do mar. Já em Setúbal, ocorreu a visita ao porto e o fórum "A Intermodalidade ►

Unimed 
Santos

Santos
tem o maior
porto da
America Latina,
**e o maior
sistema de
cooperativa
médica do
mundo.**



Aqui
tem
gente.

Aqui
tem
Cuidado.

Aqui
tem
Unimed.

A Unimed Santos, pioneira do cooperativismo médico, se orgulha de cuidar da saúde do trabalhador das principais empresas portuárias.

Você também pode fazer parte
Acesse: unimedsantos.coop.br

 **JRB&B**
Gestão de Benefícios

VENDAS
4007-1018
www.jrb.com.br

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 25

AQUELES QUE CONHECEM PORTUGAL APENAS COMO SINÔNIMO DE “VINHO E BACALHAU” ESTÁ MAIS DO QUE NA HORA DE “APRIMORAR A LEITURA”, CONHECER OS HUBS DE INOVAÇÃO OU CONSIDERAR O PROCESSO DE INTERNACIONALIZAÇÃO COMO UMA OPÇÃO PARA GERAÇÃO DE NEGÓCIOS NA COMUNIDADE EUROPEIA

no Porto de Setúbal” que contou com empresários e players do setor para discutir as melhorias, o futuro da cadeia logística e o crescimento do porto.

A recente visita técnica realizada no Porto de Lisboa foi no mesmo dia em que o porto passou a ter um novo serviço semanal com o Brasil, ligando a Europa e o Mediterrâneo à América do Sul. Este novo serviço é operado conjuntamente pela COSCO, OOCL e ONE, através de oito navios com capacidade para 3000/4000 TEU. Em Portugal, a rota do serviço LUX passa pelo porto de Lisboa e, na América do Sul, o itinerário escala os portos brasileiros de Santos, Paranaguá, Itapoá e Rio de Janeiro.

A agenda comum de todos os portos é o cumprimento das metas de descarbonização, a modernização tecnológica dos serviços portuários e da segurança, e o aumento da digitalização de seus processos. Na minha opinião, toda essa dinâmica contribui com o aumento do comércio exterior do país e, com isso, favorece as empresas locais.

Diversos eventos foram organizados pelo WTC Lisboa e pela Associação das Empresas Familiares, e observei que, o fato de responderem por 65% do PIB nacional, 50% da geração de empregos e mais de 70% das empresas em Portugal serem familiares, evidencia sua importância no país. Muitas empresas portuguesas podem utilizar o mercado de capitais e estão preparadas para aumentar suas relações comerciais com o Brasil e a África, nas atividades de transporte, logística e tecnologia.

A existência de vários parques tecnológicos, congressos e

feiras de negócios em Lisboa, Matosinhos, Aveiro e Coimbra, por exemplo, também materializam o interesse sobre o tema. Na Ásia, participei de várias edições do Singapore Fintech Festival e das conferências do Milken Institute que tratavam da importância da digitalização e sustentabilidade nos negócios. Aqui em Portugal, além de diversos eventos organizados pela Fintech House, estou entusiasmado em participar mais uma vez do Web Summit, maior evento de empreendedorismo e inovação que acontecerá no próximo mês, em Lisboa.

A capital portuguesa é também a sede do Hub Criativo Beato, um centro de inovação para empresas criativas e tecnológicas. Outros centros tecnológicos visitados pelos conselheiros do fórum Brasil Export foram: o CEiiA (Centro de Engenharia e Desenvolvimento) que fica em Matosinhos, e o Sines Tecnoplo que oferece consultoria, apoio e formação em inovação, empreendedorismo e desenvolvimento sustentável. Trata-se de centros tecnológicos que desenvolvem e operam novos produtos e serviços para indústria tecnologicamente avançadas (tais como mobilidade urbana, automotiva e aeronáutica) e reúnem startups portuguesas e estrangeiras.

Portanto, aqueles que conhecem Portugal apenas como sinônimo de “vinho e bacalhau” está mais do que na hora de “aprimorar a leitura”, conhecer os hubs de inovação ou considerar o processo de internacionalização como uma opção para geração de negócios na Comunidade Européia. Para aqueles que já colhem os frutos existentes nas áreas de transporte, logística, tecnologia e comércio exterior: o céu é de brigadeiro e o mar, de oportunidades!



Além de experiência, segurança e inovação, o T-Grão tem a melhor tecnologia para armazenagem e embarque de grãos!

T-Grão,
há 25 anos crescendo junto
com o Porto de Santos!

25
anos
T-GRÃO
CARGO
Terminal de Granéis S/A

**ANGELINO CAPUTO**

Diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e presidente do Conselho Brasil Tech Export
opinio@portalbenews.com.br

► TECNOLOGIA

A facilitação do comércio impulsiona a modernização dos processos logísticos/portuários

há se vão 10 anos desde que os representantes dos 162 países que compõem a OMC – Organização Mundial do Comércio aprovaram, na IX Conferência Ministerial daquela entidade que ocorria em Bali, na Indonésia, um conjunto de 53 recomendações a serem seguidas por todos os países membros para desburocratizar as fronteiras e agilizar o fluxo do comércio mundial.

A partir dali, cada representante ficou de sensibilizar seu respectivo país a ratificar o AFC – Acordo de Facilitação do Comércio, tendo ficado combinado que quando 108 países (2/3 dos países membros) ratificassem o acordo ele entraria em vigor no mundo. O Brasil ratificou em 2016, durante a visita do Embaixador Reinaldo Azevedo, Diretor-Geral da OMC, a Brasília, mas a marca de 2/3 só foi atingida em 22/02/2017, quando o AFC efetivamente entrou em vigor.

De lá para cá muita coisa já aconteceu e talvez ainda existam pessoas que não saibam que elas fazem parte das obrigações assumidas pelo Brasil nesse grande pacto global, que contribuirá

para que o comércio mundial, mais dinâmico e desburocratizado, absorva grande parte da mão de obra que precisará ser reciclada em função da chamada 4ª Revolução Industrial. Temos, por exemplo, a DUE – Declaração Única de Exportação, a DUIMP – Declaração Única de Importação, o Módulo Recintos, que transmite informações de controle aduaneiro direto dos recintos alfandegados para os computadores do SERPRO em Brasília, o CCT – Controle de Cargas e Trânsito aéreo, o programa OEA – Operador Econômico Autorizado, que concede menos burocracia aduaneira para as empresas que concordarem em certificar previamente alguns processos de segurança e compliance etc. Por aqui, o centro da estratégia brasileira para a implantação do AFC é o desenvolvimento e a implantação do PUCOMEX - Portal Único do Comércio Exterior. É em torno dessa ferramenta automatizada de produtividade que a Receita Federal do Brasil, o MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e os 19 órgãos anuentes do comércio exterior modernizam seus processos e garantem que ►



Aqui o futuro já é presente!

www.transbrasa.com.br
 (13) 3257-1011



OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 27

MUITA COISA JÁ ACONTECEU E TALVEZ AINDA EXISTAM PESSOAS QUE NÃO SAIBAM QUE ELAS FAZEM PARTE DAS OBRIGAÇÕES ASSUMIDAS PELO BRASIL NESSE GRANDE PACTO GLOBAL, QUE CONTRIBUIRÁ PARA QUE O COMÉRCIO MUNDIAL, MAIS DINÂMICO E DESBUROCRATIZADO, ABSORVA GRANDE PARTE DA MÃO DE OBRA QUE PRECISARÁ SER REICLADA EM FUNÇÃO DA CHAMADA 4ª REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

o Brasil cumprirá todos os compromissos assumidos junto à OMC. Vale ressaltar que a construção desse novo cenário desburocratizado e até mesmo o refinamento dos requisitos técnicos para o desenvolvimento do PUCOMEX é realizado envolvendo-se toda a sociedade, que é convidada tanto para mapear os processos atuais como para propor melhorias nesses processos, de forma que a automatização já seja feita em cima de processos otimizados.

Nesse ponto merece destaque a atuação da Aliança Procomex, uma entidade da sociedade civil parceira da Receita Federal, que centraliza as reuniões com os entes privados e consolida as sugestões para que o Portal Único capture nos processos as reais necessidades do chamado “chão de fábrica”.

A ABTRA, uma das entidades mantenedoras da Aliança Procomex, é ativa nas reuniões que promovem o mapeamento e revisão de processos aduaneiros que ocorrem nos recintos associados, contribuindo bastante para a evolução do PUCOMEX. Outro aspecto que às vezes passa despercebido é a evolução normativa acelerada que ocorre em paralelo à evolução do PUCOMEX. Isso deve ser uma constante pelo menos até o final de 2026, quando os últimos módulos desse portal serão entregues, de acordo com o cronograma atual do projeto, finalizando com a entrega do CCT marítimo.

O maior exemplo dessa modernização dos normativos aduaneiros, como consequência da implantação do AFC, foi a edição da Portaria RFB nº 143/2022, que não se preocupou apenas em modernizar as especificações de equipamentos utilizados nos processos aduaneiros que ocorrem nas nossas fronteiras. Esse novo “normativo do alfandegamento”, em conjunto com diversas outras portarias editadas pela

RFB/COANA – Coordenação Nacional das Aduanas também permitiu, graças à evolução tecnológica que garante o maior controle das cargas, a convivência de cargas a nacionalizar com cargas nacionalizadas e cargas nacionais em um mesmo armazém alfandegado.

Isso permite aos recintos alfandegados promoverem uma verdadeira revolução nos seus modelos de negócio, deixando de ser exclusivamente locais para a movimentação e armazenamento de cargas de importação. Isso sem falar da possibilidade dessas instalações se transformarem também em pequenas unidades industriais, conciliando o regime especial de entreposto aduaneiro, que é a suspensão por até um ano na obrigação de recolhimento do imposto de importação para as cargas que permanecerem no recinto alfandegado, com a possibilidade de se usar esses insumos em processos industriais. E a ABTRA acaba de dar mais uma contribuição tecnológica importantíssima nesse cenário. A verificação e a inspeção física remota de mercadorias pelos fiscais da Receita Federal ganharam uma importância enorme, em especial durante a pandemia de Covid-19. Some-se a isso a redução cada vez maior no número de fiscais nas alfândegas. Num primeiro momento, o processo desenvolvido pela ABTRA em conjunto com a Alfândega de Santos desde 2017 serviu de inspiração para a edição da Portaria COANA nº 75/2022.

Agora a solução tecnológica da ABTRA evoluiu e pode ser utilizada, via Web, em todo o território nacional, exclusivamente pelas empresas associadas, mediante um simples rateio dos custos. Essa solução pode ser conhecida durante a realização do Fórum Brasil Export, em Brasília, no stand da associação na Expo Brasil Export.



Transglobal

Operações Portuárias

Uma história de sucesso, com 15 anos de excelência, experiência e inovação em movimentação de cargas no Brasil.

Soluções eficientes em operações portuárias!



Suape - PE



Itaquí - MA



Barcarena - PA



Soluções logísticas



Operação portuária



Agência Marítima



Terminais para armazenagem

Transglobal pelo Brasil:

Barcarena - PA: Tv Isidoro de Carvalho, S/N, Quadra 30 - Lote 14, - CEP: 68447-000, BR.

São Luís - MA: Rua dos Miquerinos, 01 Sala 1002 - CEP: 65075-038, BR.

Recife - PE: Rua Ribeiro de Brito 830 Sala 301 e 302 - CEP: 51021-310, BR.



SÉRGIO AQUINO

Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)
e presidente do Conselho do Norte Export
opinio@portalbenews.com.br

► MODERNIZAÇÃO

Sistema laboral portuário ultrapassado – Prejuízo para todos



acompanhando um movimento mundial, o Brasil também implementou uma nova legislação para o sistema portuário em 1993, por meio da Lei 8.630/93. A denominada lei de modernização portuária, implementou um novo marco regulatório inovador, que

podemos resumir em três principais pilares: a) a efetiva participação empresarial nos investimentos de instalações portuárias e na realização das operações portuárias (arrendamentos e terminais privativos); b) o fortalecimento da descentralização na gestão e administração portuária com participação da comunidade local por meio do CAP-Conselho de Autoridade Portuária; e c) um novo modelo de trabalho portuário sem comando dos sindicatos, garantindo o trabalho avulso ou com vínculo empregatício.

Decorridos vinte anos da “lei de modernização portuária”, necessitando melhorias em seu texto, a Presidente Dilma Rousseff editou a Medida Provisória 595, transformada na atual Lei 12.815 de 2013, que revisitou os três principais pilares já mencionados. Deveria ter sido uma boa oportunidade para aperfeiçoar o modelo portuário de forma integral, porém infelizmente isso não ocorreu, em especial em relação aos temas que envolvem as questões do trabalho portuário.

Em relação à participação da iniciativa privada, nos investimentos das instalações portuárias e na realização das operações portuárias, realmente a nova legislação cumpriu os seus objetivos, em especial sobre os denominados TUPs – Terminais de Uso Privado. Sobre o modelo de gestão e administração portuária, a centralização decisória no Governo Federal e enfraquecimento dos CAPs – Conselhos de Autoridade Portuária, são questões contestadas e com necessidade de revisões, porém, tem sido superados parcialmente com as atuações técnicas dos gestores em anos recentes.

Se nos dois primeiros pilares, as alterações legais foram positivas ou contaram com deficiências ainda superáveis, em relação ao terceiro pilar, relacionado ao trabalho portuário,

a nova e atual legislação portuária, desafortunadamente foi e infelizmente continua sendo um retrocesso absurdo.

Em relação ao sistema laboral portuário, a MP-595 e o texto convertido na Lei 12.815/13, perderam a oportunidade de avançar, corrigindo algumas deficiências da Lei 8.630/13, e conseguiram a proeza de tornar o Brasil como detentor do pior e mais atrasado modelo legal.

A principal questão se relaciona à contratação de trabalhadores portuários com vínculo empregatício. Enquanto a OIT – Organização Internacional do Trabalho, regula tal tema com a utilização do critério de “prioridade”, conforme constante em sua Convenção 137, assinada pelo Brasil, a atual Lei 12.815/13 determina o critério de exclusividade. A anterior Lei 8.630/93 também utilizou o critério da exclusividade, porém não envolvendo a atividade de capatazias, sabidamente como a que mais necessita de empregados permanentes. Tal questão já havia sido equacionada por um Dissídio de Natureza Jurídica, postulado pela FENOP, que recebeu claro Acórdão decisório do TST – Tribunal Superior do Trabalho, conforme o seguinte texto: “A partir de 12 de agosto de 1995, data da incorporação da Convenção nº 137 da OIT ao ordenamento jurídico, a contratação de trabalhador, por prazo indeterminado, para o serviço de capatazia, deve ocorrer, prioritariamente, dentro do sistema, especificando o operador portuário a qualificação do trabalhador desejado, facultando-se às empresas operadoras portuárias a contratar, por prazo indeterminado, fora do sistema, na hipótese de remanescer vagas”. (destacamos).

Tal tema além de representar um retrocesso absurdo, ainda envolve questões não esclarecidas. Estranhamente no Parecer 014-2013-CN, o senador Eduardo Braga, relator da MP-595/12, defendeu o critério da prioridade, porém no texto encaminhado para a votação, constava o critério de exclusividade, conforme em sequência.

Relatório do senador Eduardo Braga: “Preservou-se a prioridade de trabalho conferida ao portuário avulso pelo art. 3, item 2, da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), protegendo-se, assim, o trabalhador dos efeitos negativos que possam advir da modernização dos portos”. (destacamos) Cabe sempre destacar que essa exclusividade é de cada trabalhador com inscrição no

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 29

A SOMATÓRIA DESSES DOIS ABSURDOS REGRAMENTOS (EXCLUSIVIDADE NA CONTRATAÇÃO E DEFINIÇÃO DE EQUIPES DEPENDENTES DE NEGOCIAÇÕES COM OS SINDICATOS) APRISIONAM OS SETOR EMPRESARIAL PORTUÁRIO, TORNANDO AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS MAIS CUSTOSAS, DIFICULTANDO AS EVOLUÇÕES TECNOLÓGICAS E PRINCIPALMENTE SONEGANDO GRANDE QUANTIDADE DE EMPREGOS QUE OS BRASILEIROS TANTO NECESSITAM.

OGMO e não se trata de exclusividade de tal órgão gestor. A exclusividade dos trabalhadores com inscrições em OGMO, tem prejudicado seriamente o setor portuário no seu desenvolvimento, o país que necessita geração de empregos e inclusive os próprios trabalhadores portuários que se imaginando protegidos por esse privilégio, não contam com desafios e incentivos para se aperfeiçoar profissionalmente.

Grande quantidade de vagas permanecem sem preenchimento em terminais portuários, por falta de interesse dos trabalhadores portuários, com inscrição em OGMOs e detentores dessa reserva de mercado, prejudicando os investimentos e elevando os custos portuários, com a “obrigatoriedade forçada pelos sindicatos laborais portuários”, de utilização de trabalho na forma de avulsos, onde as empresas também são reféns da obrigatoriedade de negociar com tais entidades as formações das equipes de trabalho. Enquanto no trabalho com portuários vinculados, as empresas contam com a natural liberdade para definir as equipes de forma de distribuição dos trabalhadores; no trabalho avulso a legislação delega esse direito aos sindicatos, que o exercem nas obrigatórias negociações coletivas.

A somatória desses dois absurdos regramentos (exclusividade na contratação e definição de equipes dependentes de negociações com os sindicatos) aprisionam os setor empresarial portuário, tornando as operações portuárias mais custosas, dificultando as evoluções tecnológicas e principalmente sonegando grande quantidade de empregos que os brasileiros tanto necessitam.

Além desses dois fatores (exclusividade e definição de equipes), o setor ainda padece com a irresponsabilidade dos Governos Federais, que de longa data, recebem anualmente vultosos valores exclusivamente pagos pelo setor empresarial portuário, para os treinamentos de seus trabalhadores, e vêm tais valores serem incorretamente contingenciados, para a geração de superávit fiscal.

Segundo os levantamentos da FENOP – Federação Nacional das Operações Portuárias, somente retorna para os treinamentos uma média anual de 5% dos valores que o setor empresarial recolhe para o Fundo do Desenvolvimento do

Ensino Profissional Marítimo, gerido pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil e responsável por custear também os treinamentos portuários. A própria Marinha do Brasil não consegue a liberação de tais recursos.

Mais vergonhosa ainda a irresponsabilidade do Poder Público em relação aos recursos para os treinamentos portuários, pagos pelo setor empresarial, que ocorreu em 2021 quando do saldo disponível no mencionado Fundo, de cerca de R\$ 1,670 bilhão, foram retirados R\$ 1,6 bilhão para o pagamento de dívidas públicas. Se restaram em 2021 apenas cerca de R\$ 60 milhões, os recolhimentos de valores pelo setor empresarial são tão ativos, que atualmente tal Fundo já conta novamente com um saldo de cerca de R\$ 550 milhões, porém mantendo a triste tradição de contingenciamento e falta de disponibilidade para os treinamentos de todos os que atuam no setor portuário.

Assim a exclusividade nas contratações com vínculo empregatício, a obrigação de negociação com os sindicatos para a definição das equipes e distribuição dos trabalhadores e por derradeiro da indisponibilidade dos recursos pagos pelo setor empresarial para os treinamentos do setor portuário, são exemplos flagrantes do sistema legal ultrapassado, que vem prejudicando o setor portuário e todos os envolvidos.

O Brasil não pode continuar convivendo com esse sistema laboral portuário ultrapassado. A FENOP defende a liberdade para as contratações e para as definições de equipe de trabalho e também a transferência das arrecadações para os treinamentos para um Sistema S, assim como ocorre em outras atividades econômicas e está dialogando com a CNT-SEST/SENAT sobre o tema. A FENOP está firmemente comprometida com a luta para mudar esses atrasos, quer por alteração legal ou por questionamentos judiciais e vem conclamando as federações laborais portuárias, para que se encontre um entendimento nacional.

A FENOP conclama também a todos os responsáveis pelo Poder Público em todas as esferas e a todas as entidades do setor empresarial portuário e correlato para que unamos forças para a correção dessas principais distorções.

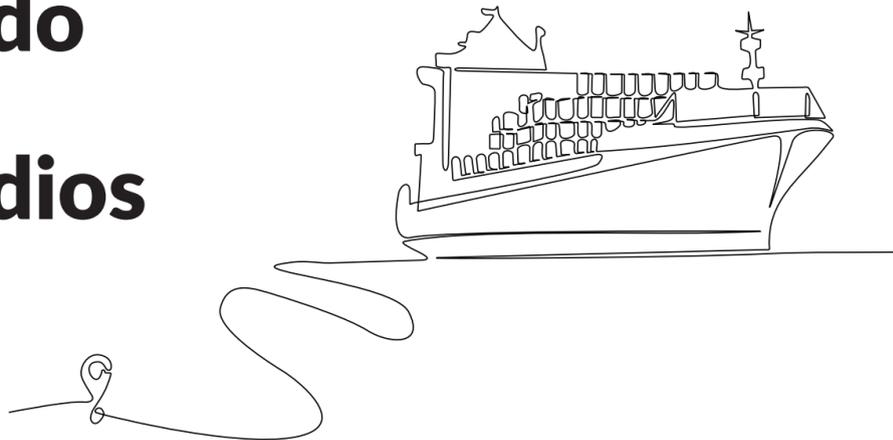


MARCELO NERI

presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) e vice-presidente regional das Américas da Federação das Associações Nacionais de Fretadores de Navios e Agentes de Navegação (Fenasba)
opinio@portalbenews.com.br

► AGENCIAMENTO MARÍTIMO

Quando tudo remonta aos primórdios da História



A cidade de Amã, na Jordânia, com sua rica tapeçaria histórica e antigos sítios arqueológicos, abre seus lugares sagrados e serve nesta semana do dia 16 de outubro como palco para o Congresso da Federação Mundial de Agentes Marítimos e Ship Brokers

(FONASBA). Enquanto os especialistas de diversos países em agenciamento marítimo e 'ship brokerage' discutem as complexidades e nuances do comércio moderno, a sombra de conflitos antigos e atuais paira a apenas 160 km de distância, na região da Faixa de Gaza e Israel.

O agenciamento marítimo é uma profissão que remonta a aproximadamente 5.000 anos A.C.

Da mesma forma que o solo jordaniano abrigou impérios antigos, como os nabateus, romanos, bizantinos e árabes islâmicos há milênios de anos atrás, foi também no período dos primórdios da história dos fenícios e dos gregos, quando os comandantes ou donos das embarcações precisavam de apoio para resolver situações e aportar, ou mercadores da antiguidade precisavam de alguém para organizar uma travessia segura de suas mercadorias pelos mares instáveis, que a profissão do agente marítimo já se fazia presente. Atualmente, diversos atores do mercado internacional que lidam com a logística portuária continuam confiando em profissionais como os agentes para garantir a chegada e partida segura dos navios nos portos de todo o mundo.

Essa interdependência marcou o início de uma rede globalizada de comércio que hoje permanece fundamental para nossa economia global.

No entanto, essa mesma região do Oriente Médio que viu o nascimento do agenciamento marítimo, local que nesta semana celebra-se o encontro anual para discussões de foro internacional da categoria e mercado marítimo, também é palco de inúmeras disputas por terras e poder. Desde os tempos bíblicos, ao redor de 1.500 A.C, a invasão de Josué a Canaã, "a Terra Prometida" do povo hebreu, foi a primeira manifestação do Estado de Israel, seguindo-se a esta inúmeros eventos que culminam hoje com as terras que agora compreendem o Estado de Israel e a Faixa de Gaza, cenários dos recentes conflitos, devido à sua localização estratégica e significado religioso.

O mar sempre foi uma fonte de riqueza e oportunidade. As cidades-estado fenícias, por exemplo, prosperaram com o comércio marítimo. Elas estabeleceram as primeiras formas de

comércio internacional, garantindo que os produtos pudessem viajar de um porto a outro com segurança. Enquanto isso, a terra entre o rio Jordão e o Mediterrâneo foi palco de batalhas entre diferentes povos que buscavam controle, seja pelas suas rotas comerciais, seja pelo seu significado religioso.

Em um paralelo simbólico, enquanto Amã é palco para que uma indústria milenar possa discutir seus problemas, práticas modernas, inovações e soluções, buscando harmonizar e facilitar o comércio e as relações internacionais, a cooperação, o diálogo e o entendimento mútuo, a poucos quilômetros temos um outro palco de atores, história, desentendimentos e confrontos igualmente milenares. É quase irônico que um ofício tão antigo, cuja contribuição para conectar povos e nações pelos mares vem de milênios, esteja reunido tão próximo de uma região onde a conexão e a compreensão mútua têm sido tão desafiadoras quando se trata da luta milenar por suas terras.

Como vice-presidente das Américas para a FONASBA e representando a FENAMAR em sua atual presidência, que conta ainda com filiação à CIANAM (Câmara Interamericana de Associações Nacionais de Agentes) vim a Amã para contribuir para o debate de ideias neste novo encontro mundial da FONASBA (Federação das Associações Nacionais dos Ship Brokers e Agentes), junto aos demais membros de agentes marítimos e shipbrokers dos 70 países que representam mais de 5.000 empresas.

A FENAMAR não tem medido esforços para levar a voz do agenciamento marítimo em diversos foros nacionais e internacionais, de cunho empresarial e governamental, em debates sobre portos e logística portuária, bem como não tem poupado seu tempo para que as vozes de todos os membros das Américas na FONASBA sejam ouvidas e possam trabalhar em conjunto e cooperação.

Enquanto nos reunimos na capital da Jordânia, a energia única da cidade de tempos imemoriais faz lembrar que a profissão que celebramos tem raízes tão profundas quanto os conflitos que observamos a uma curta distância.

Assim, talvez, como o agenciamento marítimo tem servido como uma pequena ponte de contribuição para o comércio de mercadores nos portos entre nações por milênios, possamos ter esperança que um dia, de alguma forma, haja um milagre de paz concebido por algum outro agente que por milênios muitos aguardam.

EM UM PARALELO SIMBÓLICO, ENQUANTO AMÃ É PALCO PARA QUE UMA INDÚSTRIA MILENAR POSSA DISCUTIR SEUS PROBLEMAS, PRÁTICAS MODERNAS, INOVAÇÕES E SOLUÇÕES, BUSCANDO HARMONIZAR E FACILITAR O COMÉRCIO E AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS, A COOPERAÇÃO, O DIÁLOGO E O ENTENDIMENTO MÚTUO, A POUCOS QUILOMETROS TEMOS UM OUTRO PALCO DE ATORES, HISTÓRIA, DESENTENDIMENTOS E CONFRONTOS IGUALMENTE MILENARES

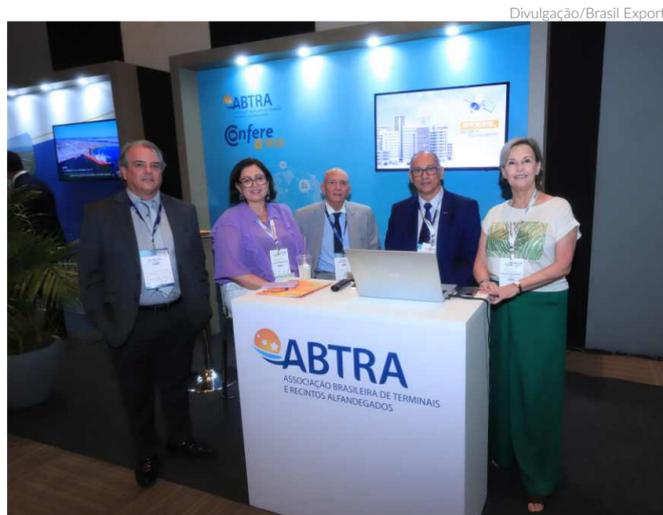
VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br



Uma das grandes atrações deste Brasil Export 2023 é a estreia da Expo Brasil Export, organizada bem ao lado da sala de debates do nosso Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, no centro de convenções do belo Royal Tulip, hotel à beira do Lago Paranoá, em Brasília. Na Expo, empresas, entidades do setor e prestadores de serviço apresentam, em seus estandes, inovações e avanços dos setores portuário, de transportes e infraestrutura. Hoje, eles estão na Vitrine.



Bayard Umbuzeiro Neto, Juliana Rodrigues, Bayard Umbuzeiro Filho, Angelino Caputo e Milena de Castro trazendo as novidades tecnológicas da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), como o Confere Web, ferramenta que permite a inspeção de cargas de modo remoto pela internet.



No estande da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino e Cris Dutra. Na tarde de ontem, Sérgio, que preside a Fenop, foi eleito para comandar a Associação dos Portos de Língua Portuguesa (Aplop) pelo próximo ano. Escolha mais do que acertada.



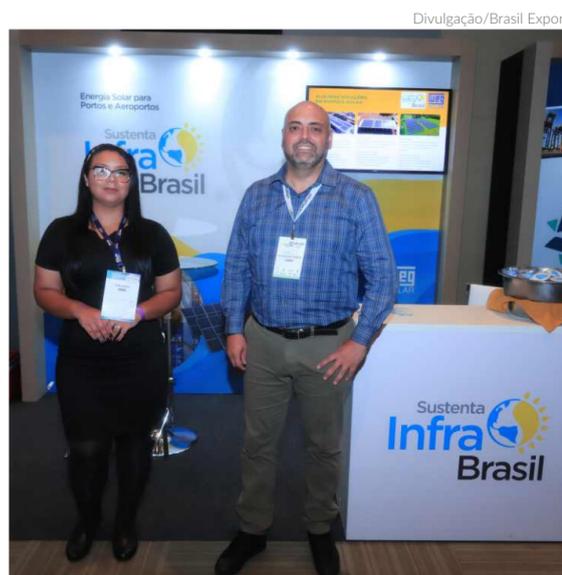
Millena Siqueira, Marco Riveiro, Sandro Moura, Rafaella Viana e Bruno César, celebrando os 40 anos do Grupo Agemar, no estande da Expo Brasil Export.



Diogo Lima e Thiago Lemgruber apresentavam os destaques da OSX.



No espaço da ModalGR, Danilo Abbondanza e Roberto Claro explicavam os avanços tecnológicos à disposição das empresas.



Dine Sousa e Alexandre Simões, da Sustenta Infra Brasil, deram uma aula sobre as oportunidades do mercado de energia solar para os setores portuário e aeroportuário.



Os projetos para a qualificação profissional dos trabalhadores portuários têm endereço certo na Expo Brasil Export: o estande da Incatep, com João Gilberto Campos e Júnior.