



portalbenews.com.br

SANTOS Ogmo lança processo seletivo com 600 vagas para estivadores ► **p4**

INDÚSTRIA Ceará foi o estado com maior crescimento no setor em agosto ► **p4**

Divulgação/Grupo Brasil Export



BRASIL EXPORT

FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

BRASIL EXPORT 2024

Sustentabilidade, equidade e inovação marcam primeiro dia do fórum

Abertura do evento em Brasília celebra acordos e avanços para promover a inclusão de gênero e práticas sustentáveis no setor aquaviário ► **p6 a p17**

Ricardo Stuckert/PR



Lula sanciona Lei do Combustível do Futuro e vê Brasil como líder em energia limpa ► p3

OPINIÃO Angelino Caputo destaca que a implantação do PCS no Brasil requer um esforço conjunto das lideranças portuárias ► **p27**

OPINIÃO Tetsu Koike defende a criação de uma política de inovação robusta para os setores portuário e aeroportuário ► **p36**

OPINIÃO Celso Peel analisa a importância de novo marco legal para o sistema portuário brasileiro ► **p42**

EDITORIAL

O Porto de Santos e o futuro digital da Logística

A implantação do Port Community System (PCS) no Porto de Santos promete impulsionar as atividades do complexo marítimo, especialmente as operações de comércio exterior. Ao integrar os diversos atores envolvidos no processo logístico, o PCS irá revolucionar a forma como as cargas são movimentadas e acompanhadas, desde a origem até o destino final.

A iniciativa, que conta com o apoio do Ministério de Portos e Aeroportos e a participação ativa do setor privado, em especial do Grupo Brasil Export, visa criar um ambiente de cooperação e governança que permita a troca de informações de forma eficiente e segura. Ao reduzir a burocracia e otimizar os processos, o PCS contribuirá para a agilidade das operações portuárias, reduzindo os custos logísticos e aumentando a competitividade do Porto de Santos no cenário internacional.

É importante destacar que a implementação do PCS não se limitará à agilização de processos. A plataforma também oferece a oportunidade de desenvolver soluções inovadoras e personalizadas para atender às necessidades específicas de cada empresa e cada tipo de carga. Ao integrar dados de diversas fontes, o PCS possibilita a criação de análises mais precisas e a identificação de oportunidades de melhoria contínua.

A participação do Ministério de Portos e Aeroportos nesse processo é estratégica para garantir o sucesso da iniciativa. Ao atuar como um facilitador e coordenador, o Ministério pode contribuir para a criação de um ambiente propício à inovação e à cooperação entre os diferentes atores envolvidos. Além disso, o apoio do Governo é importante para a obtenção de recursos e para a criação de um marco regulatório favorável à implementação do PCS.

A experiência de outros países com o PCS demonstra os benefícios dessa ferramenta para a eficiência e a competitividade dos portos. Ao adotar essa tecnologia, o Porto de Santos se posiciona como um complexo marítimo moderno e inovador, que busca atender às demandas de um mercado global cada vez mais exigente.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

8 Mpor terá papel participativo e colaborativo para a implantação do PCS em Santos

HUB

- 3 Com base fortalecida, Silvío Costa Filho é cotado para o Senado em 2026

NACIONAL

- 3 Lula sanciona Lei do Combustível do Futuro e projeta Brasil como líder em energia limpa

REGIÃO SUDESTE

- 4 Ogmo/Santos lança processo seletivo com 600 vagas para estivadores

REGIÃO NORDESTE

- 4 Ceará foi o estado com maior crescimento na produção industrial em agosto, diz IBGE

BRASIL EXPORT

- 6 Grupo Brasil Export anuncia calendário de eventos para 2025
8 Pesquisa sobre equidade de gênero no setor aquaviário terá nova fase
10 Grupo Brasil Export e Instituto Lixo Zero assinam acordo de cooperação
Câmara de Comércio Brasil-Ásia e IBL firmam acordo de cooperação técnica
12 ESG na prática: Brasil Export propõe novas formas de comunicar sustentabilidade
14 Segundo dia do Brasil Export foca na modernização e segurança do sistema portuário
16 Painel aponta novos caminhos para comércio internacional e logística integrada
17 Novo corredor logístico com Pecém faz do Porto de Sines um potencial hub europeu

OPINIÃO

- 18 "Os primeiros passos da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, a FPPA", por Paulo Alexandre Barbosa
20 "Reformas portuárias: o passado pode iluminar o futuro", por Frederico Bussinger
22 "Competitividade portuária deve estar no planejamento estratégico do País", por Casemiro Tércio Carvalho
26 "Futuro chega ao Porto de Santos compartilhado com as cidades", por Anderson Pomini
27 "A hora e a vez do PCS", por Angelino Caputo e Oliveira
28 "Deixados para trás - Porto de Santos, o segundo maior da América Latina", por Marcelli Mello e Ricardo Molitzas
30 "O futuro dos portos brasileiros: formação profissional e desenvolvimento tecnológico", por Caio Teissiere Moretti da Silva
31 "Gestão de resíduos em infraestruturas de portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e cidades: promovendo o desenvolvimento sustentável de economias locais", por João Amaral e Rebecca Alonso Nascimento
32 "Hora de refletir e agir!", por Márcio Guiot
34 "O desafio de modernizar o sistema ferroviário brasileiro: um chamado ao diálogo", por Rodrigo Vilaça
35 "Inovação com 'i' maiúsculo", por Tetsu Koike
36 "Um mundo de oportunidades à vista", por Joel Julius
38 "A inércia logística e a ascensão do Porto de São Sebastião: o momento de conquistar protagonismo na cadeia logística do Sudeste", por Alexandre Ernesto Corrêa Sampaio
40 "Gestão integrada de resíduos sólidos lixo zero: o papel da infraestrutura", por Kadmo Côrtes, Alice Watson e Simone Pinheiro
42 "A importância de novo marco legal para o sistema portuário brasileiro", por Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira
44 "Igualdade desigual", por Marcelo Kanitz
46 "A segurança jurídica na dispensa de empregado", por Rodrigo de Farias Julião

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@redebenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente

Fabrício Julião

Diretor-superintendente

Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira

Jacyara Lima

Diretor-geral

Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial

Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News

Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News

Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News

Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News

Mônica Mathias

Equipe de reportagem

Cássio Lyra, Júnior Batista, Marília Sena,
Paulo José Ribeiro, Yousefe Sipp e
Vitória Malafati (estagiária)

Colunista

Ivani Cardoso



Rumo ao Senado 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho (Republicanos), já tem capital político para disputar uma vaga no Senado em 2026, afirmou nessa terça-feira, dia 8, o presidente estadual do Republicanos em Pernambuco, Samuel Andrade. Segundo o político, o “bom” resultado do partido nesse primeiro turno das eleições municipais reforça as chances de Costa Filho. “Nosso ministro Sílvio Costa Filho já tem o nome referendado para disputar o cargo (de senador) em 2026, mediante o trabalho que ele vem fazendo pelo Brasil. Na última eleição de 2022, o nome de Sílvio já era colocado por prefeitos aliados de Pernambuco, e agora, com sua passagem pelo Ministério o seu espaço naturalmente está sendo demarcado no cenário em 2026”, disse.

Rumo ao Senado 2

O Republicanos conquistou 22 prefeituras em Pernambuco, o quarto melhor resultado no estado. “Isso nos dá perna nesses municípios para construir um palanque para 2026”, comentou Andrade.

Reeleitos

Ainda sobre o primeiro turno das eleições municipais, dos mais de 3 mil prefeitos que tentaram se reeleger em todo o País, 80,6% tiveram sucesso, segundo dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Entre os mais de 3 mil prefeitos que buscaram se reeleger nas eleições municipais de 2024, 80,6% - 2.444 - tiveram sucesso. Em Alagoas, dos 55 que tentaram se manter mais quatro anos em suas prefeituras, só um não conseguiu. Já São Paulo teve o menor índice de reeleição. Dos 365 que tentaram obter mais um mandato, 259 (70,95%) atingiram seu objetivo.

Banco Central 1

O Senado aprovou nessa terça-feira, dia 8, a indicação do economista Gabriel Galípolo para ser presidente do Banco Central do Brasil entre 2025 e 2028. Galípolo foi aprovado por 66 votos favoráveis e 5 contra. A votação foi secreta. Ele deve assumir o posto em 1º de janeiro.

Banco Central 2

Atual diretor de Política Monetária do BC, Gabriel Muricca Galípolo foi indicado pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, para substituir o atual presidente da autarquia, Roberto Campos Neto. Na parte da manhã, Galípolo foi aprovado por unanimidade na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), após quatro horas de sabatina.

Lula sanciona Lei do Combustível do Futuro e projeta Brasil como líder em energia limpa

Investimentos de mais de R\$ 260 bilhões prometem impulsionar produção de biocombustíveis e descarbonização do setor de transportes

Ricardo Stuckert/PR



O presidente Lula destacou o potencial econômico da nova lei, dizendo que ela exemplifica o papel de liderança que o Brasil pode desempenhar na transição energética global

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou na terça-feira (8) a Lei Combustível do Futuro, que visa impulsionar a produção e o uso de combustíveis sustentáveis no Brasil. A nova legislação cria programas nacionais de diesel verde, combustível sustentável para aviação, e biometano, além de aumentar a mistura de etanol na gasolina e de biodiesel no diesel.

Segundo o texto da lei, a mistura de etanol à gasolina poderá variar de 22% a 27%, com a possibilidade de chegar a 35%. Atualmente, a proporção máxima é de 27,5%, com um mínimo de 18% de etanol. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, ressaltou que o novo marco legal trará investimentos significativos na produção de etanol.

“Vamos aumentar a mistura do etanol na gasolina. Estamos fortalecendo a cadeia do

etanol criada há 40 anos, impulsionada nos anos 2000 com os veículos flex. Poderemos saltar do E27 até 35% de etanol na mistura. Isso vai expandir a produção nacional, que hoje é de 35 bilhões de litros, para 50 bilhões de litros por ano. São mais de R\$ 40 bilhões em novos investimentos e R\$ 25 bilhões para formação de canaviais, de mais milhares e transportes. É a segunda geração do etanol”, afirmou Silveira.

Além de gerar investimentos de mais de R\$ 260 bilhões na cadeia dos biocombustíveis e no setor do agronegócio, a nova legislação institui três programas estratégicos voltados à descarbonização da matriz de transportes no Brasil.

O primeiro é o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV), que determinará que, a partir de 2027, operadores aéreos deverão reduzir as emissões de gases de efeito estufa nos voos domésticos com o uso de combustível sustentável de aviação (SAF). As metas começarão com uma redução de 1% e aumentarão progressivamente até 10% em 2037.

Outro ponto central da lei é o Programa Nacional de

Diesel Verde (PNDV), que dará ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) a responsabilidade de definir, anualmente, o volume mínimo de diesel verde que deverá ser adicionado ao diesel fóssil comercializado no Brasil.

O terceiro programa é o de Descarbonização do Produtor e Importador de Gás Natural e de Incentivo ao Biometano, cujo objetivo é estimular a produção e o uso de biometano no setor de gás natural. A meta inicial de redução de emissões será de 1% a partir de janeiro de 2026, com um limite de 10%.

Biocombustíveis, como o etanol e o biodiesel, são derivados de biomassa renovável e podem substituir total ou parcialmente os combustíveis fósseis em motores a combustão ou outras formas de geração de energia. No Brasil, o etanol é produzido principalmente a partir da cana-de-açúcar, enquanto o biodiesel vem de óleos vegetais e gorduras animais.

Os combustíveis sustentáveis são uma alternativa menos poluente aos combustíveis fósseis, como petróleo e gás natural, que têm um processo de produção lento e não renovável. A nova legislação também estabelece um marco regulatório

para a captura e armazenamento de carbono, destravando investimentos que somam R\$ 260 bilhões.

Liderança

Durante a cerimônia, Lula destacou o potencial econômico da nova lei, afirmando que ela exemplifica o papel de liderança que o Brasil pode desempenhar na transição energética global. “A sanção dessa lei é uma demonstração de que nenhum de nós tem o direito de duvidar que o país pode ser uma grande economia. Porque esse país tem tudo para crescer. O que [o país] precisa é de governantes à altura das aspirações do povo brasileiro”.

O presidente também enfatizou que, com as medidas implementadas desde o início de seu governo, o Brasil é hoje referência global em energia limpa e sustentável. “Tenho dito para os meus ministros: agora é época da colheita. Agora é hora de a gente colher, e colher bem. Porque quero, outra vez, deixar a Presidência da República com esse país crescendo, respeitado no mundo inteiro, invejado no mundo inteiro pela nossa capacidade de fazer essa revolução energética que estamos fazendo”.

REGIÃO SUDESTE

Ogmo/Santos lança processo seletivo com 600 vagas para estivadores

Seleção inclui várias etapas de avaliação e curso de formação profissional, com foco na renovação e qualificação da mão de obra portuária

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos (Ogmo/Santos) abrirá processo seletivo privado para ingresso de trabalhadores portuários avulsos na categoria Estivadores. Serão 300 vagas imediatas e 300 vagas em lista de espera. Isto será possível após a assinatura de uma nova Convenção Coletiva de Trabalho no dia 24 de setembro entre o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e o Sindicato dos Estivadores do Porto de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão.

Todo o processo será organizado e conduzido pelo IDCAP (Instituto de Desenvolvimento e Capacitação), instituição especializada na realização de processos seletivos privados e concursos públicos. Os candidatos, homens e mulheres, maiores de 18 anos, deverão ter concluído o Ensino Fundamental (9º ano), dentre outros pré-requisitos que serão divulgados



Divulgação

A abertura de vagas para estivadores será possível após assinatura de uma Convenção Coletiva de Trabalho no dia 24 de setembro entre o sindicato da categoria e o Sopesp

no edital de abertura do certame. Também deverão comprovar a capacidade de dedicação exclusiva às atividades como trabalhador portuário avulso, não possuindo vínculo empregatício no momento da inscrição no cadastro do Ogmo/Santos.

“Parabenizamos o Sopesp e o Sindicato dos Estivadores pela assinatura dessa importante convenção, que vai proporcionar a oxigenação do sistema, mais de dez anos depois da entrada dos últimos estivadores no cadastro do Ogmo/Santos. Este processo seletivo é a continuidade de um trabalho

iniciado em 2022 com a publicação de edital para processo seletivo privado para abertura de 70 vagas para a categoria de Consertadores, e posteriormente um novo processo seletivo privado para abertura de 50 vagas para a categoria do Bloco. Em ambos os processos seletivos, tivemos participação e aprovação de mulheres, que iniciaram carreira como trabalhadoras portuárias avulsas. O Ogmo/Santos incentiva a participação feminina em todos os processos seletivos”, destacou o diretor-executivo do Ogmo/Santos, Evandro Schmidt Pauses.

A exemplo dos processos anteriores o processo seletivo privado para abertura de vagas no cadastro do Ogmo/Santos para a categoria de Estiva terá várias etapas, sendo: prova objetiva, prova de títulos, teste de avaliação física, teste de avaliação psicológica, apresentação de documentos e comprovação de requisitos para exercício da atividade, exame médico e curso de formação profissional do trabalho portuário.

A renda do trabalhador portuário avulso é variável e fruto da quantidade de períodos trabalhados por cada trabalhador em determinado mês,

multiplicado pela remuneração paga por cada operador portuário para cada período, o que é definido nos Acordos Coletivos de Trabalho firmados entre o Sindicato dos Estivadores e os Operadores Portuários do Porto de Santos.

A média de remuneração mensal dos trabalhadores avulsos da categoria dos Estivadores Cadastrados no Ogmo/Santos gira em torno de R\$3.000. É importante frisar que o valor está sujeito às condições de oferta de trabalho e remuneração negociadas pelo sindicato da categoria laboral, não existindo qualquer garantia de rendimentos.

Inscrições

O edital para o processo seletivo privado para abertura de vagas no cadastro do OGMO/Santos – categoria Estiva será publicado nesta quarta-feira, dia 9, e poderá ser acessado no site do IDCAP (www.idcap.org.br). O período de inscrições se inicia no próximo dia 15, finalizando em 7 de novembro.

REGIÃO NORDESTE

Ceará foi o estado com maior crescimento na produção industrial em agosto, diz IBGEs

David Almeida aposta em obras sustentáveis e ampliação do transporte, enquanto Roberto Cidade foca no estímulo ao empreendedorismo e à capacitação

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A produção industrial cearense registrou avanço de 2,7% em agosto, ocupando a liderança nacional e mostrando crescimento pelo terceiro mês conse-

cutivo, período em que acumulou ganho de 6,2%. O Ceará é seguido por Minas Gerais (1,8%), que ocupa o segundo lugar no ranking de maiores altas na produção industrial em agosto. Os dados são da Pesquisa Industrial Mensal (PIM) Regional, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A pesquisa aponta ainda que, na passagem de julho para

agosto, a produção industrial brasileira mostrou variação positiva de 0,1%, com crescimento em cinco dos 15 locais investigados. Na comparação com agosto de 2023, a indústria nacional mostrou crescimento de 2,2% em agosto de 2024, com 12 dos 18 locais pesquisados apontando taxas positivas.

Ceará (17,3%), Pará (16,9%) e Mato Grosso do Sul (12,4%) assinalaram o ganho no ritmo

de produção mais acentuado no comparativo. Os setores de artefatos do couro, artigos para viagem e calçados, e de produtos químicos foram os que mais contribuíram para o bom resultado cearense.

Ainda sobre o índice mensal, Bahia (0,8%), Mato Grosso (0,8%) e Rio de Janeiro (0,2%) completaram o conjunto de locais com índices positivos em agosto de 2024. Enquanto Pará

(-3,5%), Paraná (-3,5%) e Rio Grande do Sul (-3,0%) registraram as taxas mais expressivas de recuo na produção. São Paulo, maior parque industrial do Brasil, caiu 1,0% na passagem de julho para agosto, a maior influência negativa no resultado da indústria nacional. Trata-se da segunda taxa negativa seguida da indústria paulista, acumulando uma perda de 2,4%.

COM AS LINHAS DE CRÉDITO DO BANCO DA AMAZÔNIA, A SUA EMPRESA EXPORTA E ULTRAPASSA FRONTEIRAS.

O Banco da Amazônia disponibiliza soluções de crédito para capital de giro da sua empresa para investimento de bens e serviços de exportação. Agora você tem a oportunidade de expandir o seu empreendimento para além das fronteiras do seu estado ou cidade, contando com taxas e prazos diferenciados, pensados para atender às necessidades de crescimento do seu empreendimento. Não perca essa chance de impulsionar suas vendas e conquistar novos mercados. Conheça agora a linha de capital de giro para empresas exportadoras do Banco da Amazônia e contrate hoje mesmo.



Conheça agora a linha Amazônia Giro Exportação do Banco da Amazônia, para empresas exportadoras e contrate hoje mesmo.

- Atendimento personalizado.
- Taxas e prazos diferenciados.



Aponte a câmera do seu smartphone e saiba mais.



Grupo Brasil Export anuncia calendário de eventos para 2025

Agenda, que começa em fevereiro com a festa de abertura, reúne eventos estratégicos em diferentes regiões, incluindo o Pernambuco Export e o Latam Export

YOUSEFE SIPP
redacao.jornal@redebnews.com.br

O Grupo Brasil Export divulgou seu calendário de eventos para 2025, com início no dia 5 de fevereiro, quando ocorre a festa de abertura do ciclo de fóruns. O CEO do Grupo, Fabrício Julião, anunciou que a primeira edição regional será o Pernambuco Export, ainda em fevereiro, atendendo a um pedido do ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

"Nossa palavra de ordem é 'planejamento'. Quando aproveitamos este momento para já anunciar todo o calendário do ano que vem, isso mais uma vez demonstra nosso compromisso e nossa dedicação com o setor de infraestrutura", afirmou Julião na terça-feira (8), durante a abertura do fórum Brasil Export.

Em março o Santos Export será realizado em Santos (SP), com a inclusão do Brasil Tech Export, uma iniciativa do Grupo voltada para o desenvolvimento de tecnologias que aprimorem a integração logística nos principais modais de transporte. A região concentra o maior porto do país e, segundo Julião, "é um local de grande importância para o setor".

Para abril, o calendário inclui o Sudeste Export, no Rio de Janeiro, em colaboração com o novo segmento Latam Export, liderado por Raquel Kibrit, diretora da Associação Internacio-



Para Fabrício Julião, o fato de já anunciar todo o calendário do ano que vem demonstra o compromisso e a dedicação do Grupo Brasil Export com o setor de infraestrutura

nal de Desenvolvimento Portuário, e contará com a participação da Companhia Docas do estado.

No mesmo mês, o Sul Export, sob a organização de Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), acontecerá em Porto Alegre (RS), um ano após a tragédia climática que atingiu a infraestrutura local.

Em maio, está programado o Tocantins Export, que ocorrerá em Palmas (TO) em conjunto com a Agrotins, uma das maiores feiras agropecuárias do Brasil. No mesmo mês, o Nordeste

Export será realizado no Piauí, com apoio da Investe Piauí.

Em junho, o Centro-Oeste Export retorna a Rondonópolis (MT), onde foi realizado pela primeira vez. Já o Mercosul Export, será em Julho no Paraguai, após dois anos de edições anteriores no Uruguai, como parte de um esforço para unir os países sul-americanos em torno da agenda de infraestrutura e logística.

Em agosto, o Bahia Export vai ser realizado novamente em Salvador (BA), após o sucesso da edição 2024. Para setembro, a Missão Internacional Brasil

Export ocorrerá entre os dias 7 e 11, com visitas à França e Espanha, celebrando os 200 anos das relações entre Brasil e França.

No mesmo mês, o Norte Export acontecerá em Belém (PA), buscando alinhar a infraestrutura da cidade para a COP 2030, Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima. O Sustenta Export também será realizado em setembro, abordando questões ambientais que impactam o setor, como secas e queimadas.

O calendário de 2025 será

encerrado com o Fórum Nacional Brasil Export, agendado para outubro.

"Viajamos muito este ano, e no ano que vem continuaremos para mostrar as diversas realidades da infraestrutura e os desafios que precisamos enfrentar para continuar gerando emprego e renda", concluiu o CEO do Grupo Brasil Export.

Conselho Latam Export

O Grupo Brasil Export e a Associação Internacional de Desenvolvimento Portuário assinaram um termo de cooperação celebrando a criação da entidade e estabelecendo o fórum Latam Export.

Raquel Kibrit, diretora-executiva da Associação, foi nomeada presidente do conselho e destacou a importância do novo segmento para conectar o setor de infraestrutura e logística ao mercado internacional. "Estamos criando algo incrível que permitirá trazer nossas conexões internacionais para o Brasil e aumentar a competitividade", disse.

O Latam Export será um canal dedicado à discussão e promoção da integração logística, além de fomentar a criação de novas oportunidades de negócios entre as nações da América Latina.

Raquel Kibrit foi nomeada presidente do Conselho Latam Export e destacou a importância do novo segmento para conectar o setor de infraestrutura e logística ao mercado internacional



#OrgulhodeserBTP

VOSS



COMPROMISSO
QUE *move*
O FUTURO.

Desde o início de nossas operações, o futuro acontece todos os dias aqui na BTP. Nos orgulhamos de ser **um dos maiores terminais de contêineres da América do Sul** e de estarmos em constante renovação, com foco na alta qualidade dos serviços prestados, no desenvolvimento da região que estamos inseridos, na consciência de segurança das pessoas que trabalham conosco e das nossas operações, na inovação e sustentabilidade do nosso negócio.



@brasilterminalportuario
www.btp.com.br



Mpor terá papel participativo e colaborativo para a implantação do PCS em Santos

Diretor Tetsu Koike destacou o acordo com o HUB Brasil Export para projetos de soluções inovadoras

Divulgação/Grupo Brasil Export



▲
Especialistas debateram no painel a adoção do PCS no Porto de Santos, que irá envolver setores públicos e privados, com o intuito de reduzir o tempo e o custo das operações

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

A criação e implantação do Port Community System (PCS) no Porto Organizado de Santos (SP) é visto com grande expectativa pela comunidade portuária e players do setor marítimo e portuário. O diretor do Programa de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), Tetsu Koike explicou que o papel da pasta na adoção da plataforma será participativo e colaborativo, em conjunto com os atores envolvidos para uso mais efetivo da tecnologia.

O PCS é uma plataforma eletrônica que facilita a troca de informações entre diferentes

sistemas e organizações de uma comunidade portuária. Ele integra dados de diversas empresas, órgãos públicos e prestadores de serviços, otimizando processos e aumentando a eficiência logística, sem substituir os sistemas individuais. A adesão é voluntária, e sua governança é coletiva, geralmente coordenada por uma entidade neutra, como uma autoridade portuária.

A adoção dessa iniciativa no Porto de Santos irá envolver setores públicos e privados, com o intuito de reduzir o tempo e o custo das operações de importação e exportação. A iniciativa visa consolidar um ambiente de cooperação e governança, além de estabelecer um espaço dedicado a estudos e formulação de propostas voltadas à inovação no setor.

O diretor do Programa de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Mpor salientou que será necessário, dentro do processo de implantação, ouvir e entender o que cada player compreende como PCS e

quais melhorias ele pode trazer para determinada operação.

“Nossa discussão é saber o que cada um entende por PCS. Quais os ganhos que a comunidade vai ter e como nós vamos coordenar com atores distintos de várias atividades que se interrelacionam. Para que possamos criar um ambiente no qual a gente encontre agregação de valor para nossos negócios”, explicou.

No mês passado, o Ministério de Portos e Aeroportos firmou um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) com o Grupo Brasil Export para o desenvolvimento de projetos de soluções inovadoras no Porto de Santos, que inclui a implantação do PCS. Conforme divulgado, o acordo prevê a criação da plataforma no cais santista em 24 meses.

“Hoje, o Ministério não tem um projeto de PCS em execução. Por isso é importante o ACT que fizemos com o Brasil Export, porque é um fórum privilegiado em que todos os setores de infraestrutura, comércio exterior e logística se congregam”, disse.

Planejamento

O diretor-técnico do HUB Brasil Export, Paulo Ho, afirmou que a criação do PCS não surge do zero, uma vez que alguns de seus processos já foram implementados em portos brasileiros.

“O PCS já é um processo que vem sendo discutido nos últimos anos e alguns de seus segmentos já foram implementados. Agendamentos já existem na maioria dos portos, questão de trânsito aduaneiro entre terminais, molhados e secos, já está funcionando. Estamos fazendo de funcionalidades que seriam partes de um PCS, que é o que existe nos portos europeus e asiáticos”, pontuou.

Ho finalizou reforçando o importante acordo entre Mpor e o HUB do Brasil Export, que servirá para implementar a plataforma.

“No nosso caso, a lição que cabe ao Hub é, primeiramente, juntar todo esse acervo de iniciativas que já foram feitas e chamar a comunidade portuária para discutir. A ação do Minis-

tério e do Brasil Export é de fato a implementação. Chega de mapeamento, vamos partir para o real, botar o sistema para rodar”, completou.

Participaram do painel Marcelo D'Antona, vice-presidente adjunto para América Latina e Caribe da Hamburg Port Consulting; Gustavo Davis, diretor sênior da CrimsonLogic para a América Latina. A moderação foi de Angelino Caputo, presidente do Conselho de Tecnologia do Brasil Export e diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra).

O Brasil Export 2024 é uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação é transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.



ESTAMOS
TRANSFORMANDO
**LOGÍSTICA
GLOBAL**
COM INOVAÇÃO
E EFICIÊNCIA.

A DP World é provedora e líder global de soluções logísticas integradas, com presença em mais de 70 países.

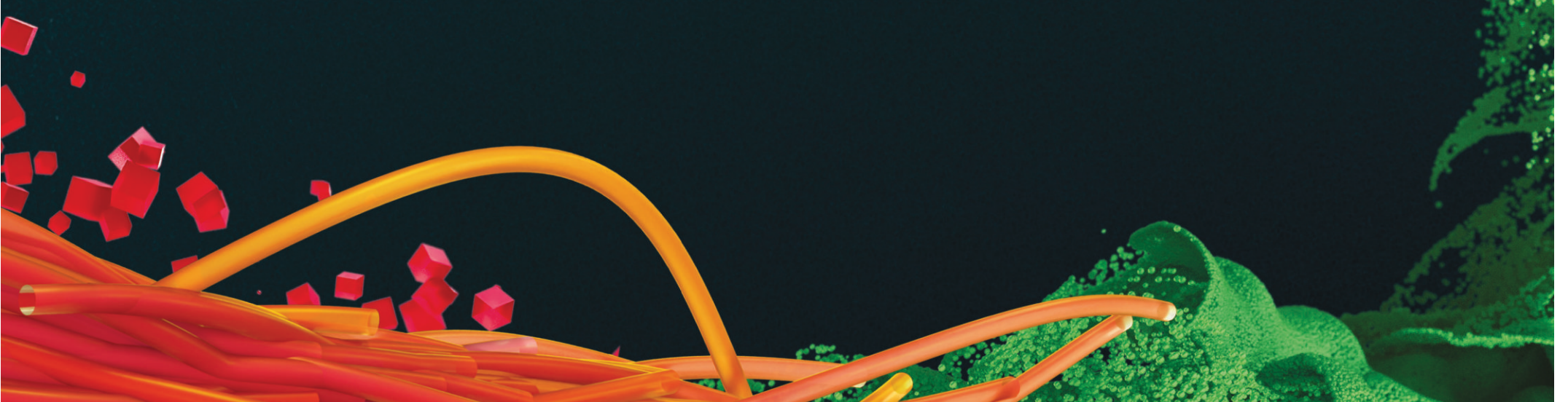
Ao integrar infraestrutura moderna com tecnologia de ponta, criamos soluções inteligentes para atender ao ciclo completo das cargas, desde a fábrica até a porta do cliente.

Nossa oferta de serviços nos consolida como o principal operador multipropósito do Brasil, com operações diversificadas que otimizam processos e garantem agilidade e eficiência em toda cadeia de suprimentos.

Moldamos o futuro da logística, simplificamos processos e criamos conexões que impulsionam o comércio global.



www.dpworld.com/pt-br/brazil



Pesquisa sobre equidade de gênero no setor aquaviário terá nova fase

Questionário será reformulado e resultado da nova avaliação será publicado em 2025

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redebeneews.com.br

O questionário de pesquisa sobre equidade de gênero no setor aquaviário elaborado pela Agência de Transportes Aquaviários (Antaq) em parceria com a Wista Brazil (Women's International Shipping and Trading Association) terá nova fase. A ideia é refinar as perguntas ainda em 2024, apresentar o resultado do novo levantamento em 2025 e passar a monitorar o desenvolvimento da equidade no setor em 2026.

As informações foram repassadas por Flávia Takafashi, diretora da agência, durante sua participação no Fórum Brasil Export, que começou nesta terça-feira (8), e segue até quinta-feira (10), em Brasília.

Flávia fez um panorama sobre as ações da Antaq que versam sobre a implementação de ações das pautas Ambientais, Sociais e de Governança (ESG) no setor de transportes aquaviários e na própria agência.



Divulgação/Grupo Brasil Export

Flávia Takafashi fez um panorama sobre as ações da Antaq que versam sobre a implementação de ações de pautas ESG no setor de transportes aquaviários e na própria agência

Setor Aquaviário, um manual de boas práticas para combater o assédio contra mulheres que trabalham nos portos e na navegação brasileira focado em impulsionar protocolos que fortaleçam o setor aquaviário.

O documento foi elaborado pela Antaq, Ministério de Portos e Aeroportos, Wista Brazil e a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB).

Outra ação destacada foi a criação, em julho deste ano, do Comitê-Geral de Gênero e Diversidade do Setor, focado em fomentar debates e desenvolver ações destinadas à promoção da diversidade e da inclusão.

O comitê é intersetorial e busca membros de entidades nacionais e internacionais, como a Marinha do Brasil, a Confederação Nacional do Transporte (CNT), MPor, entre outros. A expectativa é que os nomes sejam apresentados em 30 dias e o plano de ação em 60 dias.

“A gente está em um momento de refinar um novo questionário para, como fizemos em 2023, entregar uma nova publicação em 2025 e assim conseguir monitorar de dois em dois anos a participação feminina no setor a fim de entender qual a posição do Brasil em relação ao cenário internacional”, pontuou.

O primeiro levantamento

sobre equidade foi entregue no ano passado e mostrou que apenas 17,6% do total de vagas no setor aquaviário brasileiro é ocupado por mulheres.

Flávia apontou que o Brasil tem uma participação feminina parecida com a do resto dos países, mas que o objetivo é sempre fomentar a entrada de mais mulheres no setor promovendo a equidade.

Além da pesquisa, Takafashi citou ações da agência para inserir mulheres no mercado aquaviário e marítimo, como promover, desde 2008, o Curso de Gestão Portuária exclusivamente para mulheres, realizado anualmente em Le Havre, na França.

A agência também lançou no começo deste ano o Guia de Enfrentamento ao Assédio no

Grupo Brasil Export e Instituto Lixo Zero assinam acordo de cooperação

Objetivo é criar programas de estruturação sobre gestão lixo zero e compartilhá-los com empresas do setor de infraestrutura

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redebeneews.com.br

O Grupo Brasil Export e o Instituto Lixo Zero assinaram um termo de cooperação com o objetivo de criar programas que envolvem o conceito Lixo Zero e dividi-los com as empresas do setor de infraestrutura interessadas em implantar ações que vão ao encontro dessa proposta. A assinatura ocorreu durante o Fórum Brasil Export, que começou nesta terça-feira (8), e segue até quinta-feira (10), em Brasília.

Fabrizio Julião, CEO do Grupo Brasil Export, assinou o documento, seguido por João Amaral, presidente do conselho ESG do Grupo; Alice Watson e Simone Pinheiro, docentes do



Divulgação/Grupo Brasil Export

Fabrizio Julião, CEO do Grupo Brasil Export, assinou o documento, seguido por João Amaral, Alice Watson e Simone Pinheiro, e Kadmo Cortes

Instituto Federal de Brasília; e Kadmo Cortes, vice-presidente do Instituto Lixo Zero Brasil.

Kadmo explicou que o con-

ceito lixo zero é a não formação de lixo, mudando assim o modelo atual, que só pensa na solução depois do lixo já formado.

“A gente precisa sair desse contexto de lixo e olhar como resíduos e oportunidades, trabalhando pela implantação da

economia circular. A nossa proposta com esse acordo junto ao Grupo Brasil Export é criar programas de estruturação, transferindo nosso conhecimento para que as empresas possam implementar (a gestão lixo zero)”, explicou.

A intenção do acordo é também capacitar lideranças das empresas sobre o tema com cursos, workshops e promoção de intercâmbios voltados à sustentabilidade, ESG, economia circular e implementação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU (ODS).

João Amaral ressaltou o papel do conselho ESG, explicando que além de provocar o debate sobre sustentabilidade durante os fóruns, é preciso construir ações concretas, o que foi representado pela assinatura do acordo.

O prazo de vigência da proposta é de dois anos, mas pode ser prorrogado se neces-

exame.
**MELHORES E
 MAIORES 2024**
 melhores do ano

COOL IDEAS

Mais uma conquista em nossa história!

3ª melhor empresa no ranking da EXAME

A cada ano, nos desafiamos na busca pela excelência em nossas operações. Somos o Terminal Portuário com a melhor produtividade de navio do país¹ e responsável por 12% da movimentação de contêineres nacional².

Conquistamos a posição de **3ª melhor empresa do segmento de Transportes, Logística e Serviços Logísticos do Brasil**, no ranking Melhores e Maiores 2024, da EXAME, o que reflete nosso excelente desempenho operacional alinhado ao desenvolvimento sustentável.

¹Dados ANTAQ - Período 1º semestre/2024 | ²Dados Datamar - contêineres cheios - Julho/2024



[YouTube](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#) [Facebook](#) /portonave

ESG na prática: Brasil Export propõe novas formas de comunicar sustentabilidade

Discussões abordam entretenimento, digitalização e podcasts como meios de aproximar a população dos investimentos em sustentabilidade no setor de infraestrutura

YOUSEFE SIPP
redacao.jornal@redebenews.com.br

No setor de infraestrutura, especialmente no de logística e transportes, existe um desafio significativo em transmitir as informações de forma acessível ao público. Investimentos substanciais em sustentabilidade acabam não sendo compreendidos pela população devido à complexidade da linguagem técnica utilizada.

Durante o primeiro dia do Fórum Brasil Export, na terça-feira (8), especialistas e autoridades debateram como o uso da mídia e comunicação para aproximar essas informações do cotidiano das pessoas.

Francisco Brasileiro, produtor audiovisual e empreendedor em ESG (sigla em inglês para Ambiental, Social e Governança), apresentou uma proposta inovadora: utilizar o entretenimento para aproximar a sustentabilidade e as práticas empresariais do cotidiano da

população. Ele enfatizou a necessidade de uma abordagem acessível que traduza conceitos técnicos em linguagem prática.

Brasileiro sugeriu a criação de programas audiovisuais, como séries e realities, que mostrem como as práticas ESG são aplicadas no dia a dia pelo setor de infraestrutura. "A gente traz soluções práticas, replicáveis, de macro a micro. Se você vai trabalhar, tem que ter infraestrutura, mas demorou anos e anos para chegar a aquele resultado final", afirmou.

"Mostrar, no dia a dia, o que pode ser replicado e como isso pode realmente impactar a vida do cidadão", completou, destacando que a iniciativa pode também unir o setor público e privado em busca de soluções práticas para a sociedade, com colaborações e parcerias entre os entes.

O produtor sugeriu o uso de ferramentas como banco de dados e digitalização para acelerar processos, aumentar a transparência e interação com a audiência. "O planejamento

tem que existir para que possamos agir agora", disse Brasileiro, lembrando que experiências bem-sucedidas em outros países podem ser replicadas no Brasil.

O presidente-executivo do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mario Povia, comentou sobre o lançamento do "Infracast", o primeiro podcast do Brasil dedicado exclusivamente a temas de infraestrutura. "Quando pensamos no Planejamento Estratégico, elegemos 14 eixos temáticos e criamos comitês para isso", destacou Povia.

"Temos primeiro o cuidado para falar do lado do governo: como observamos os novos contratos de concessão, os novos contratos de arrendamento e todo o cuidado que há em relação à questão de sustentabilidade", finalizou Povia.

Conselho ESG

João Eduardo Amaral, presidente do Conselho ESG do Brasil Export, comentou sobre as

ações do grupo em 2024. "Um novo olhar para a pauta da sustentabilidade nos nossos trabalhos vem representando o que aprendemos com pluralidade de pensamentos e experiências. Temos evoluído com novas iniciativas e promovido a educação para uma melhor compreensão sobre ESG no setor de infraestrutura, pontuou.

Amaral também abordou a edição do Sustenta Export realizada em Fernando de Noronha neste ano. "Discussões essenciais sobre o futuro sustentável do Brasil, conectando a infraestrutura às novas oportunidades. Estamos diante de um momento importante, especialmente com a COP de 2030 (Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas) em Belém, onde todas as atenções estão voltadas para o nosso país", completou.

O ator e embaixador de sustentabilidade do Brasil Export, Mateus Solano, enviou uma mensagem de vídeo durante o Fórum. "O entretenimento conecta, educa e inspira

a sociedade. Quando trabalhamos juntos, geramos mudanças reais", disse Solano.

O painel "Investimentos e ações pioneiras para a criação de uma cultura de sustentabilidade no ambiente da infraestrutura" foi moderado pela jornalista da Rede BE News, Núria Bianco. Também participaram do debate Béatrice de Toledo Dupuy, gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, e Roberto Oliva, presidente do Conselho Deliberativo da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários).

O Brasil Export 2024 é uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação é transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Divulgação/Grupo Brasil Export



▲
Especialistas discutiram durante o painel do fórum Brasil Export o uso do entretenimento e da mídia para simplificar temas complexos como ESG e sustentabilidade



2038

O plano de descarbonização do Complexo Industrial Portuário de Suape é um marco na trajetória de sustentabilidade e inovação, consolidando o estado de Pernambuco como um protagonista na agenda global de neutralização das emissões de gases de efeito estufa.

O planejamento de transição para uma economia de baixo carbono no complexo prevê:

- A eliminação das emissões diretas até 2026
- A neutralização das emissões indiretas, ao longo de toda a cadeia de valor, até 2038

O plano está baseado nos eixos principais:

- Inventário de Gases de Efeito Estufa
- Análise de Risco e Vulnerabilidade Climática (como ondas de calor, tempestades e aumento do nível do mar)
- Ação Climática (mitigação das emissões e adaptação das operações às mudanças do clima)
- Governança e Engajamento

Segundo dia do Brasil Export foca na modernização e segurança do sistema portuário

Debates sobre gestão eficiente, marco legal e qualificação da mão de obra pautam o evento em Brasília

Da Redação
redacao.jornal@redeneews.com.br

O segundo dia do Brasil Export – Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes – será dedicado a discussões cruciais sobre o futuro do setor portuário e das infraestruturas de transporte no Brasil. Nesta

quarta-feira (9), em Brasília (DF), o dia começa com o Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), seguido da abertura oficial realizada por Luiz Fernando Garcia, presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), e Alex Ávila, secretário nacional de Portos.

No primeiro painel, executivos das principais autoridades portuárias do Brasil, como Anderson Pomini (Santos) e Francisco Martins (PortosRio), irão discutir formas de aprimorar a eficiência na gestão do sistema portuário brasileiro. A manhã prossegue com debates sobre as perspectivas de alteração no marco regulatório do setor,

moderados por Fábio Silveira, e discussões sobre iniciativas para aumentar a segurança nos complexos portuários.

Durante a tarde, o InfraJur trará temas jurídicos importantes, com destaque para o novo marco legal dos portos. O ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Guilherme Caputo Bastos, fará uma palestra espe-

cial sobre as relações de trabalho e a qualificação da mão de obra no setor portuário.

Para finalizar, um painel com representantes de grandes associações do setor portuário abordará os desafios do novo marco legal.

O evento se encerrará com uma sessão solene reunindo autoridades convidadas.

Confira a programação do Brasil Export 2024

09 OUTUBRO | QUARTA-FEIRA

08h40 - 09h00 Credenciamento e início da transmissão pela TV BE News
09h00 - 09h30 Bloco ENAPH - Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias

Abertura pelo Presidente da ABEPH, Luiz Fernando Garcia e pelo Secretário Nacional de Portos, Alex Ávila

09h30 - 10h30 Painel 1: Como ampliar a eficiência da gestão no sistema portuário brasileiro

Moderação: Leopoldo Figueiredo - Diretor-Geral da Rede BE News

Participantes: Anderson Pomini - Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos; Francisco Martins - Diretor-Presidente da PortosRio; Márcio Guiot - Diretor-Presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape

10h30 - 10h45 Intervalo

10h45 - 11h45 Painel 2: Perspectivas da alteração do marco regulatório do setor portuário

Moderação: Fábio Silveira - Consultor Jurídico ABEPH e Sócio-Diretor do Gallotti e Advogados Associados

Participantes: Cristiano Klinger - Diretor-Presidente da Portos RS; Gilberto Lins - Diretor-Presidente do Porto de Itaqui; Paulo Henrique de Macedo - Diretor-Presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN); Urbano Lopes de Souza Netto - Diretor-Presidente da Autoridade Portuária do Porto de Imbituba

11h45 - 12h45 Painel 3: Iniciativas para ampliar a segurança nos complexos portuários

Moderação: Gilmara Temóteo - Diretora-Executiva da ABEPH

Participantes: Cleverton Elias Vieira - Diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul; Jardel Rodrigues da Silva - Diretor-Presidente da Companhia Docas do Pará; Marcelo João da Silva - Presidente da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos)

12h45 - 13h15 Apresentação Francisco Esteban Lefler

A PIANC - The World Association for Waterborne Transport Infrastructure - Principais projetos em que a PIANC está envolvida ao redor do mundo e como o Brasil pode se beneficiar dessas ações.

13h15 - 14h30 Encerramento e almoço.

14h30 - 14h45 Apresentação - Regulamentação da categoria dos fornecedores de navios

Participantes: Ulisses Pincelli - CEO da Boa Praça e Membro da ABFN

14h45 - 15h00 Bloco Infracur - Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes

Abertura pelo ministro do TST, Guilherme Caputo Bastos, e pelo Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Brasil Export, Celso Peel

15h00 - 15h30 Palestra Especial

Participantes: Guilherme Augusto Caputo Bastos - Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)

15h30 - 16h30 Painel 1: Perspectivas do novo marco legal dos portos brasileiros

Presidente de mesa: Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Brasil Export

Participantes: Marcelo Sammarco - Sócio da Sammarco Advogados; Benjamin Gallotti - Sócio da Gallotti Advogados Associados; James Winter - Sócio do Macedo & Winter Advogados; Pedro Neiva - Sócio do Salomão Advogados

16h30 - 17h00 Palestra especial do ministro do TST, Dr. Alexandre Ramos

Tema: Relações de trabalho e qualificação da mão de obra no sistema portuário

16h30 - 17h00 Coffee break

17h30 - 18h30 Painel 2: Desafios de um novo marco legal para o setor portuário

Presidente de mesa: Jacqueline Wendpap, Diretora-Executiva do Instituto Praticagem do Brasil e membro da CEPORTOS

Participantes: Angelino Caputo - Diretor-Executivo da ABTRA; Caio Morel - Diretor-Executivo da ABRATEC; Carlos Kopttike - Presidente da Diretoria Executiva da ABTL; Jesualdo Silva - Diretor-Presidente da ABTP; Murillo Barbosa - Presidente da ATP; Sergio Aquino - Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)

18h45 - 19h00 Intervalo

19h00 - 20h30 Sessão Solene com autoridades convidadas

20h30 - 22h00 Jantar especial - *Oferecimento:* Transbrasa 50 Anos

10 OUTUBRO | QUINTA-FEIRA

08h30 - 09h00 Credenciamento e início da transmissão pela TV BE News

09h00 - 09h30 Apresentação especial

09h30 - 10h15 Painel do Brasil Export: Panorama das concessões de hidrovias

Moderador: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Jornalista convidado: Dimmi Amora, Sócio-Diretor da Agência INFRA

Participantes: Dino Batista - Secretário Nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos; Eduardo Nery - Diretor-Geral da ANTAQ; Fernando Correa - Diretor-Geral da Andreani Logística; Mariana Yoshioka - Diretora-Executiva de Engenharia e Inovação da Hidrovias do Brasil

10h15 - 10h45 Palestra ApexBrasil

10h45 - 11h15 Coffee break

11h15 - 12h45 Painel do Brasil Export: Futuro das operações portuárias e as ações dos terminais de contêineres para atendimento às crescentes demandas do comércio internacional

12h45 - 14h00 Intervalo para almoço

14h00 - 15h00 Painel do Brasil Export: Logística, mudanças climáticas e resiliência nas operações logísticas e na infraestrutura do Brasil

Moderação: Núria Bianco, Jornalista e Apresentadora da Rede BE News

Jornalistas convidados: Alice Queiroz, do Programa Lixo Zero, e Renan Truffi, do Valor

Participantes: Mariana Pescatori - Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos; Rebeca Oliveira - Vice-Presidente do Complexo do Pecém; Natália Marcassa - CEO da MoveInfra; Marcelo Di Gregório - Diretor da Super Terminais; Sávia Gavazza dos Santos - Gerente de Projeto da Secretaria-Executiva do Ministério da Fazenda

15h00 - 16h00 Painel: Transporte ferroviário e novas regras de exploração de ferrovias

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Jornalistas convidados: Eric Napoli, do Poder360, e Marília Sena, da Rede BE News

Participantes: Davi Barreto - Diretor-Presidente da ANTF; Fábio Marchiori - CEO da VLI; Guilherme Penin - Vice-Presidente de Regulação e

Sustentabilidade da Rumo; Leonardo Ribeiro - Secretário Nacional de

Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes; Rafael Vitale - Diretor-Geral da ANTT

16h00 - 16h30 Coffee break

16h30 - 17h30 Painel: Modelagens, financiamentos e concessões de ativos de infraestrutura

Foram convidados para este painel a Infra S.A., o PPI, agências reguladoras, bancos de fomento e lideranças de institutos do setor de infraestrutura.

17h30 - 18h00 Palestra especial

18h00 - 18h30 Encerramento

PORTOSRIO, NÚMEROS INCRÍVEIS E UMA NOVA MARCA PARA UM FUTURO AINDA MELHOR.

No primeiro semestre de 2024, a PortosRio reafirmou sua liderança com resultados impressionantes:

- > **36,7 milhões de toneladas** movimentadas, um **crescimento de 23%**.
- > O Porto de Itaguaí movimentou **30 milhões de toneladas**, consolidando-se como um dos maiores do Brasil.
- > O Porto do Rio de Janeiro alcançou **6,7 milhões de toneladas**, batendo recordes na movimentação de contêineres.
- > Expectativa de movimentar, ainda em 2024, a marca de **70 milhões de toneladas**.

E para coroar grandes números, apresentamos ao mundo a nova marca PortosRio, que une modernidade e tradição, simbolizando nossa capacidade de inovar e liderar.



**Portos
Rio** Autoridade
Portuária



PortosRio.
Por um futuro de ainda
mais crescimento.

portosrio.gov.br



MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS



Painel aponta novos caminhos para comércio internacional e logística integrada

Especialistas discutem como a infraestrutura modernizada pode facilitar o fluxo de negócios entre Brasil, Ásia e América do Sul

Divulgação/Grupo Brasil Export

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redeneews.com.br

A importância de aprimorar a infraestrutura nacional para atender ao fluxo crescente de negócios e investimentos foi o ponto chave nas discussões do painel "Integração, investimentos internacionais e desenvolvimento de novos negócios com Ásia e América do Sul", durante o fórum nacional Brasil Export 2024, que teve início na terça-feira, dia 8, e vai até quinta-feira, dia 10, em Brasília (DF).

Moderado pelo diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, o painel contou com a participação de repre-

sentantes da diplomacia e do setor de investimentos.

O embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles, mencionou um fato classificado por ele como um marco para o comércio fluvial entre o Brasil e o Uruguai. "O dia 2 de maio foi histórico, pois pela primeira vez em 62 anos tivemos uma licitação bem-sucedida no canal de São Gonçalo, que liga a Lagoa Mirim à Lagoa dos Patos", afirmou Valles, destacando a importância da dragagem do canal para melhorar a logística da região. Ele também apontou, no entanto, as dificuldades causadas pelas chuvas no Rio Grande do Sul, que interromperam o processo de classificação das propostas.

O canal de São Gonçalo é uma via fluvial brasileira que liga duas importantes lagoas da região sul do país, a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos, em



uma extensão de 76 km. Sua relevância logística se dá pelo transporte de cargas entre as regiões brasileiras e o Uruguai, e projetos como a dragagem têm um impacto direto no escoamento de produtos.

O recém-empossado presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Joel Julius, ressaltou a importância de o Brasil observar soluções imple-

mentadas no exterior para o setor de logística e infraestrutura. "Os brasileiros precisam ficar atentos ao que acontece lá fora e trazer essas soluções para cá", afirmou Julius, reforçando a necessidade de inovação no setor.

CEO da Rocktree, Daniele Pratulongo também participou do debate e destacou a relevância das soluções marítimas para

Autoridades e especialistas destacaram durante o painel a necessidade de modernização logística para atender ao crescimento do comércio com a Ásia e América do Sul

melhorar a logística tanto nacional quanto internacional. "As soluções marítimas são fundamentais para integrar as cadeias logísticas do Brasil com o mundo", completou Pratulongo.

O Brasil Export 2024 é uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação é transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Excelência em Direito Marítimo

Há mais de 25 anos, o escritório Cristina Wadner Advogados Associados é referência em Direito Marítimo, Regulatório e Empresarial, oferecendo uma atuação sólida e comprometida.

Com ampla experiência no setor, nosso compromisso é garantir segurança jurídica e soluções inovadoras.

Av. Conselheiro Nébias, 703
conj 1904, Boqueirão, Santos/SP

 cwadner.adv  cwadner.adv.br



Novo corredor logístico com Pecém faz do Porto de Sines um potencial hub europeu

Parceria visa a exportação de grãos e de minério para o continente por meio do complexo português

Divulgação/Grupo Brasil Export

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redeneews.com.br

Cacho destacou o acordo firmado com o Porto do Pecém (CE) e com a empresa CSN, a partir da iniciativa da Global Getaway, iniciativa lançada pela União Europeia, para financiar projetos de infraestrutura sustentável.

De acordo com o CEO português, o projeto tem potencial para que Sines se torne um hub de grãos e minério. "Nosso acordo se propõe a financiar uma nova ligação ferroviária ao Porto do Pecém. Financiar um novo terminal da CSN em Pecém, e a criação de uma siderurgia no Porto de Sines. Pensamos que esse corredor entre Sines e Pecém vai potencializar o desenvolvimento do agro e do crescimento das exportações de minério para a Europa. É, de fato, um projeto importante na perspectiva de desenvolvimento econômico", comentou Cacho.

O Complexo de Pecém se



O executivo do Porto de Sines José Luis Cacho falou sobre o potencial de outros projetos, principalmente em hidrogênio verde, que possam vir a ser financiados por fundos europeus

outros projetos que estão em desenvolvimento em Pecém que interessam a Europa, como a questão do hidrogênio verde. É o foco da Europa para a conversão de toda sua cadeia de indústria", comentou.

O Brasil Export 2024 é uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação é transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

O CEO da Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS), em Portugal, José Luis Cacho, fez uma apresentação durante o primeiro dia de programação do Brasil Export 2024, Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado na terça-feira (8), em Brasília. O executivo demonstrou as oportunidades da economia brasileira em expandir suas exportações para todo o continente europeu através do Porto de Sines, considerado a porta atlântica do velho continente.

apresenta como importante parceiro visando a ligação com a região produtora do interior do Brasil, que serão ainda mais assegurados com a conexão ferroviária. Já o Porto de Sines possui grande capacidade logística de poder escoar os produtos para diversos países da

Europa e, também, da África.

O executivo do Porto de Sines comentou também sobre o potencial de outros projetos, principalmente em hidrogênio verde, que possam vir a ser financiados por fundos europeus.

"Estamos à procura de

Hydro. Mudando o jogo do alumínio.

Por um futuro mais inteligente
e sustentável.



A Hydro é uma empresa líder em alumínio e energia renovável comprometida com um futuro sustentável. Nosso propósito é criar sociedades mais viáveis, transformando recursos naturais em soluções de forma inovadora e eficiente. Agora estamos mudando o jogo, fornecendo um alumínio de baixo carbono e essencial para um mundo em rápido desenvolvimento.



Indústrias que fazem a diferença

OPINIÃO

**PAULO ALEXANDRE BARBOSA**

Deputado federal e presidente da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos

opinião@redebnews.com.br

► LOGÍSTICA

Os primeiros passos da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, a FPPA

Uma das minhas primeiras iniciativas quando assumi as atividades na Câmara dos Deputados, em Brasília, foi avaliar a possibilidade de constituir uma frente parlamentar para tratar de um setor que me é muito caro: a infraestrutura de transportes.

Evidentemente que minha carreira pública, em grande medida construída no município de Santos, onde se encontra o principal porto da América do Sul, me levou a procurar interlocutores que atuam na atividade portuária, e foi junto a eles que cuidamos de viabilizar a FPPA, inicialmente idealizada para tratar de portos e aeroportos em linha com o então recém criado Ministério de Portos e Aeroportos, o Mpor, que contava naquele momento com a titularidade de um outro expoente originário da Baixada Santista, o ministro Márcio França.

Tomada a decisão de criar a FPPA, o desafio maior seria fazer dela algo diferente das centenas de outras frentes parlamentares que, digamos assim, simplesmente “não decolaram”.

O passo seguinte foi a escolha de um grupo de pessoas tendente a constituir um núcleo para planejar e tornar a FPPA uma realidade e, evidentemente, dotá-la de um protagonismo para não se tornar mais uma de tantas frentes que passam despercebidas pelo público em geral, e, para que isso ocorresse, deveríamos criar um instituto para enfrentar os principais desafios que se descortinariam em seguida.

Nasce, assim, o Instituto Brasileiro de Infraestrutura – o IBI – como uma espécie de braço técnico e operacional da FPPA, exatamente para construir aquele protagonismo almejado.

Pois bem, uma vez consolidada a criação da FPPA e do IBI, passamos a pensar um planejamento estratégico para as ações futuras da Frente, sempre com um olhar focado no interesse social da atividade de infraestrutura de transportes, tendo imediatamente percebido que não conseguiríamos pensar no desenvolvimento de portos e aeroportos sem ter em mente a necessidade de estarmos presentes também nas pautas de outras estruturas igualmente fundamentais para o Estado brasileiro, e aqui me refiro ao setor de rodovias, ferrovias, hidrovias, bem como as atividades de navegação nas suas mais variadas vertentes: Longo Curso, Cabotagem, Interior, Apoio Marítimo e Portuário.

Não tenho a ilusão de que será uma tarefa fácil, mas tenho a convicção de que já iniciamos este processo e mais, com absoluto êxito, em que pese o curto tempo de atividade da Frente. Listo aqui a atuação direta intensa e propositiva no projeto da ligação seca entre Santos e Guarujá, a revitalização da área portuária e turística Valongo e as obras do Aeroporto do Guarujá que, sem dúvida, impulsionarão a região, impactando diretamente na economia e na geração de empregos do país.

Para o próximo ano, prevejo um momento de consolidação de nossa base de apoio político e um amadurecimento das pautas e de nossa relação com os principais stakeholders do setor de logística, que entenderam o nosso chamado e a proposta de pertencimento em prol de um propósito único e específico.

Temos buscado em cada ação estratégica da FPPA e do IBI o endereçamento dos temas e das demandas associadas. Não queremos ficar somente no campo dos diagnósticos, mas atuar efetivamente em medidas subsequentes que remetam a uma ação concreta, visando o enfrentamento das impedâncias detectadas. Esse é o nosso jeito de atuar, fazendo com que as coisas efetivamente aconteçam.

Tem sido assim nos projetos de lei que apoiamos, junto àqueles que não concordamos, nos temas que detectamos que estão com tramitação lenta e em assuntos que sequer haviam chamado a atenção pela necessidade de regulamentação.

Estamos empenhados também em manter ativa uma agenda internacional, celebrando convênios que façam sentido sobretudo na obtenção de sinergia com nossas atividades, o mesmo ocorrendo com outros órgãos do setor público e com o meio acadêmico.

Nosso propósito também para que sejam efetuados ajustes de ordem legal e administrativa para que as Parcerias Público-Privadas federais finalmente saiam do papel e consigam viabilizar investimentos privados em maior monta para a infraestrutura brasileira que, notadamente, não dispõe de recursos públicos suficientes para fazer frente à demanda sócio econômica que se avizinha.

Temos um outro desafio com relação à celeridade nas respostas às demandas do setor privado por maiores investimentos.

Os licenciamentos, as autorizações e as análises contratuais têm que ser processadas atendendo a uma dinâmica própria do setor, caso contrário estaremos fadados à perda de importantes oportunidades, essenciais para o crescimento de nosso país. Desburocratizar, portanto, é uma palavra de ordem para os nossos propósitos!

Nossa atuação firme em prol da competitividade e melhoria da produtividade do país tem passado por discussões envolvendo a simplificação tributária e sua redução na cadeia de produtos e serviços, entendendo que o investimento deva ser alcançado com estímulos concretos e perenes. É portanto, dentro deste espírito que temos nos conduzido e nos posicionado nas principais comissões das casas legislativas do Congresso Nacional.

EVIDENTEMENTE QUE MINHA CARREIRA PÚBLICA, EM GRANDE MEDIDA CONSTRUÍDA NO MUNICÍPIO DE SANTOS, ONDE SE ENCONTRA O PRINCIPAL PORTO DA AMÉRICA DO SUL, ME LEVOU A PROCURAR INTERLOCUTORES QUE ATUAM NA ATIVIDADE PORTUÁRIA, E FOI JUNTO A ELES QUE CUIDAMOS DE VIABILIZAR A FPPA, INICIALMENTE IDEALIZADA PARA TRATAR DE PORTOS E AEROPORTOS EM LINHA COM O ENTÃO RECÉM CRIADO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS, O MPOR, QUE CONTAVA NAQUELE MOMENTO COM A TITULARIDADE DE UM OUTRO EXPOENTE ORIGINÁRIO DA BAIXADA SANTISTA, O MINISTRO MÁRCIO FRANÇA



26
anos

CONECTANDO O BRASIL E O MUNDO

De Norte a Sul, a Santos Brasil investe constantemente em tecnologias e no desenvolvimento de soluções para promover a competitividade dos seus mais de 10 mil clientes, por meio de uma logística integrada de seus ativos e serviços personalizados, do porto ao e-commerce, mantendo firme o seu compromisso com a preservação ambiental e o desenvolvimento humano.



OPINIÃO



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secetário-executivo do Ministério dos Transportes

opinião@redebnews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Reformas portuárias: o passado pode iluminar o futuro

Nenhum evento específico para marcar as efemérides. Nenhum balanço aprofundado do processo que vem transformando o cenário portuário brasileiro desde o final do século passado: inexplicável!

Mesmo em um país com tradição de pouca memória, difícil entender como quase passaram despercebidos os 10 anos de promulgação da Lei nº 12.815/13 (L2) e 30 anos da Lei nº 8.630/93 (L1). Esta, em particular, importante inflexão, baliza e espinha dorsal dos recentes ciclos de reformas portuárias brasileiras.

Recentes? Sim, pois a história não começa nem com a L1 nem com a L2; como muitas vezes se quer fazer crer: muitas iniciativas transformadoras, muitos ciclos de reformas ocorreram no País desde que a família real chegou ao Brasil (1808), e "abriu os portos às nações amigas".

Em síntese: ao longo dos últimos duzentos anos o Brasil diversificou sua economia (inicialmente meramente agrícola, para incluir setores industriais e de serviços); interiorizou a ocupação do território (essencialmente costeira no alvorecer do Século XIX); aboliu a escravidão e passou do império à república (convivendo com uma democracia sincopada). A população é atualmente cerca de cinquenta vezes maior e a economia, entre as mais dinâmicas do planeta na maior parte do período, cresceu, em média, 3,71% entre 1820-2012 (véspera da L2): 110 vezes só ao longo do Século XX!

O setor portuário, seja para acompanhar, seja para viabilizar essas transformações, passou por sucessivas reformas. Curiosamente todas elas, em geral, com diagnósticos e objetivos similares, ainda que com rótulos distintos; como pode ser constatado nos planos, exposições de motivos, textos legais e discursos. Incluindo-se essas duas últimas. A saber: i) enfrentar gargalos logísticos; ii) viabilizar investimentos; e iii) reduzir custos. Algumas vezes visando, também, novo modelo e nova governança.

Vale observar, também, que não raro lançou-se mão de instrumentos congêneres e, muitas vezes, cíclicos: ora com maior envolvimento do setor público, ora incentivando a participação do setor privado; ora gerando "fundos" públicos para financiar os investimentos, ora incentivando os de risco capitaneados por empresas privadas; ora descentralizando o processo decisório, ora centralizando-o.

Os portos públicos, em particular, passaram por 3 macro-configurações: nasceram privados; foram estatizados em meados do Século XX; e, a partir dos anos 1990, pode-se caracterizá-los como uma PPP: administração pública com operação privada (operadores e arrendatários).

Os ciclos recentes de reformas:

O movimento que gestou o PL-8/91 e, deste, a L1, teve vários protagonistas: líderes setoriais e associativos, parlamentares, ministros e presidentes. Mas, certamente, as chamadas "condições objetivas" para tanto têm uma raiz econômica e outra política: i) a chamada globalização (criando demandas exponenciais sobre os portos e suas capacidades de atendimento) e ii) a redemocratização/processo constituinte (e seus legados de participação e descentralização, do qual a autonomia das administrações portuárias e o CAP deliberativo são filhos legítimos).

Nesses 30 anos a movimentação portuária, agregada, cresceu 3,5 vezes (1.209/341 Mt/ano). Isso representa uma média anual de 4,31%; sendo 5,02% nos 20 primeiros anos (904/341 Mt/ano), e 2,95% nos 10 últimos (1.209/904 Mt/ano).

Ao longo desses períodos, como também nas décadas anteriores, em termos de volumes de carga (t), os TUPs sempre foram majoritários: ou seja, não se trata de um fato ou tendência recente. Mas há curiosidades que contrariam a

impressão dominante: segundo estatísticas da ANTAQ, TUPs movimentavam 74,8 % do total em 1992 (contra 25,2% dos portos públicos); relação que caiu (!) para 65,0% X 35,0% em 2012 (universo já 2,65 vezes maior). Por outro lado, essa relação manteve-se praticamente constante nos últimos 10 anos: 65,1% X 34,9%. Surpreso? Confira os dados oficiais. Como explicá-lo?

i) A estabilidade dos últimos 10 anos, contrariando expectativas, narrativas e discursos, resulta de que o "boom" de autorizações de TUPs (94), no rastro da L2, acabaram não saindo do papel; como registra a "Análise concorrencial: terminais de uso privado vis-à-vis terminais arrendados", aprovada pelo Acórdão nº 499-2023-ANTAQ, de 20/SET/2023. Para ilustrá-lo, e p.ex, o relator diz no seu voto que "surpreende a representatividade dos investimentos previstos por essas instalações que ainda não iniciaram suas obras" (Item-37): 96% dos R\$ 47,05 bilhões! Também que 93% das cargas movimentadas pelos TUPs o foram por aqueles outorgados antes de 2013; ou seja, antes da L2 (Item-23d).

ii) Já a significativa alteração de participações, entre 1992-2012 (vigente a L1), decorre da metodologia, do recorte estatístico que vem sendo adotado. Estes obliteram o fato de que os arrendamentos são tão privados quanto os TUPs: diferem, apenas, em aspectos regulatórios e no regime de exploração. Tivesse o recorte foco na propriedade e gestão, comprovar-se-ia que 100% das operações portuárias são privadas... e não seria preciso responder à recorrente pergunta da imprensa. Ainda hoje: "quando os portos brasileiros serão privatizados?"

Esses fatos/explicações, por sua vez, questionam duas outras "verdades" que foram se consolidando: i) que o modelo balizado pela L1 era um obstáculo aos investimentos, à expansão portuária (o que influenciou na sua revogação e substituição pela L2); e ii) que o grande gargalo para tanto era/é a "burocracia" dos portos públicos: bastaria substituir arrendamentos por autorizações (TUPs) para que investimentos fossem destravados, surgissem novos terminais, a concorrência e movimentação aumentassem, etc. Alguma semelhança com as "ferrovias de papel"?

Com o próximo capítulo:

Pelo lado da oferta, há três iniciativas em curso: i) A "Comissão de Juristas" da Câmara dos Deputados, formada quando as árvores do Natal de 2023 já piscavam; ii) O "Programa Navegue Simples"; e iii) O processo de revisão do PNL; agora para o horizonte de 2050.

Já pelo lado da demanda, o cenário portuário atual é bem distinto daquele do início dos anos 1990 (pós-constituinte e véspera do PL-8 e L1). Numa "apertada síntese" (jargão dos operadores do direito): i) Naquela oportunidade o foco das reformas foi o longo curso (exportação/importação para fazer face à globalização), hoje também cabotagem (para produção e abastecimento interno); ii) Lá o foco foi o cais (embarque, desembarque e armazenagem); hoje também acessos (dificuldade de chegar/sair): rodo, ferro e hidro. iii) Aumento de capacidade: la foco na mecanização e automação, hoje também economia 4.0 e requalificação/ampliação de ativos; iv) Lá "avulsificação" da capatazia, hoje vinculação dos TPAs; v) Lá redução do contingente, hoje qualificação/requalificação da mão-de-obra; vi) Lá empresários buscavam atuar no porto organizado (como operadores e/ou arrendatários), hoje, se possível, querem estar fora (opção pelos TUPs).

Outras questões não estavam nem postas; p.ex: complexo portuário (surgido ante o contorcionismo das Poligonais; e a demandar governança mais definida); relação porto-cidade (vide "Governança Portuária", da Espo); restrições e licenciamentos ambientais (a principal norma surgiu quatro anos depois); Agenda-2030; regulação (a Antaq foi criada 9 anos mais tarde), mormente com a pulverização de hoje (TCU, Cade, MP, justiça).

Seriam as três iniciativas em marcha adequadas, eficazes e suficientes para enfrentar os gargalos, os desafios da atual agenda? A ver! O certo é que, talvez, o passado possa iluminar o futuro.

MESMO EM UM PAÍS COM TRADIÇÃO DE POUCA MEMÓRIA, DIFÍCIL ENTENDER COMO QUASE PASSARAM DESPERCEBIDOS OS 10 ANOS DE PROMULGAÇÃO DA LEI Nº 12.815/13 (L2) E 30 ANOS DA LEI Nº 8.630/93 (L1). ESTA, EM PARTICULAR, IMPORTANTE INFLEXÃO, BALIZA E ESPINHA DORSAL DOS RECENTES CICLOS DE REFORMAS PORTUÁRIAS BRASILEIRAS

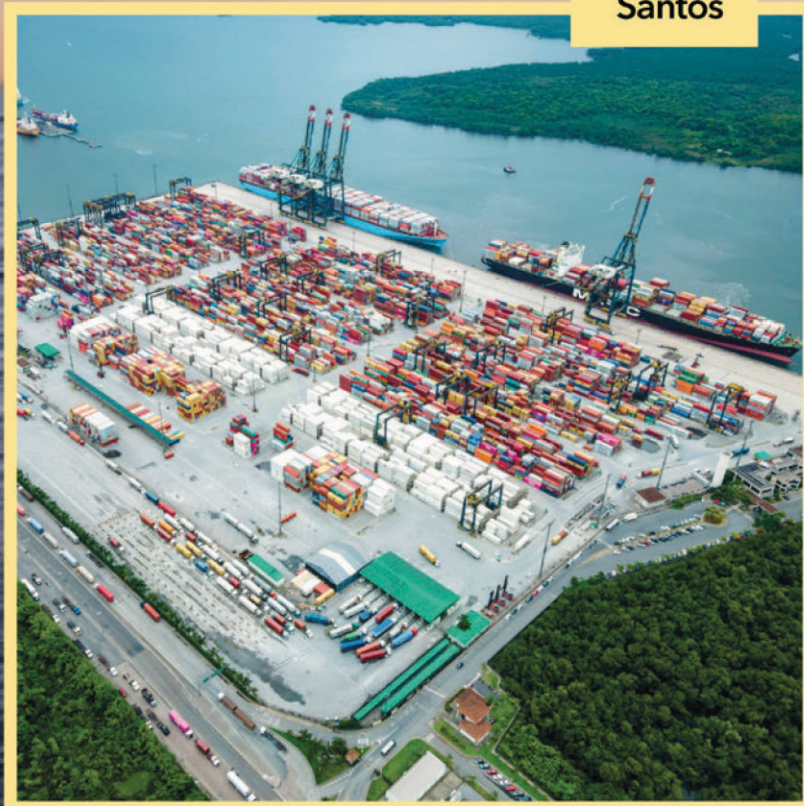
A TiL acredita no Brasil

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

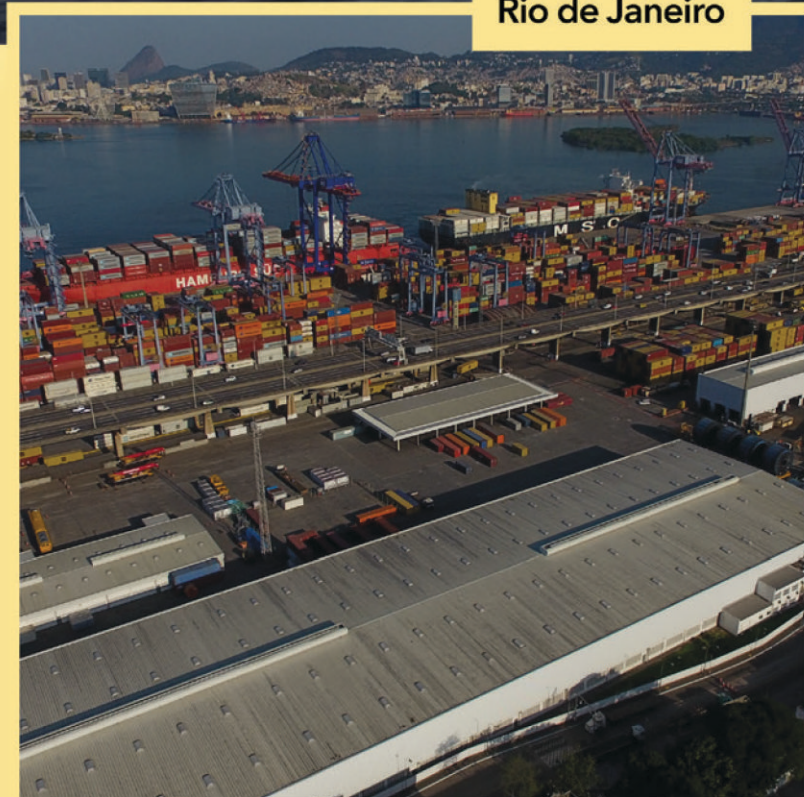
Navegantes



Santos



Rio de Janeiro



Terminal Investment Limited
www.tilgroup.com

OPINIÃO

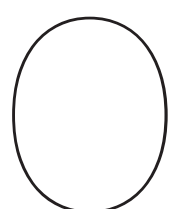
**CASEIRO TÉRCIO CARVALHO**

Engenheiro Naval, professor, especialista portuário e sócio da 4Infra

opinião@redebeneews.com.br

▶ GESTÃO

Competitividade portuária deve estar no planejamento estratégico do País



setor portuário é o principal nó da cadeia logística da economia mundial, o que significa que os aspectos globais (por exemplo, criação de blocos econômicos, existência de barreiras comerciais etc.) e locais (por exemplo, disponibilidade de acesso, concorrência pela operação da carga etc.) devem ser levados em consideração

ao desenvolver projeções de demanda.

A demanda por qualquer solução logística depende de vários fatores. O custo é uma das dimensões mais importantes, mas todas as outras dimensões que compõem o nível de serviço devem ser destacadas. A frequência do serviço de transporte, seja ele terrestre ou marítimo, o perfil do ciclo logístico da carga ou o setor ao qual ela pertence, os possíveis danos à carga, como avarias e/ou perdas, os requisitos de segurança, como cargas perigosas, além das questões tributárias.

Portanto, projetar a demanda potencial além da demanda de "efeito fixo", inelástica, como a demanda verticalizada, está relacionado à demanda disputável, considerando que a solução logística origem-destino, obviamente incluindo o porto em uma

extremidade, deve-se a um conjunto de fatores que tornam essa solução [modal; rota; porto] mais competitiva do que outra solução na matriz origem-destino (OD).

Em outras palavras, não basta atribuir a matriz OD à capacidade de acesso sem levar em conta todos esses fatores.

Desenvolver indicadores de desempenho portuário e usá-los para projetar a demanda contenciosa é um salto, mesmo quando se trata de requalificar áreas portuárias ou até mesmo parte de um complexo portuário e ainda por último o planejamento de um porto greenfield que nunca operou uma carga.

A concorrência portuária pode ser definida como uma concorrência por mercados, com terminais como unidades concorrentes, sistemas de logística e transporte, empresas e indústrias como gerentes de cadeia dos respectivos mercados, e autoridades portuárias e formuladores de políticas portuárias como co-desenvolvedores do complexo portuário amplamente definido (Planos Metres Portuários e PDZs).

Os terminais, e não os portos, são o foco da estratégia competitiva. A concorrência entre os portos tem sido cada

CONDUZINDO VALOR, ENTREGANDO CONFIANÇA.

» DESDE 1987

Através da integração entre operações portuárias, agenciamento marítimo, transporte rodoviário e armazéns gerais, a plataforma atua como "one-stop shop", uma solução completa com interface unificada, trabalhando com transparência e facilidade de comunicação com os clientes, parceiros e autoridades.

NOSSO IMPACTO

7 MILHÕES de toneladas de carga movimentada anualmente.

Mais de **2.500 VIAGENS** de transporte rodoviário por mês.

400 NAVIOS operados por ano.

Mais de **400 CLIENTES** satisfeitos.

SAIBA MAIS: INTERMARITIMA.COM.BR



CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 22

A CONCORRÊNCIA PORTUÁRIA PODE SER DEFINIDA COMO UMA CONCORRÊNCIA POR MERCADOS, COM TERMINAIS COMO UNIDADES CONCORRENTES, SISTEMAS DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE, EMPRESAS E INDÚSTRIAS COMO GERENTES DE CADEIA DOS RESPECTIVOS MERCADOS, E AUTORIDADES PORTUÁRIAS E FORMULADORES DE POLÍTICAS PORTUÁRIAS COMO CO-DESENVOLVEDORES DO COMPLEXO PORTUÁRIO AMPLAMENTE DEFINIDO (PLANOS METRES PORTUÁRIOS E PDZS)

vez mais substituída pela concorrência entre os participantes do mercado, muitas vezes presentes em mais de um porto, por exemplo, operadores globais de terminais no caso de contêineres DP World (em Santos), TIL (Navegantes, Santos, Rio de Janeiro), APM Terminals (Itapoá, Santos, Suape), ICTSI (Suape, Rio de Janeiro) e, mais recentemente, a CMA Terminal (com a aquisição da Santos Brasil). E no mercado de líquidos, a Odjell (Santos, Itaquí, Rio Grande) e a Stolthaven (Santos).

Assim como prestadores de serviços logísticos e transportes multimodais que, além de operar diferentes modais de transporte, combinaram estiva, armazenagem, transporte e outras atividades em um único pacote para as empresas de navegação.

A concorrência portuária também pode envolver a rivalidade entre as autoridades portuárias para oferecer as melhores instalações (físicas e intangíveis) a todos os participantes das cadeias de suprimentos dos diferentes negócios (por exemplo, estivadores, empresas de navegação, embarcadores, agentes de carga e operadores de logística multimodal).

A globalização da produção e do consumo, na cadeia de valor global, o surgimento de uma rede de transporte global na qual o porto é o principal elo entre as economias, a relação entre o porto e sua hinterlândia e sua respectiva cadeia logística levaram ao aumento da concorrência entre os portos.

Os embarcadores, os prestadores de serviços logísticos e as empresas de navegação não escolhem necessariamente um porto, mas uma cadeia na qual o porto é o principal nó. Para atender às demandas do comércio internacional e das cadeias de suprimentos, os portos precisam acomodar

e atender a navios cada vez maiores, e o transporte para hinterlândia precisa ser mais eficiente.

Essas tendências e o crescente papel do setor privado nas atividades portuárias forçaram os portos a se tornarem mais orientados para o mercado, mais inovadores e mais receptivos às necessidades de todas as partes interessadas envolvidas nos negócios que passam pelo porto.

A concorrência nos portos tornou-se um conceito complexo e multifacetado. A natureza e as características da concorrência dependem, entre outras coisas, do tipo de portos concorrentes (por exemplo, Hub Port, Gateway e Feeder Port) e do tipo de carga (por exemplo, contêineres, granel líquido, granel seco, carga geral não containerizada). Para o transporte de contêineres, pode ser feita uma distinção entre os principais hubs de carga ou portos principais/hub e os portos regionais ou feeders (menores).


É fundamental que o Plano Integrado de Transportes composto pelo Plano Nacional de Logística (PNL), seus Planos Setoriais (Hidro, Aero, Rodo, Ferro e Portuário), os Planos Mestres Portuários e em nível local se desdobrando nos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento tenham como premissa a visão concorrencial e os fatores competitivos. Sim, complexos portuários competem entre si, em primeiro nível pelos seus terminais e operadores, e toda comunidade da economia portuária, mas é sine qua non o papel competitivo da autoridade portuária de gerir seu complexo observando eficiência e fatores de diferenciação. Competir deve estar no DNA dos gestores à frente destes importantes ativos da economia e da cadeia de valor global.

Mais que uma
mudança de nome,
uma

EVOLUÇÃO

em direção
ao futuro.

Piacentini do Brasil agora é **Piatec**
O mesmo compromisso com a excelência,
qualidade e sustentabilidade que transforma
seus desafios em grandes conquistas.

piatec.com  piatec

 **piatec**

APROXIMAR o FUTURO do PRESENTE.

Há 50 anos essa
tem sido nossa
melhor operação
logística.

Em todas as nossas operações, nós aproximamos o futuro do presente.

Porque contamos com uma equipe sempre preparada para propor soluções inovadoras, garantindo a melhor solução no preço, no prazo e na eficiência.

Nestes 50 anos, o maior legado da nossa história é este: trazer para o presente o futuro de sucesso dos nossos clientes.



Aqui o futuro já é presente



20

#obrigado!

MIL INSCRITOS NA TV BE NEWS



Vanessa Martins

Núria Bianco

Gustavo Zanaroli



4:50/7:05 TV BE NEWS

A PRIMEIRA EMISSORA DE TV DO BRASIL DEDICADA
A PORTOS, LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA COM
UMA AUDIÊNCIA QUE CRESCE A CADA DIA. 🎧



SEG A SEX - 19h



SEGUNDA - 19h30



TERÇA - 19h30



QUARTA - 19h30

INFRACAST



QUARTA - 20h

PAPO DE INFRA

QUINTA - 19h30



SEXTA - 19h30



SÁBADO - 19h



SEG A SEX



HORÁRIOS ESPECIAIS



EM BREVE

ASSISTA EM:

tvbenews.com.br
 portalbenews.com.br
 Canal 19 TV aberta Grande Campinas

Canal 82 na Sky
 Canal 58 nas novas parabólicas

@tv_benews



OPINIÃO



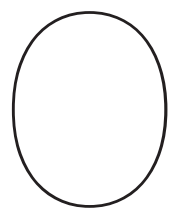
ANDERSON POMINI

Presidente da Autoridade Portuária de Santos

opinião@redebnews.com.br

► ESTRATÉGIA

Futuro chega ao Porto de Santos compartilhado com as cidades



O futuro chegou para o Porto de Santos. Faço esta afirmação porque, nestes 16 meses à frente da Autoridade Portuária, compreendi que o destino do maior equipamento de logística do Hemisfério Sul está ligado diretamente aos benefícios gerados para as pessoas que vivem nas cidades com relação direta com o Porto. Ou seja, os recordes, o

sucesso e, principalmente, a expansão portuária, dependem da boa relação com as cidades do entorno e do empenho dos profissionais da empresa.

A relação Porto-Cidades, agora reforçada pelo seu sentido plural, não será uma meta se não for vivida na prática, com ações concretas e cotidianas. Assim, Santos, Guarujá, Cubatão, Bertioga, e agora São Vicente, devem se sentir integradas ao Porto e viver os reflexos positivos de uma atividade tão importante e estratégica, que gera bilhões de reais em recursos para o País e para a região.

O impacto positivo mais marcante e visível desta nova relação está agora materializado na primeira fase do Parque Valongo, uma área de 15 mil m², que estava abandonada há décadas, e que já recebeu mais de 200 mil visitantes, com picos de 30 mil pessoas/dia, desfrutando das áreas portuárias contemplativas, de entretenimento e convívio social.

Este resultado só foi possível pelo espírito público dos envolvidos, sejam dirigentes ou técnicos, que integram as equipes da Prefeitura de Santos, do Ministério Público de São Paulo, dos órgãos de controle, dos investidores privados, da Autoridade Portuária de Santos (APS), do Ministério de Portos e Aeroportos e demais órgãos do Governo Federal.

Este mesmo espírito metropolitano e cidadão segue agora nas ações para viabilizar os outros 15 mil m², entre os armazéns 1 ao 3, da segunda fase do Parque Valongo, uma atração turística de projeção nacional e internacional.

Mas há inúmeras ações em andamento nesta mesma linha, como o programa de zeladoria das áreas portuárias; nas avenidas perimetrais; o incremento das visitas ao Museu do Porto, que foi reaberto, bem como das visitas pelo canal de navegação; os patrocínios aos eventos regionais, entre outras.

Vale destacar a abertura dos portões da APS no aniversário do Porto, que contou com as inéditas presenças do presidente da República e do governador de São Paulo, além de ministros, autoridades, lideranças sindicais e da comunidade.

O diálogo está viabilizando a tirada do papel do sonhado projeto da ligação seca, com quase um século de história, que passou a ser discutido em dezenas reuniões com todos os interessados, operadores, trabalhadores, técnicos, pesquisadores, categorias profissionais, moradores do Macuco, do Guarujá e todos os segmentos que serão beneficiados com

o túnel Santos-Guarujá, uma das mais importantes obras do Governo Federal, em parceria com o Estado de São Paulo, um investimento de R\$ 6 bilhões.

Esta postura, de abertura da APS, inclusive à boa política, resultou num olhar inédito do Governo Federal para o Porto de Santos, que receberá, nos próximos cinco anos, R\$ 12 bilhões de recursos públicos em investimentos em infraestrutura, sem contar mais R\$ 8 bilhões dos operadores privados.

São aportes que viabilizarão a dragagem para aumento do calado de 15 para 16 e depois 17 metros de profundidade; ampliação da Perimetral da Margem Esquerda, em Guarujá; implantação do VTMS; a viabilização do túnel e tantas outras obras relacionadas ao caráter operacional do Porto, mas agora vistas pela comunidade regional e nacional, como também muito importantes para as cidades que abrigam este magnífico complexo.

Recebemos recentemente equipe de TV, que faz programa em rede nacional, interessada em registrar a valorização dos trabalhadores portuários, com abertura de vagas, tanto para os profissionais avulsos como para os vinculados aos terminais privados. Ou seja, quando as ações e investimentos se refletem na geração de empregos aos moradores das cidades portuárias, se concretiza, de fato, na sua gênese, a meta da relação Porto-Cidades, repito, no plural.

Além da expansão natural do Porto à Margem Esquerda, Guarujá já recebe obras para abrir seu centenário aeroporto aos voos comerciais. Serão inicialmente duas linhas, uma para Brasília e outra para Congonhas. Guarujá vai ganhar, ainda, o Parque do Forte, incluindo a histórica Fortaleza de Itapema e os acessos viários ao túnel.

Cubatão, que tem área na Poligonal, poderá ganhar o Parque das Aves, para preservar importante patrimônio ambiental da comunidade. São Vicente será incluída na Poligonal para abrigar atividades retroportuárias e hidroviárias que vão gerar muitos empregos.

Bertioga, onde está a Usina de Itatinga, inaugurada há 114 anos, já é parceira da APS no programa de visitação da antiga Vila de Itatinga, que poderá abrigar, também, um projeto de geração de Hidrogênio Verde e de preservação e aproveitamento turístico de todo aquele trecho repleto de Mata Atlântica.

Ah, e para os que ainda não se convenceram do sucesso do Porto de Santos, lembro que uma das três maiores armadoras do mundo, acaba de comprar um terminal de contêineres na margem esquerda. No site da companhia francesa, o Porto de Santos é qualificado como de Primeira Classe. A armadora se junta a outras gigantes que já contribuem para a crescente operação do nosso Porto, sempre em parceria com as cidades.

A RELAÇÃO PORTO-CIDADES, AGORA REFORÇADA PELO SEU SENTIDO PLURAL, NÃO SERÁ UMA META SE NÃO FOR VIVIDA NA PRÁTICA, COM AÇÕES CONCRETAS E COTIDIANAS. ASSIM, SANTOS, GUARUJÁ, CUBATÃO, BERTIOGA, E AGORA SÃO VICENTE, DEVEM SE SENTIR INTEGRADAS AO PORTO E VIVER OS REFLEXOS POSITIVOS DE UMA ATIVIDADE TÃO IMPORTANTE E ESTRATÉGICA, QUE GERA BILHÕES DE REAIS EM RECURSOS PARA O PAÍS E PARA A REGIÃO.



ANGELINO CAPUTO E OLIVEIRA

Diretor-executivo da Abtra

opinião@redebnews.com.br

► TECNOLOGIA

A hora e a vez do PCS

Estamos diante de mais uma excelente janela de oportunidade para a implantação de PCS – Port Community System no Brasil. Por enquanto, aqui em terras tupiniquins, esse tema tem avançado por espasmos, alternando fases de grande mobilização do setor com períodos de completo esquecimento.

No entanto, as últimas movimentações indicam que só dependemos agora de um engajamento forte das principais lideranças do setor para que, pelo menos no Porto de Santos, tenhamos a primeira implantação de sucesso desse importante mecanismo comunitário colaborativo.

O recente convênio celebrado entre o HUB de inovação do Brasil Export e o MPOr pode ser a gota d'água que faltava para o sucesso dessa iniciativa. Não porque o HUB do Brasil Export será o líder das discussões ou terá alguma prevalência hierárquica sobre os demais membros da comunidade. Até porque isso esbarraria frontalmente na natureza colaborativa da “Comunidade”. Mas o ecossistema Brasil Export já se consagrou como um ambiente natural de convergência entre os principais atores do setor portuário nacional, podendo perfeitamente ser o ponto de encontro das discussões na fase atual.

Não vale a pena olhar para o retrovisor e ficar procurando explicações sobre as interrupções sofridas pelo projeto até aqui. Mas, na minha opinião, uma fundamentação conceitual forte ainda é necessária para colocar todos na mesma página e evitar que discursos menos estruturados ganhem corpo e dispersem a energia necessária para o projeto.

Por isso, aproveite esse espaço para apresentar uma breve contribuição para essa discussão. A melhor forma de se entender o que é um PCS é entendendo o que não é um PCS.

Para começar, um PCS não é um Sistema de Informática. É muito mais do que isso. Sistema aqui assume seu conceito mais amplo, consistindo em um conjunto integrado de componentes regularmente inter-relacionados e interdependentes, criados para realizar um objetivo definido, com relações definidas e mantidas entre seus componentes e cuja produção e operação como um todo é melhor que a simples soma de seus componentes.

Os componentes do sistema aqui são os membros da comunidade portuária: operadores portuários, retroporto, praticagem, transportadores, rebocadores, amarradores, suprimento de bordo, despachantes aduaneiros, autoridades públicas etc. Seu objetivo definido é fazer o porto funcionar de forma mais segura, rápida e econômica do que qualquer outro porto concorrente.

Já a ferramenta utilizada para agilizar as relações e a troca de informações entre cada um desses membros pode até ser, e normalmente é, uma ferramenta tecnológica, mas só a tecnologia, sem a definição dos modelos de governança, regras para a solução de conflitos, definição dos processos envolvidos, regras de sigilo e segurança das informações trocadas, mecanismos para rateio de custos, entre outros, não traz nenhum resultado para a comunidade portuária.

Aliás, a ferramenta tecnológica do PCS tende a ser muito simples. Comparo ela a um “varal” onde cada membro da comunidade “pendura” seus sistemas próprios, sem qualquer interferência de um membro no sistema do outro. O único objetivo desse barramento, middleware de integração ou conjunto de APIs é a troca segura e acelerada de informações que cada um precisa para melhor desempenhar suas atividades, mas que são originadas em sistemas de

outros atores da comunidade.

O PCS é um sistema orgânico que integra uma comunidade portuária. Dizem os especialistas que 80% do esforço para se implantar qualquer PCS está na definição do modelo de governança e no mapeamento dos processos. A ferramenta de TI, que hoje em dia é commodity, representa somente 20% do projeto. Mas já tem muita gente por aí dizendo que tem um PCS pronto para vender para o Porto de Santos. Muito cuidado com isso!

Um PCS também não é mais um sistema de governo, por meio da qual os agentes privados são fiscalizados ou prestam contas de suas atividades. Pelo contrário, um PCS é essencialmente privado e sua premissa é concorrencial, mostrando que o porto, por ter seus principais atores atuando de forma integrada, consegue ser mais eficiente que o porto vizinho. É claro que os órgãos públicos participam diretamente dos processos portuários e são membros da comunidade, porque alguns dos principais processos dependem de informações geradas por esses agentes.

Também não existe PCS nacional. A letra mais importante do PCS é o “C”, a Comunidade. Cada porto possui suas particularidades, que influem na forma como o porto funciona. Santos, por exemplo, é um porto multipropósito, instalado num estuário, tem duas margens e seus acessos terrestres exigem o enfrentamento de uma serra. A solução desenhada para Santos só vale para Santos.

Já a ferramenta automatizada usada em Santos pode até ser a mesma usada em outros portos, assim como se usa a mesma ferramenta de planilhas Excel para diversos fins. Mas mesmo o Excel, sem nenhum conteúdo não serve para nada, assim com uma ferramenta de TI para PCS comprada vazia.

Por fim, o PCS não é um sistema de uso obrigatório. É um ambiente comunitário de adesão voluntária. Atores públicos e privados da comunidade portuária têm que ver vantagem comercial em aderir a esse sistema. Na Europa, onde a maioria dos portos já implantaram seus PCS há mais de 30 anos, as comunidades começaram pequenas, com três ou quatro membros e foram crescendo até envolver a totalidade dos atores envolvidos no funcionamento do porto. Uma boa estratégia para se começar é essa. Pensar grande e começar pequeno, claro que crescendo mais rápido que os primeiros PCS.

E não precisamos começar apenas por Santos. O Porto de Paranaguá já está bem avançado nessa discussão com o apoio da Fundacion Valeciaport. Os portos de Santos, Rio, Suape e Itajaí já tiveram seus processos de: Entrada e Saída de Navios; Importação; e Exportação mapeados e puderam refletir, pelo menos inicialmente, sobre quatro possíveis modelos de governança.

Resta-nos agora resgatar o que já foi feito e dar um novo e definitivo impulso no projeto em tantos os portos quanto forem aqueles que comprarem essa ideia e que certamente colherão os melhores frutos depois da implantação do PCS.

Por isso encerro esse artigo voltando a uma palavra que citei rapidamente lá atrás: engajamento. O PCS não tem um único dono. O sistema é da comunidade e a melhor forma de interferir no seu funcionamento e colher os seus resultados é participando da governança. É oferecendo e recebendo dados operacionais de outros atores da comunidade de forma automática e colaborativa, aumentando significativamente a performance do seu negócio e, em consequência, a eficiência do complexo portuário como um todo.

O RECENTE CONVÊNIO CELEBRADO ENTRE O HUB DE INOVAÇÃO DO BRASIL EXPORT E O MPOr PODE SER A GOTÁ D'ÁGUA QUE FALTAVA PARA O SUCESSO DESSA INICIATIVA. NÃO PORQUE O HUB DO BRASIL EXPORT SERÁ O LÍDER DAS DISCUSSÕES OU TERÁ ALGUMA PREVALÊNCIA HIERÁRQUICA SOBRE OS DEMAIS MEMBROS DA COMUNIDADE. ATÉ PORQUE ISSO ESBARRARIA FRONTALMENTE NA NATUREZA COLABORATIVA DA “COMUNIDADE”. MAS O ECOSISTEMA BRASIL EXPORT JÁ SE CONSAGROU COMO UM AMBIENTE NATURAL DE CONVERGÊNCIA ENTRE OS PRINCIPAIS ATORES DO SETOR PORTUÁRIO NACIONAL, PODENDO PERFEITAMENTE SER O PONTO DE ENCONTRO DAS DISCUSSÕES NA FASE ATUAL

OPINIÃO

**RICARDO MOLITZAS**

Diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)

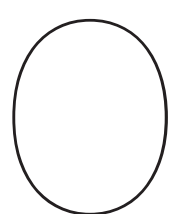
opinião@redebnews.com.br

**MARCELLI MELLO**

Relações Institucionais do Sind. dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp)

▶ LOGÍSTICA

Deixados para trás - Porto de Santos, o segundo maior da América Latina



Porto de Santos, que já foi considerado o maior da América Latina, perdeu essa posição. De acordo com o Lloyd's List One Hundred Ports 2024, o porto santista agora ocupa o segundo lugar em movimentação de contêineres, superado pelo Porto de Colón, no Panamá. O Terminal de Containers de Colón - CCT é dedicado à recepção e movimentação de contêineres, sendo 75% de suas operações de transbordo.

Desde 2017, o Porto de Colón conquistou a coroa de maior porto da América Latina, após um impressionante aumento de 19,4% na movimentação de contêineres, subindo da 46ª para a 41ª posição no ranking. Desde então, Colón se estabilizou como o maior complexo portuário da região.

É importante lembrar que, no segundo semestre de 2016, o Panamá inaugurou a ampliação do seu canal, que permitiu a passagem de

navios Post Panamax com capacidade para até 14 mil contêineres. Embora a obra tenha sido inaugurada em 2016, seu planejamento começou em 2007, evidenciando a visão de futuro do País. Segundo autoridades locais, essa ampliação foi apenas a ponta do iceberg de um ambicioso plano para transformar o Panamá no centro logístico das Américas.

Por outro lado, o Complexo Portuário Santista, o maior e mais importante porto do Brasil, apesar de registrar recordes históricos de movimentação anualmente, segue patinando e pode enfrentar desafios nos próximos anos devido à falta de investimentos em infraestrutura.

Desde 1993, com a privatização dos terminais portuários, o Porto de Santos passou por um processo de modernização que permitiu investimentos em tecnologia, segurança, expansão de capacidade e eficiência operacional. No entanto, embora tenha apresentado um crescimento notável, o porto ainda enfrenta desafios significativos ▶

**INSTITUTO PRATICAGEM DO BRASIL,
UMA FERRAMENTA PARA O PAÍS AVANÇAR**

Novas operações e instalações portuárias avaliadas em simuladores de alta tecnologia.
Venha nos conhecer.


**PRATICAGEM
DO BRASIL**
Instituto Praticagem do Brasil

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 28

relacionados à infraestrutura de acesso, necessitando de um planejamento mais eficaz para garantir sua competitividade.

Em 2020, foi elaborado um novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), que previa um aumento de capacidade de 94 milhões de toneladas até 2040, passando de 146,6 milhões de toneladas em 2020 para 240,6 milhões de toneladas em 2040. Contudo, já em 2023, o Complexo Portuário de Santos alcançou um recorde de 173,5 milhões de toneladas movimentadas, indicando que o planejado para 2040 possa ser atingido até 2030.

Apesar de as movimentações estarem superando as expectativas, a conclusão das iniciativas propostas no PDZ de 2020, algumas já atrasadas há décadas, visando a adequação do Complexo Portuário à demanda projetada, tem sido lenta e ineficaz. No Brasil, não temos um planejamento estratégico de Estado, tão importante quando se trata de logística e infraestrutura, sendo que o que presenciamos, de fato, são as mudanças a cada novo governo, resultando em um ciclo contínuo de recomeços e impactando negativamente a competitividade e eficiência dos portos brasileiros.

O Panamá, por sua vez, serve apenas como exemplo de um planejamento estratégico alinhado às tendências globais e focado no futuro. Enquanto, em 2006, o Panamá já se preparava para receber navios Post Panamax, o Porto de Santos ainda enfrenta restrições para a recepção de navios de 336 metros, e embarcações de 366 metros são um verdadeiro evento.

As limitações do acesso aquaviário não estão isoladas. Os acessos terrestres também representam um gargalo significativo para a eficiência e desenvolvimento do Porto. A infraestrutura de acessos que leva ao Complexo Portuário Santista, incluindo o Sistema Anchieta-Imigrantes e as vias internas do porto, demandam atenção urgente.

Entre os problemas logísticos, a Via Anchieta, construída em 1947 e que serve como a única opção para a descida de caminhões do Planalto à Baixada Santista, está saturada, e diariamente noticia intermináveis congestionamentos e graves acidentes.

A construção da avenida perimetral da margem esquerda, a dragagem de aprofundamento do canal para 17 metros, a implantação do sistema de monitoramento de tráfego dos navios, a reforma

da avenida perimetral da margem direita, a implementação de um segundo acesso rodoviário ao Distrito da Alemoa e a ampliação da estrada de acesso para a Ilha Barnabé são obras de infraestrutura igualmente esperadas e necessárias para que o Porto de Santos possa continuar crescendo com a eficiência necessária para o aumento de sua competitividade.

Apesar de os operadores portuários financiarem mensalmente, através do pagamento de tarifas, a manutenção e os investimentos necessários para a adequação da infraestrutura terrestre do porto, os acessos, que somam 20 quilômetros no porto organizado, enfrentam sérias dificuldades.

Nos últimos anos, os terminais públicos e privados têm investido bilhões de reais em infraestrutura, automação, tecnologia e treinamento, objetivando atender às crescentes demandas do mercado mundial e se tornarem cada vez mais competitivos e eficientes. No entanto, ainda assim, são penalizados com a falta de infraestrutura além dos limites de seus gates.

A nova realidade do comércio global, com navios cada vez maiores e uma demanda por redução de custos e agilidade, exige do Complexo Santista a implementação de infraestrutura apropriada. Sem isso, há o risco de que a carga busque portos mais bem preparados e eficientes.

O Porto de Santos precisa, além de planejar, colocar os planos em prática e executar as ações necessárias para não ser riscado da rota dos grandes navios, enfrentando a crescente concorrência de terminais portuários mais avançados ao redor do mundo, que já adotam infraestrutura moderna, automação e tecnologias avançadas.

Diante desse cenário, a pergunta que se impõe é: o Complexo Portuário Santista permanecerá apenas como uma lembrança de um passado glorioso de maior porto da América Latina ou ajustará a rota em direção à retomada da coroa? Com um planejamento estratégico alinhado às demandas globais e a execução de ações urgentes focadas em infraestrutura, o Complexo Portuário Santista ainda pode se manter na rota da carga e conquistar novos mercados. No entanto, a falta de ação imediata e a ausência de visão de futuro podem deixá-lo a ver navios e custar sua relevância no competitivo mercado global.

Movimentando o Brasil de norte a sul, do centro-oeste para o mundo

Somos a maior operadora de logística ferroviária do país, impulsionando o agro e a indústria com investimentos transformacionais

Cientes do nosso protagonismo em conectar a maior região produtora de grãos do país ao Porto de Santos, investimos e oferecemos soluções logísticas eficientes, seguras e de baixo carbono para a carga de nossos clientes chegar, de forma competitiva, ao seu destino.

Como resultado de nossas ações, somos a primeira e única empresa do setor logístico brasileiro a integrar o Índice Dow Jones de Sustentabilidade, nas carteiras Global e Mercados Emergentes, além de compor a carteira do ISE, da B3, pelo 3º ano consecutivo, reafirmando assim nosso compromisso com a gestão sustentável.

Seja na construção da Ferrovia Estadual de Mato Grosso, seja na conclusão da Ferrovia Norte-Sul, movimentamos o Brasil e o mundo, para além da ferrovia.

f /rumologistica
in /company/rumologistica
@rumologistica

rumo
Somos o Brasil em movimento

rumolog.com

OPINIÃO



CAIO TEISSIERE MORETTI DA SILVA

Diretor-presidente da Fundação Cenep, do Porto de Santos

opinião@redebeneews.com.br

► DESENVOLVIMENTO

O futuro dos portos brasileiros: formação profissional e desenvolvimento tecnológico

N o atual cenário de discussão sobre um novo marco regulatório para o setor portuário, é importante que o desenvolvimento deste segmento seja pensado com base em modelos que priorizem o ensino e a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação (P, D&I). Desde a modernização dos portos brasileiros, a partir da Lei nº 8.630/1993, já se vislumbrava a necessidade de investir não apenas na infraestrutura física, mas também no capital humano. O artigo 32 dessa lei, por exemplo, determinou a criação de Centros de Treinamento Profissional nos portos do País, como parte integrante do esforço de modernização.

A Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Cenep) foi a única instituição implementada em atendimento a essa determinação legal. Criada em 2008, a Cenep tem desempenhado um papel estratégico na capacitação de profissionais do setor portuário. Inicialmente focada em competências técnicas, a Fundação expandiu suas atividades para acompanhar a crescente complexidade das operações portuárias, especialmente no Porto de Santos. Em 17 anos de atuação, mais de 30.000 profissionais foram capacitados pela instituição, o que evidencia a eficácia dessa política pública.

A atual Lei dos Portos, Lei nº 12.815/2013, prevê, de forma tímida, um “fórum permanente” para a qualificação dos trabalhadores portuários, porém com pouco efeito prático e pouco condizente com a real necessidade de desenvolvimento profissional no setor. Além disso, essa legislação limita-se aos trabalhadores listados no artigo 40, como estivadores, conferentes, consertadores etc, ignorando a diversidade de funções, inclusive as mais tecnológicas, que hoje compõem o cenário portuário. Assim, uma revisão nesse item e a ampliação do escopo dessa legislação são necessárias para refletir as transformações do setor e integrar melhor as novas demandas do mercado de trabalho portuário.

Vale lembrar que, com a crescente sofisticação das operações portuárias, novas abordagens no desenvolvimento profissional tornaram-se essenciais. As chamadas soft skills — competências genéricas e transversais como gestão da informação, uso eficiente de tecnologias, planejamento e organização —, antes vistas como competências do futuro, são agora fundamentais para a empregabilidade no presente. Instituições de ensino profissionalizante e técnico e universidades precisam incorporar essas habilidades em suas práticas pedagógicas para preparar os profissionais que atuarão em um ambiente portuário cada vez mais dinâmico e exigente.

O setor portuário brasileiro ainda enfrenta desafios em termos de produção de pesquisa científica e sua aplicação prática. A baixa oferta de programas de pós-graduação, sobretudo stricto sensu, focados em gestão portuária e logística, bem como a escassez de publicações acadêmicas, reflete uma lacuna que

impede o Brasil de explorar todo o seu potencial tecnológico e de inovação. Sem graduações e pós-graduações, não há pesquisa. Com uma costa de mais de 8.000 km e uma economia fortemente atrelada ao comércio marítimo, o país deveria ter um número maior de iniciativas relacionadas ao ensino e P, D&I no setor.

Uma das respostas a essa demanda é a criação de modelos que busquem o fortalecimento da conexão entre academia e setor produtivo. Nesse sentido, a concepção de novos centros portuários em parceria com universidades poderá passar a ter papel fundamental no desenvolvimento tecnológico e na inovação para os portos. A Fundação Cenep, por exemplo, integra essas esferas ao fomentar a pesquisa aplicada por meio de parcerias estratégicas, como o Programa de Pesquisa Aplicada em colaboração com a Autoridade Portuária de Santos. Esse programa apoia de diversas formas, inclusive financeiramente, projetos universitários voltados ao Porto de Santos, criando soluções para o desenvolvimento do setor e promovendo a empregabilidade de estudantes.

Outros portos, como o do Itaqui e o do Açu, também desenvolvem iniciativas relevantes nesse sentido, utilizando-se das universidades locais. Esse esforço é fundamental para que os portos nacionais comecem a desenvolver soluções próprias, promovendo ações de responsabilidade social.

Para mudar esse cenário, é indispensável que se estabeleçam programas contínuos de P,D&I nos portos. Políticas públicas como a Lei nº 11.196/2005, a chamada “Lei do Bem”, oferecem incentivos fiscais para empresas que investem em inovação, mas sua aplicação no setor portuário ainda é tímida. Programas como os da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), que destina 1% da receita tributária do estado à pesquisa científica e tecnológica, são essenciais para garantir que o Brasil continue competitivo em nível global. Outro bom exemplo é o da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que mantém permanente programa de P, D&I para o setor de energia brasileiro, com diversas oportunidades de chamadas de projetos.

Para debater essas questões e propor soluções que promovam o avanço do setor portuário brasileiro, a Fundação Cenep, em parceria com a Autoridade Portuária de Santos, realizará o Congresso Nacional Integra Portos 2024. O evento, que ocorrerá entre os dias 27 e 29 de novembro, em Santos-SP, terá como tema o “Desenvolvimento tecnológico no setor portuário: a pesquisa aplicada como base para a inovação” e reunirá especialistas, pesquisadores, alunos e profissionais do setor para discutir caminhos para o fortalecimento da pesquisa, da inovação e da competitividade do Brasil no cenário global portuário. A expectativa é que o evento traga novos insights e quem sabe, contribua com boas propostas para a formulação do novo marco regulatório.

A ATUAL LEI DOS PORTOS, LEI Nº 12.815/2013, PREVÊ, DE FORMA TÍMIDA, UM “FÓRUM PERMANENTE” PARA A QUALIFICAÇÃO DOS TRABALHADORES PORTUÁRIOS, PORÉM COM POUCO EFEITO PRÁTICO E POUCO CONDIZENTE COM A REAL NECESSIDADE DE DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL NO SETOR



JOÃO EDUARDO AMARAL
Presidente do Conselho ESG
do Fórum Brasil Export
opinio@portalbenews.com.br



REBECCA ALONSO NASCIMENTO
Secretária do Conselho ESG
do Fórum Brasil Export
opinio@portalbenews.com.br

► ESG

Corporate Sustainability Due Diligence Directive: responsabilidade corporativa para um mundo sustentável

No último dia 25 de julho, entrou em vigor a chamada Corporate Sustainability Due Diligence Directive (ou Diretiva sobre Due Diligence de Sustentabilidade Corporativa) que, conforme tratamos no nosso último artigo acerca da Green Claims Directive (ou Diretiva Europeia sobre Alegações Ambientais), compõe o arcabouço normativo europeu sobre sustentabilidade e é parte integrante do European Green Deal (ou Pacto Ecológico Europeu).

A diretiva traz à realidade o que há muito já se espera das empresas em termos de responsabilidade corporativa e do desenvolvimento econômico sustentável mundial: um processo sistemático, específico e eficiente, criado para identificar, analisar e mitigar riscos e oportunidades relativos a questões de sustentabilidade.

O foco da due diligence de sustentabilidade caracteriza-se primordialmente pela avaliação e pelo gerenciamento, por parte das empresas, dos impactos ambientais, sociais e de governança – ESG – ocorridos dentro da corporação e suas repercussões para a sociedade. Nesse sentido, as novas regras apresentadas pela Diretiva possuem o objetivo de garantir que as empresas por ela abrangidas possam identificar e abordar os impactos negativos causados pelas suas ações, sobre os direitos humanos e o meio ambiente, seja dentro ou fora da Europa.

O foco, portanto, é trazer protagonismo a tais empresas, inserindo-as, de forma categórica, como agentes responsáveis na cadeia de produção para muito além do regramento padrão de proteção do consumidor. À frente disto, as empresas se tornam responsáveis por garantir – e evidenciar publicamente – que as suas ações não só não prejudiquem, mas beneficiem a sociedade e auxiliem na consecução de um mundo mais sustentável.

No mais, além de estabelecer, para as empresas abrangidas pela Diretiva, o dever de realizar due diligence corporativa sobre sustentabilidade, a Diretiva apresenta obrigações de adoção e implementação de um plano de transição para mitigação das mudanças climáticas alinhado com o objetivo de neutralidade climática de 2050 do Acordo de Paris e com metas intermediárias previstas na Lei Europeia do Clima.

Para mais, é inquestionável a importância de uma due diligence de sustentabilidade dentro das corporações. Podemos pontuar benefícios como a redução de riscos corporativos, a oportunidade de conformidade regulamentar, o

fortalecimento da marca empresarial, a facilitação de acesso à capital, com alcance de investidores e instituições financeiras que estão priorizando práticas sustentáveis em suas decisões de investimento, e, ainda, a oportunidade de produzir inovação e eficiência aos seus processos internos, produtos e serviços, promovendo competitividade dentro do mercado.

É evidente, portanto, que as empresas que implementarem uma due diligence de sustentabilidade robusta estarão mais bem equipadas para identificar e gerenciar riscos, tais como desastres ambientais, violações de direitos humanos, além de obstáculos relacionados à governança, que podem afetar suas operações e reputação.

Além disso, um processo de due diligence bem estruturado permitirá o cumprimento das exigências legais e normativas, reduzindo consideravelmente o risco de sanções e multas. Não menos importante, podemos falar, também, que empresas que demonstram compromisso genuíno com práticas sustentáveis tendem a conquistar a lealdade dos clientes, além de melhorar sua imagem de marca, sem falar na facilitação do acesso a financiamento e parcerias estratégicas.

Desta forma, a due diligence de sustentabilidade prevista na Diretiva possibilitará às empresas a avaliação de risco, a realização de auditorias periódicas e relatórios, a fim de promover conformidade normativa e transparência, a elaboração de planos de mitigação e de políticas de monitoramento contínuo, e, ainda, o engajamento com stakeholders.

As regras da Corporate Sustainability Due Diligence Directive serão aplicadas por meio da supervisão administrativa por parte de autoridades designadas pelos Estados-membros. Além disso, está previsto que a Comissão Europeia estabelecerá uma Rede Europeia de Autoridades de Supervisão, que reunirá representantes dos órgãos nacionais para garantir uma abordagem coordenada sobre a Diretiva.

Temos, portanto, que a Diretiva, seguindo a tendência do mundo empresarial moderno, orientará as empresas em direção a um comportamento responsável, podendo se tornar um novo padrão global em relação à due diligence obrigatória em temas de sustentabilidade. Além de proteger seus interesses, essas empresas contribuirão para um futuro mais sustentável, beneficiando não apenas seus acionistas, mas também a sociedade e o planeta como um todo. Implementar uma due diligence de sustentabilidade eficaz é essencial para criar um legado positivo e garantir a resiliência e a relevância no mercado competitivo.

A DIRETIVA TRAZ À REALIDADE O QUE HÁ MUITO JÁ SE ESPERA DAS EMPRESAS EM TERMOS DE RESPONSABILIDADE CORPORATIVA E DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL MUNDIAL: UM PROCESSO SISTEMÁTICO, ESPECÍFICO E EFICIENTE, CRIADO PARA IDENTIFICAR, ANALISAR E MITIGAR RISCOS E OPORTUNIDADES RELATIVOS A QUESTÕES DE SUSTENTABILIDADE

OPINIÃO

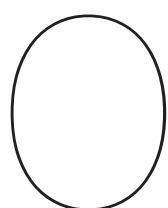
**MÁRCIO GUIOT**

Diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape

opinião@redebeneews.com.br

► DIREITO

Hora de refletir e agir!



Brasil, país de dimensões continentais e com cerca de 7.500 quilômetros de costa litorânea, contabilizou, em 2023, a expressiva movimentação de mais de 1,3 bilhão de toneladas de cargas em suas instalações portuárias. A eficiência do agro, aliada ao gigantismo territorial da federação, leva o país a ser considerado, internacionalmente, como o celeiro do mundo. São muitos os pontos que legislam a favor de nossa grandiosa nação. A

Amazônia, por exemplo, tem a maior bacia hidrográfica do planeta. No que diz respeito à produção de energia renovável, o Brasil desponta como o principal hub mundial.

Esse é o ponto de partida para a reflexão que almejo provocar nesta edição especial do Brasil Export.

Em razão da diversidade econômica do país, os portos nacionais, sejam públicos ou privados, têm particularidades inerentes à região, estado e município onde estão instalados. Todavia, do Oiapoque ao Chuí, os pontos extremos do litoral brasileiro, enfrentam um desafio

comum na infraestrutura: os acessos terrestres.

E é nesse contexto que um grande projeto ferroviário em discussão, ligando a costa peruana (Oceano Pacífico) ao litoral brasileiro (Oceano Atlântico), se for viabilizado, poderá trazer ainda mais dificuldade para o desenvolvimento da infraestrutura brasileira. A Transoceânica – ou Bioceânica – pretende viabilizar as exportações pelo Pacífico.

O megaprojeto ferroviário está sendo desenvolvido em conjunto pelo Brasil, Peru e a China. O objetivo principal é conectar os oceanos Atlântico e Pacífico, criando um corredor de transporte para fortalecimento das relações comerciais entre a América do Sul e a Ásia. O modal terá cerca de 4.400 quilômetros apenas no território brasileiro, pretendendo reduzir, significativamente, os custos e o tempo de transporte entre as regiões.

Empresas chinesas vêm investindo em setores estratégicos no Brasil, como energia e infraestrutura. Além disso, o Fundo China-Brasil, instituído em 2017, destinou US\$ 20 bilhões para projetos de

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**

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 32

É NESSE CONTEXTO QUE UM GRANDE PROJETO FERROVIÁRIO EM DISCUSSÃO, LIGANDO A COSTA PERUANA (OCEANO PACÍFICO) AO LITORAL BRASILEIRO (OCEANO ATLÂNTICO), SE FOR VIABILIZADO, PODERÁ TRAZER AINDA MAIS DIFICULDADE PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA. A TRANSOCEÂNICA – OU BIOCEÂNICA – PRETENDE VIABILIZAR AS EXPORTAÇÕES PELO PACÍFICO

infraestrutura na região, demonstrando o compromisso das nações envolvidas em levar o projeto da ferrovia adiante.

Embora a nova rota ferroviária possa aumentar a competitividade das exportações brasileiras, a Transoceânica levanta questões sobre o impacto que essa nova fronteira comercial provocará nos investimentos em infraestrutura no país.

Se grande parte das exportações for desviada para o Peru, o que acontecerá com os portos brasileiros? Estaremos fadados ao subdesenvolvimento e à perda de receita, enfraquecendo a nossa competitividade em outros setores? Além disso, quais são os riscos de o Brasil se tornar dependente de um país vizinho para exportação de nossas riquezas? E se o Peru enfrentar instabilidade política ou econômica, como o país vai reagir? Essa dependência externa não limitará a soberania econômica do Brasil e criará vulnerabilidades?

A reflexão necessária é se a promessa de redução de custos no curto prazo compensará os riscos de dependência e falta de investimentos no longo prazo. Mas, se a Transoceânica não é a solução, devemos deixar tudo como está? Claro que não!

“A carga” deve ter condições de escolher o caminho logístico mais eficiente e que isso aconteça, prioritariamente, dentro das fronteiras brasileiras. Seja por meio do modal rodoviário ou pelo modal ferroviário, no Porto Público ou no Terminal de Uso Privativo (TUP); seja no Sudeste ou no Nordeste. É preciso estabelecer mecanismos para que haja concorrência interna, a fim de que as exportações e importações possam ser impulsionadas. E isso deve ser viabilizado com investimento em infraestrutura.

Não podemos normatizar o fato de grandes instalações portuárias como Suape, Salvador e Pecém, por exemplo, não terem ligações ferroviárias até os dias de hoje. O que não significaria em termos de

ganho de eficiência conectar apenas esses três portos à malha ferroviária nacional?

Ao invés de olhar para o Peru ou qualquer outro país vizinho em busca de solução para o escoamento da produção nacional, por que não olhar para as oportunidades internas? Por que não priorizar o Nordeste, para promover uma logística mais justa e equilibrada? Precisamos atender à crescente demanda, é claro, mas é necessário nos colocarmos numa condição diferenciada para capturar todas as oportunidades relacionadas à transição energética.

É nesse contexto que estamos trabalhando em Suape. Por ser uma empresa pública, o Complexo Industrial Portuário de Suape tem como missão induzir o desenvolvimento de Pernambuco e da região Nordeste por meio de investimentos em infraestrutura para atração de novos empreendimentos.

Os recentes investimentos em dragagem de aprofundamento, as futuras obras de expansão e requalificação dos nossos berços e a parceria entre os governos do estado e federal para expansão da malha rodoviária e viabilidade do acesso ferroviário propiciam um ambiente favorável para novos investimentos.

Mesmo sem as condições ideais de acesso, Suape está se colocando como alternativa para escoamento de parte da produção de grãos dos estados do Centro-Oeste e da região de Matopiba (que engloba áreas dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). Nossa capacidade operacional pode compensar, em alguns casos já sendo estudados, os desafios logísticos atuais.

Depois de dotar os portos brasileiros com as melhores soluções de infraestrutura, é possível considerar oportunidades nos países vizinhos. Afinal, temos como missão alimentar o mundo e garantir energia limpa para uma transição justa, sem deixar ninguém para trás.



Transglobal
Operações Portuárias

Parceria de Sucesso da Transglobal com o Porto de Santarém

A Transglobal tem se destacado no **Porto de Santarém**, movimentando grandes operações e fortalecendo parcerias estratégicas, especialmente no **setor agropecuário**. Para otimizar as operações e oferecer soluções mais eficientes, foi introduzida uma **balsa na estação**, acelerando os processos e garantindo uma logística mais ágil.

Essa inovação tem permitido que as operações no Porto de Santarém atinjam **recordes diários de carregamento**, comprovando a eficiência e o compromisso da Transglobal com serviços de alta performance.

Com um foco constante em inovação e excelência, a Transglobal continua a expandir suas operações e fortalecer suas parcerias, oferecendo sempre o melhor para seus clientes e consolidando sua posição de liderança no setor.

Acesse nossas redes



OPINIÃO



RODRIGO VILAÇA
CEO da RV Conecta

opinião@redebeneews.com.br

► DINAMISMO

O Desafio de Modernizar o Sistema Ferroviário Brasileiro: Um Chamado ao Diálogo

O diálogo urgente e necessário para o desenvolvimento do sistema ferroviário e metroferroviário no Brasil se faz mais crítico a cada ano. Estamos repetindo as décadas anteriores, marcadas pela falta de planejamento estratégico que promova a expansão das operações ferroviárias e a produção e construção de mais trilhos em nosso país. O que precisamos é de conscientização coletiva que envolva todos os agentes do setor: o Ministério dos Transportes, das Cidades, a Agência Reguladora, operadores, concessionárias, novos clientes, usuários tradicionais, operadores logísticos, a indústria, advogados ambientalistas, acadêmicos.

Esses diversos atores precisam reconhecer a importância de trabalharmos com mais inteligência em um país heterogêneo de dimensões continentais, que necessita de alternativas ao sistema rodoviário. O rodoviário, por sua vez, deve integrar-se de maneira eficiente com outros modais, como a cabotagem, o transporte marítimo, aéreo, dutoviário e hidroviário. Devemos ter em mente que o transporte só ocorre quando há carga, e, em um país como o nosso, além das cargas tradicionais — minério, agronegócio em especial derivados da soja, milho, algodão açúcar, siderurgia —, o planejamento logístico precisa contemplar também a carga geral, especialmente na forma de contêineres.

Esse planejamento deve ser plano de estado e não de governo(s), e assim ultrapassar mandatos e realmente transformar a infraestrutura ferroviária e metroferroviária do Brasil. O diálogo é, assim, a força motriz que pode estruturar o setor no Brasil. Ele precisa unir esforços para viabilizar um conjunto de obras que efetivamente estabeleça um sistema integrado, contínuo, previsível, robusto, sustentável e eficiente.

Estamos atrasados. Devemos ter celeridade e diálogo assertivo que siga normas rígidas de transparência e ética.

O transporte de passageiros sobre trilhos é um exemplo claro de onde o progresso deve ocorrer. Cidades como São Paulo e Rio já não podem funcionar sem novos metrô, trens urbanos, VLT's, monotrilhos, mas há outras 27 cidades brasileiras com mais de um milhão de habitantes onde a integração metroferroviária é urgente. A construção destes sistemas deve coexistir com aeroportos, terminais de ônibus, corredores rodoviários, para que esses centros urbanos possam caminhar sobre trilhos e permitir que seus trabalhadores se locomovam de maneira segura, econômica e sustentável.

Essa integração modal não se trata apenas de uma questão de mobilidade urbana, mas também de competitividade econômica. O transporte ferroviário de cargas, especialmente em novos projetos e ou corredores existentes (sejam short lines e novas ferrovias "Greenfields"), é fundamental para reduzir os custos logísticos do país. A malha ferroviária precisa

ser expandida para trazer novos corredores que favorecem a sustentabilidade, melhoram eficiência de mercado e diminuem a dependência do sistema rodoviário, que carrega um fardo ambiental muito maior.

No entanto, o progresso não virá enquanto os diferentes atores do sistema logístico, através dos seus modos de transporte; do uso de novas tecnologias, armazenagem e investidores não entenderem sua interdependência e suas responsabilidades. A indústria não pode pensar apenas em seus próprios interesses, o agente regulador não deve engessar o sistema, e o setor público precisa agir de maneira eficiente e executiva, tomar decisões e fazer a gestão dos projetos. É preciso que o sistema bancário, ambiental e jurídico colabore ativamente, assim como os investidores, que devem entender que o retorno sobre o investimento ferroviário é de médio a longo prazo.

A indústria ferroviária nacional deve ser capaz de atender à demanda interna, e aquilo que não pudermos produzir aqui deve ser importado. Unir todos esses esforços não só nos fará ganhar tempo, mas também corrigirá décadas de atraso na nossa infraestrutura logística.

Vivemos em um mundo digital, onde a velocidade nas tomadas de decisão e a aplicação de tecnologias modernas contrastam com o ritmo lento de implementação das malhas ferroviárias em um país de dimensões continentais como o Brasil. O atraso na expansão das ferrovias precisa ser revertido, e isso só será possível por meio de um diálogo efetivo entre os agentes públicos, privados, operadores e investidores, que compreendam a importância de enfrentar as barreiras econômicas, ambientais e sociais com decisões assertivas e contínuas. Além disso, o recente sucesso do projeto Brasil on Rails, que apresentou o potencial do setor ferroviário brasileiro ao cenário mundial, mostrou que o país tem condições de avançar, integrando novas tecnologias e soluções sustentáveis para o transporte de cargas e passageiros.

É importante lembrar que a ferrovia se destaca por sua eficiência ao transportar grandes volumes de carga e passageiros com menor consumo de energia e baixa emissão de poluentes, oferecendo um equilíbrio ideal entre capacidade e impacto ambiental.

O desafio agora é continuar expandindo essa malha de forma sustentável, com consciência climática e planejamento que seja capaz de atender tanto às demandas atuais quanto às futuras, aproximando o Brasil de uma infraestrutura ferroviária compatível com seu tamanho e suas necessidades.

Avançar é necessário e, para isso, é fundamental que haja diálogo. Um diálogo com metas claras, objetividade e transparência, sempre com o espírito de trazer o melhor para o país.

DEVEMOS TER EM MENTE QUE O TRANSPORTE SÓ OCORRE QUANDO HÁ CARGA, E, EM UM PAÍS COMO O NOSSO, ALÉM DAS CARGAS TRADICIONAIS — MINÉRIO, AGRONEGÓCIO EM ESPECIAL DERIVADOS DA SOJA, MILHO, ALGODÃO AÇÚCAR, SIDERURGIA —, O PLANEJAMENTO LOGÍSTICO PRECISA CONTEMPLAR TAMBÉM A CARGA GERAL, ESPECIALMENTE NA FORMA DE CONTÊINERES



TETSU KOIKE

Diretor do Programa de Políticas Setoriais,
Planejamento e Inovação do MPor

opinião@redebeneews.com.br

► INOVAÇÃO

Inovação com “i” maiúsculo

Vamos falar sobre um assunto que interessa todo mundo, em qualquer área de atividade humana? Falemos de Inovação com “i” maiúsculo e de como esse conceito é estratégico e fundamental para o desenvolvimento e o futuro dos setores aeroportuário, portuário e dos seus modos de transporte.

Já é de entendimento comum, quase intuitivo, que a inovação se constitui em tema fundamental tanto para a iniciativa privada, quanto para o setor público. No mundo do empreendedorismo privado, quem primeiro teorizou e enfatizou a importância da inovação como mecanismo essencial ao desenvolvimento econômico foi o economista e cientista político Joseph Schumpeter, nas primeiras três décadas do século 20. Schumpeter criou o conceito estranho, mas muito curioso, de “destruição criativa” para explicar como novos produtos, métodos, processos, mercados e organizações surgem e substituem os existentes, provocando períodos de desequilíbrio e rearranjo dos sistemas produtivos estabelecidos.

Ao propor esse conceito, Schumpeter formulou que a “destruição criativa” gera, a longo prazo, novos ciclos e padrões de desenvolvimento, com melhor produtividade e ganhos para o empreendedor inovador e para a organização que inova. É como “destruir o existente para construir o novo, o diferente, o melhor, o mais rentável”. E mais: já naquela época Schumpeter destacou a importância do Estado como ente financiador desses movimentos de “destruição criativa”, o que, por si, já deu enorme destaque ao Ente Público como Agente de Mudança e Transformação!

Dando um salto de cem anos, devemos hoje nos perguntar: Afinal, o que temos feito em termos de política pública no Brasil nas últimas décadas para promover e fomentar a inovação, não apenas tecnológica, mas em sentido amplo? Sendo muito resumido aqui, temos uma Constituição Federal que definiu as competências necessárias ao Estado para a inovação e a criação do Sistema Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação (artigos 218 e 219-B). E temos já há 20 anos uma Lei de Inovação (Lei no 10.973/2004) que trata de incentivos à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo. Ou seja, é aplicável a qualquer setor econômico e a qualquer nível de Governo, alcançando a União, os Estados e os Municípios. Com base nessa Lei, todo mundo é convidado a inovar!

Agora vamos trazer essa discussão toda para o caso particular dos nossos setores portuário, aeroportuário e dos respectivos modos de transporte. Hoje, temos uma legislação e regulamentações próprias nesses setores que falem explicitamente de políticas de inovação? Vejamos. O Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/1986 e suas alterações) não menciona o termo “inovar” ou “inovação” ou “pesquisa e desenvolvimento” ou “tecnologia” ou suas variações. A Lei de Portos (Lei 12.815/2013 e suas alterações) também não cita explicitamente esses termos, embora mencione cinco vezes a palavra “modernização” se referindo tanto à infraestrutura, quanto à superestrutura e gestão dos portos. Agora, sejamos diretos: de “modernizar” a promover e fomentar a inovação como se entende hoje na Sociedade do Conhecimento, vai uma enorme distância!

Mas sempre há esperança. Mesmo não tendo o alcance de uma lei, destaco a importante Portaria n. 235, de 28 de março 2018, ainda vigente, embora nunca atualizada, e que foi publicada pelo extinto Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Essa portaria trata explicitamente da inovação quando determina que a Política Nacional de Transportes tenha dentre seus objetivos

“incorporar a inovação e o desenvolvimento tecnológico para o aperfeiçoamento contínuo das práticas setoriais”. É disso que estamos falando.

Agora, não é por causa da ausência de uma política de inovação que nossas empresas portuárias, aeroportuárias e de serviços de transportes não inovem! Ao contrário. À força de suas próprias estratégias e governança corporativas, nossas empresas inovam e muito! Sendo que de forma autônoma, sem direcionamento que parta de uma política nacional ou federal.

Por exemplo, no caso do setor portuário, as autoridades portuárias dos portos organizados de Suape, Itaqui, Paranaguá, Santos e tantos outros têm sim investido bastante em iniciativas de inovação nesses últimos anos. O mesmo ocorre com os terminais privados. Temos então uma oportunidade que é, ao mesmo tempo, uma necessidade clara: criar uma política pública que realmente permita atender e até ampliar o que propôs a Lei no 10.973 de 2004 e a Política Nacional de Transportes de 2018.

E, para trazer o tema à luz e começar um processo de estruturação nesse sentido, o Ministério de Portos e Aeroportos criou, na sua Secretaria Executiva, uma diretoria que tem a atribuição de promover inovação setorial. E, já como uma ação objetiva em prol de um futuro modelo de política pública voltada à inovação com olhar específico para nossos setores, foi celebrado pelo Ministério em agosto passado o Acordo de Cooperação Técnica ou ACT no 5/2024 com o Hub Brasil Export, que prevê em seu plano de trabalho quatro eixos temáticos que encapsulam os objetivos e os produtos desse ACT: Cooperar, Comunicar, Criar e Experimentar. A inovação perpassa todos eles. É necessário cooperar para promover a inovação aberta; é fundamental comunicar adequadamente e com total transparência o que se pretende com a inovação e seus futuros instrumentos; é preciso criar soluções, modelos, alternativas, produtos de inovação; e é preciso colocar tudo isso no Mundo Real, por meio da experimentação racional, controlada e com respaldo normativo.

Esse é nosso atual desafio nesse tema tão estratégico e importante: chegarmos todos, ao fim do dia, com uma política de inovação setorial que seja atual, dinâmica, aberta, adaptável e condizente com as necessidades atuais de nossos setores; que defina diretrizes comuns; que tenha seus instrumentos de fomento; que incentive as atividades de inovação e permita mensurar os ganhos obtidos.

No caso do Setor Portuário, já temos três referenciais importantes: o programa de gestão e modernização do setor com seus projetos; a premiação do Portos +Brasil que ocorre todos os anos e o Programa Navegue Simples, criado pelo Decreto no 12.078, de junho deste ano, e que tem como a finalidade desburocratizar, inovar e simplificar as outorgas portuárias, reforçada pelo objetivo de fomentar, divulgar e implementar atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação no setor portuário.

Mas ainda é insuficiente, pois precisamos ampliar esse escopo, envolvendo os aeroportos, as hidrovias, os serviços de transporte, tal e qual propôs, de modo amplo, a Política Nacional de Transportes em 2018. Essa é uma missão que já iniciamos com total apoio e parceria do Hub Brasil Export e dos associados da Fórum Brasil Export. Vamos difundir essa ideia e esse propósito. Fica, portanto, o compromisso de fazermos outros artigos detalhando mais o que estamos planejando e o que se espera alcançar com essa futura política que apenas começa a traçar suas primeiras linhas. Inovar é Preciso!

AFINAL, O QUE TEMOS FEITO EM TERMOS DE POLÍTICA PÚBLICA NO BRASIL NAS ÚLTIMAS DÉCADAS PARA PROMOVER E FOMENTAR A INOVAÇÃO, NÃO APENAS TECNOLÓGICA, MAS EM SENTIDO AMPLO?

OPINIÃO



JOEL JULIUS

Presidente do Conselho Internacional do Brasil Export

opinião@redebeneews.com.br

► DIREITO

A importância de novo marco legal para o sistema portuário brasileiro

Seguindo as celebrações do Dia Marítimo Mundial (26 de setembro), lembramos da importância do mar, tanto no dia-a-dia dos leitores do BE News, quanto para o macro-público que se beneficia da relação histórica que nos trouxe até aqui.

Ao representar 80% do comércio global e laço fomentador da própria criação nacional, temos em território brasileiro mais de um terminal portuário por dia no ano, garantindo a movimentação de riquezas e gerando renda para milhares de colaboradores.

Certamente, há uma série de entraves que nos podam o verdadeiro potencial exportador: a condição rodoviária, a espera nos portos e a burocracia incessante tão discutida nos fóruns do Brasil Export, anos a fio.

Mesmo assim, avançamos. Parabenizamos todos os portos que escolhem evoluir com soluções autóctones ou que se inspiram em sucessos internacionais para parcerias. Escutamos as startups que ingressam em nosso hub ou nas diversas outras oportunidades Brasil afora. Unimos esforços dos setores público e privado para garantir incentivos e tributação justa para a economia marítima seguir crescendo - ►

A Triunfo Logística

é especializada no desenvolvimento de soluções integradas de logística.

Base de Apoio Offshore

Regime Alfandegado Especial

Descomissionamento

Navegação

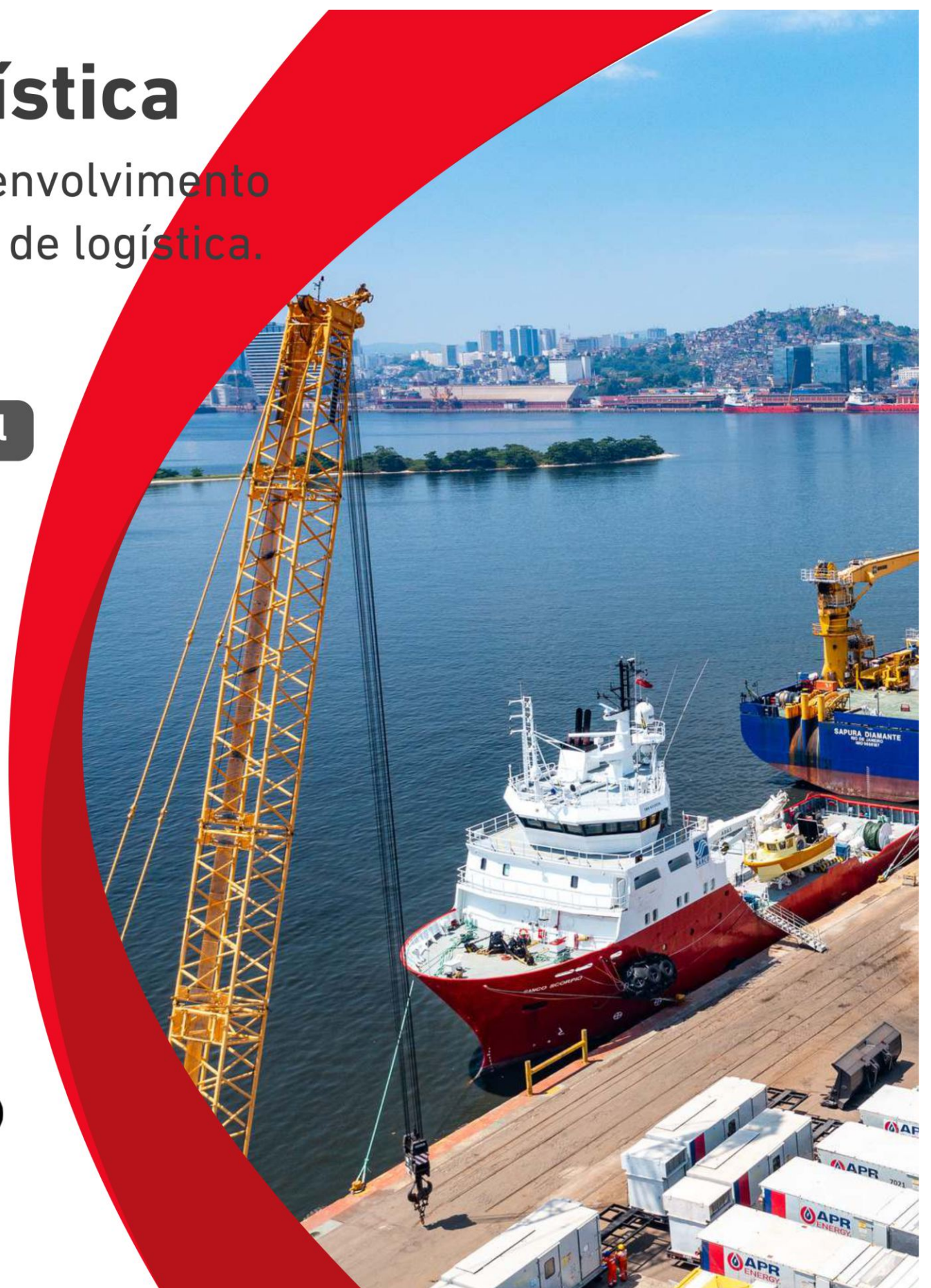
Logística

Operação Portuária

comercial@triunfologistica.com.br
+55 (21) 2178-8800
www.triunfologistica.com.br



TRIUNFO
LOGÍSTICA



OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 36

CERTAMENTE, HÁ UMA SÉRIE DE ENTRAVES QUE NOS PODAM O VERDADEIRO POTENCIAL EXPORTADOR: A CONDIÇÃO RODOVIÁRIA, A ESPERA NOS PORTOS E A BUROCRACIA INCESSANTE TÃO DISCUTIDA NOS FÓRUNS DO BRASIL EXPORT, ANOS A FIO. MESMO ASSIM, AVANÇAMOS.

e proporcionando o alicerce para os recordes agrícolas testemunhados ano a ano.

Do além-mar, as soluções são vastas: desde tecnologias para a produção de concreto sustentável para a infraestrutura marítima em San Diego, até a eletrólise da membrana de troca aniônica, testada na Antuérpia para a geração otimizada de hidrogênio verde. Igualmente observando Singapura, temos sistemas de comunidade portuária que facilitam o intercâmbio de informações agilizando o cotidiano portuário.

São essas e outras iniciativas que nos dão ânimo para dinamizar o setor nacional. Estudar corredores verdes que unam o Nordeste à Ásia; explorar as vantagens do Sul como integrador regional; ampliar a sustentabilidade do Norte como jóia a ser lapidada; plantar no Centro-Oeste a segurança

alimentar de bilhões; e assegurar no Sudeste os rápidos caminhos para conduzir esses recursos ao globo.

Para os próximos anos, estruturaremos missões focadas em objetivos claros de parcerias técnicas e investimentos. Com um olhar sustentável, abriremos as portas para que startups encontrem oportunidades de atuação com projetos-conceito e proporcionarmos mais espaço para troca de experiências com o canal de comunicação BE News e tecnologias internacionais diversas.

Há duas décadas levando o Brasil para o mundo, vamos agora também embarcar no desafio de trazer o conhecimento e parcerias internacionais para o Brasil. Como um grande fórum que acredita em cada um de seus associados e parceiros, vamos juntos seguir trabalhando para um país maior e melhor. Sejam bem-vindos à bordo!

InfraJUR

Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes

09 DE OUTUBRO - 14H45

Royal Tulip Alvorada
Brasília, DF

PAINÉIS

- Perspectivas do novo marco legal dos portos brasileiros
- Desafios de um novo marco legal para o setor portuário

PRESENCAS CONFIRMADAS



Guilherme Augusto Caputo Bastos - Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)



Alexandre Ramos - Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News





FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO



REALIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



PRODUÇÃO



MÍDIA OFICIAL



OPINIÃO



ALEXANDRE ERNESTO CORRÊA SAMPAIO

Diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião

opinião@redebeneews.com.br

► INOVAÇÃO

A inércia logística e a ascensão do Porto de São Sebastião: o momento de conquistar protagonismo na cadeia logística do Sudeste

Nos últimos anos, o Porto de São Sebastião tem demonstrado um potencial crescente para se tornar um dos principais hubs logísticos da região Sudeste do Brasil. Houve recorde de movimentação em 2023, 1.033.224 toneladas de cargas, volume que, de acordo com o plano mestre, só seria alcançado em 2060. Neste ano, essa mesma marca foi alcançada nos primeiros nove meses de gestão e, assim, estamos caminhando para mais um recorde.

No entanto, um fator crucial retardou essa ascensão: a inércia logística. Embora o porto tenha uma localização estratégica – equidistante dos principais centros industriais de São Paulo e do Rio de Janeiro – e capacidade para atender uma demanda crescente, foi necessário implementar uma estratégia para quebrar a resistência a mudanças e ressaltar a existência de integração com os principais elos da cadeia de suprimentos, além das características particulares do Porto de São Sebastião.

A inércia logística: o que está em jogo?

A inércia logística se manifesta quando há uma resistência por parte dos agentes envolvidos na cadeia de suprimentos em adaptar-se a novas soluções, tecnologias e rotas alternativas. No caso do Porto de São Sebastião, essa resistência estaria ligada a uma combinação de fatores históricos, operacionais e perceptuais. Empresas que poderiam se beneficiar das vantagens competitivas do porto optam, muitas vezes, por utilizar alternativas mais conhecidas, ou já consolidadas, do que se beneficiarem das condições operacionais favoráveis oferecidas pelo Porto de São Sebastião, notadamente o menor tempo de espera para atracação de navio e áreas para armazenagem de cargas.

Um dos principais motivos dessa inércia é um disfarçado senso de conservadorismo no setor logístico, no qual as mudanças costumam ocorrer de forma gradual. Para muitos operadores, transportadoras e importadores, o custo de mudança, tanto em termos operacionais, quanto em termos de adaptação à infraestrutura existente, é visto como um risco desnecessário. Se está funcionando, o cliente está satisfeito e o custo está dentro do previsto, por que mudar? Isso faz com que se mantenham sistemas e processos já estabelecidos, muitas vezes com uma leve ineficiência, simplesmente por uma aversão ao desconhecido.

Além disso, há uma falta de percepção de valor. Embora o Porto de São Sebastião ofereça uma localização estratégica, com acesso direto a importantes mercados e um grande potencial para receber investimentos para implantar uma infraestrutura robusta, resistia a percepção de que não tem a mesma capacidade ou eficiência logística que outros portos

mais tradicionais.

Foi necessário dar uma nova roupagem a essa percepção.

O potencial subaproveitado

O porto não é um fim em si mesmo, é um elo da cadeia logística que depende fundamentalmente de acesso terrestre e aquaviário. A localização do Porto de São Sebastião, entre importantes centros industriais e consumidores do Estado de São Paulo e estados vizinhos, oferece vantagens logísticas incontestáveis. O acesso terrestre está plenamente consolidado com a Rodovia dos Tamoios, de elevada qualidade, duplicada e moderna (com rede wi-fi e, em breve, com o sistema free flow), que se conecta com as Rodovias Ayrton Senna e Via Dutra, duas das principais rotas de escoamento de cargas da região. Ou seja, trata-se de opção viável para o transporte de mercadorias entre o interior e o litoral.

Além disso, somos privilegiados pela natureza: o canal de acesso aquaviário, com profundidades naturais de 20 metros, permite a navegação dos maiores navios em operação, sendo desnecessário realizar dragagens de manutenção, principal limitação dos portos mais movimentados do Brasil e do mundo. É a garantia para toda a comunidade portuária e logística de que não há dependência de recursos orçamentários para realização dessa obra complexa chamada dragagem, que depende da mobilização de embarcações e equipamentos nem sempre prontamente disponíveis, tampouco das questões envolvendo a obtenção de licenças ambientais. Consequentemente, o Porto de São Sebastião é naturalmente sustentável: os impactos ambientais são mínimos.

Em termos de retroárea, são inúmeras as áreas disponíveis em São Sebastião e nos municípios do Litoral Norte e do Vale do Paraíba, cujo deslocamento para o porto está definitivamente solucionado com a Rodovia dos Tamoios e o Contorno Sul, que será inaugurado até o final de 2024 e prevê uma alça de acesso direto ao porto.

O momento da transformação

O cenário atual, marcado por uma crescente demanda por eficiência na cadeia logística e pelo aumento de custos operacionais em portos tradicionais, torna o Porto de São Sebastião uma alternativa cada vez mais atraente. Com o rearranjo de áreas ociosas, incentivos à celebração de contratos de uso temporário, investimentos em pavimentação e revisão de procedimentos operacionais, o Porto de São Sebastião se (re)apresentou para toda a comunidade portuária, oferecendo mais áreas para armazenagem de mercadorias.

E as reações foram muito positivas. Os operadores portuários foram a campo, buscaram novas cargas, diversificando as

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 38

AFINAL, O QUE TEMOS FEITO EM TERMOS DE POLÍTICA PÚBLICA NO BRASIL NAS ÚLTIMAS DÉCADAS PARA PROMOVER E FOMENTAR A INOVAÇÃO, NÃO APENAS TECNOLÓGICA, MAS EM SENTIDO AMPLO?

operações, o que é fundamental para o porto.

Além disso, houve um enorme empenho para cumprir integralmente as condicionantes da licença de operação, a fim de garantir a preservação do meio ambiente, assunto caro para a alta administração do Porto e, sobretudo, para todos os cidadãos e turistas que frequentam a região.

Superando a resistência

Para quebrar a desconfiança do setor, tem sido fundamental o apoio da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, que disponibilizou recursos de investimentos e manteve o acompanhamento das atividades de comunicação social para (re)colocar o Porto de São Sebastião no mapa da cadeia logística.

No mesmo sentido, com a perseverança dos operadores e a dedicação de trabalhadores portuários e de toda a equipe da Companhia Docas, o Porto de São Sebastião enfim vem demonstrando a sua capacidade para lidar com cargas de maior volume e com uma gama diversificada de operações.

Merecem destaque as iniciativas que visam a incrementar a eficiência operacional do Porto de São Sebastião, com a utilização de equipamentos mais modernos de carregamento e descarregamento de mercadorias dos navios.

Evidentemente, o diálogo franco e empático com todos os stakeholders concorre para que os receios com relação aos

rumos do Porto de São Sebastião sejam desmistificados. Todo esse conjunto de fatores se somaram para que, mesmo com apenas um berço de atracação, o Porto de São Sebastião esteja alcançando um patamar de destaque e despertado o interesse de diversos players do setor portuário.

O Futuro

O momento de transformação do Porto de São Sebastião está à vista.

O processo de arrendamento de um terminal multipropósito (SSB-01), atualmente em fase de consulta pública, prevê investimentos de R\$ 660 milhões, tendo como principal melhoria a construção de um novo pier com dois berços de atracação.

Com o suporte adequado de todas as partes envolvidas e o compromisso em superar a inércia logística que o impede de crescer, o Porto tem todas as condições de se tornar um ponto central na cadeia logística do Sudeste. Sua capacidade de operar de forma eficiente e integrada com o restante da infraestrutura de transportes da região é uma oportunidade que não pode ser desperdiçada.

O futuro é promissor para o Porto de São Sebastião, que possui as condições para atender à demanda crescente, enfim deixar o posto de "alternativa" para eventuais operações spot e assumir definitivamente o papel de protagonista na logística do Brasil.

FCA. Renovar para seguir transformando

A renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) é fundamental para que o modal ferroviário continue **crescendo e contribuindo para a logística nacional**.

A FCA atende cerca de 70 clientes em fluxos essenciais para a economia. A renovação permitirá o início de um ciclo de quase R\$ 30 bilhões de investimentos capaz de gerar novas possibilidades para atender diversos setores (agronegócio, fertilizantes, siderurgia, construção e industrializados).

Além disso, o processo resultará no fomento à indústria nacional, em obras de soluções de conflitos urbanos e na geração de milhares de empregos.

O Brasil avança com a **FCA**.
A FCA avança com a **VLI**.

FCA. Uma empresa **VLI**

 fcatransforma.com.br

 [/VLIlogisticaIntegrada](https://www.facebook.com/VLIlogisticaIntegrada)

 [@vli_logistica](https://www.instagram.com/vli_logistica)

 [/vli-logistica](https://www.linkedin.com/company/vli-logistica)

 [/vli-logistica](https://www.youtube.com/vli-logistica)



OPINIÃO

KADMO CÔRTEZVice-presidente
do Instituto Lixo Zero Brasil**ALICE WATSON e SIMONE PINHEIRO**Docentes do Instituto Federal de Brasília
e embaixadoras Lixo Zero

opinião@redebeneews.com.br

▶ SUSTENTABILIDADE

Gestão Integrada de Resíduos Sólidos Lixo Zero: o Papel da infraestrutura

No contexto global de desafios ambientais e sociais, a gestão de resíduos sólidos tornou-se uma prioridade tanto para governos quanto para empresas. O conceito de Lixo Zero vai além da simples eliminação de resíduos, propondo uma abordagem holística que envolve repensar a produção, o consumo e o descarte de materiais, com o objetivo de evitar o desperdício em todas as fases da cadeia produtiva. É uma lógica de máximo aproveitamento e correto encaminhamento dos resíduos recicláveis e orgânicos e a redução – ou mesmo o fim – do encaminhamento destes materiais para os aterros sanitários e/ou para a incineração.

Quando falamos de certificação Lixo Zero, a proposta é enviar no máximo 10% dos resíduos gerados para o aterro. Este conceito, alinhado à filosofia da Zero Waste International Alliance (ZWIA), trata os resíduos como recursos valiosos, que devem ser mantidos em circulação por mais tempo, evitando ao máximo o uso de aterros e incineração.

Para o setor de infraestrutura e transportes, envolvendo os operadores logísticos, responsáveis por conectar cidades e promover o comércio global, adotar o conceito Lixo Zero representa não apenas uma responsabilidade ambiental, mas uma oportunidade de liderar uma transformação sistêmica e ética. A logística é um setor que permeia todos os processos econômicos, desde a produção até o consumidor final, e por isso, possui um papel estratégico na construção de cadeias de suprimento mais sustentáveis. Adotar o Lixo Zero é um caminho que combina responsabilidade ambiental, eficiência operacional e inovação tecnológica.

Lixo Zero como Pilar da Sustentabilidade em ESG

Embora a gestão de resíduos muitas vezes seja uma das últimas preocupações em iniciativas de ESG (Environmental, Social, and Governance), defender a adoção do conceito Lixo Zero como um ponto de partida traz inúmeros benefícios. Ao priorizar a eliminação de resíduos, as empresas reduzem sua pegada de carbono, melhoram a eficiência e alinham suas operações às expectativas de stakeholders e investidores.

No setor de infraestrutura e transporte, adotar o Lixo Zero implica reavaliar práticas em áreas como construção de estradas, gestão de portos, aeroportos e ferrovias, além da operação de veículos de carga. A integração de estratégias de resíduos sólidos nesses ambientes, que tradicionalmente geram grandes volumes de materiais descartados, pode ser revolucionária.

Além disso, a otimização de materiais e redução do desperdício gera economia de custos e apoia uma governança responsável. Ao assumir uma postura "lixo zero", a empresa demonstra estar em conformidade com regulamentações e normas ambientais, evitando multas e fortalecendo seu compliance. Em Brasília, por exemplo, a Lei dos Grandes Geradores (Lei Nº 5.610, de 2016), prevê que as edificações que produzam mais de 120 litros de resíduos sólidos indiferenciados por dia devem contratar uma empresa para executar os serviços de coleta, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos. Assim

como na capital do País, é uma tendência em vários municípios brasileiros estabelecer responsabilidades e diretrizes para o gerenciamento de resíduos sólidos por grandes geradores.

Responsabilidade Coletiva: O Pilar do Lixo Zero

No centro do movimento Lixo Zero está o conceito de responsabilidade individual, onde cada pessoa tem um papel fundamental para o impacto ambiental de suas escolhas. Quando transposto para o setor de infraestrutura e transporte, esse princípio se expande para a responsabilidade coletiva, englobando toda a cadeia de valor. Desde o gestor até o motorista de caminhão, cada colaborador de uma empresa torna-se um agente de transformação ambiental.

Para que essa responsabilidade se manifeste de forma concreta, as operações devem integrar práticas que minimizem impactos ambientais, otimizem recursos e incorporem a cultura do Lixo Zero em todas as áreas. Isso pode ser alcançado por meio da implementação de políticas como:

- Eficiência energética nas frotas: utilização de veículos elétricos ou combustíveis renováveis.
- Redução do uso de embalagens: repensar o design de embalagens para serem reutilizáveis ou recicláveis.
- Maximização da logística reversa: permitindo que embalagens e outros materiais retornem ao ciclo produtivo.

Ao envolver todos os funcionários nessas práticas sustentáveis, os operadores deixam de ser apenas agentes de transporte e passam a ser agentes de mudança, liderando pelo exemplo e promovendo uma revolução ética em suas operações. Implementar ações "lixo zero" envolve a criação de uma cultura interna de conscientização sobre resíduos e sustentabilidade e demanda uma formação específica. Isso pode aumentar o engajamento dos funcionários e reforçar o papel social da empresa na educação ambiental, uma das dimensões da responsabilidade social dentro da ESG.

Autoridade Moral e Exemplaridade: Liderando pelo Exemplo

O conceito de Autoridade Moral e Exemplaridade Pública sugere que empresas que adotam práticas Lixo Zero devem se posicionar como líderes no setor. Para os operadores logísticos, isso significa investir em rotas inteligentes, que economizem combustível e minimizem emissões de carbono, e em programas de coleta seletiva, garantindo que os resíduos gerados durante suas operações sejam adequadamente destinados.

Essas ações não apenas melhoram a reputação da empresa perante seus stakeholders, mas também incentivam outras empresas e comunidades a seguir o mesmo caminho. Operadores logísticos têm o poder de influenciar seus parceiros e fornecedores a adotar práticas sustentáveis, criando um efeito multiplicador que beneficia toda a cadeia de suprimentos. ▶

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 40

QUANDO FALAMOS DE CERTIFICAÇÃO LIXO ZERO, A PROPOSTA É ENVIAR NO MÁXIMO 10% DOS RESÍDUOS GERADOS PARA O ATERRO. ESTE CONCEITO, ALINHADO À FILOSOFIA DA ZERO WASTE INTERNATIONAL ALLIANCE (ZWIA), TRATA OS RESÍDUOS COMO RECURSOS VALIOSOS, QUE DEVEM SER MANTIDOS EM CIRCULAÇÃO POR MAIS TEMPO, EVITANDO AO MÁXIMO O USO DE ATERROS E INCINERAÇÃO

Empresas que adotam práticas de "lixo zero" demonstram um forte compromisso com a sustentabilidade, o que melhora sua reputação e atrai consumidores e investidores conscientes. Ao expandir essas práticas para a cadeia de suprimentos, o "lixo zero" contribui para uma cadeia de valor mais sustentável, enquanto a educação e o engajamento dos funcionários no tema fortalece a cultura interna de responsabilidade social, um dos pilares da ESG.

Conclusão: Um Caminho para a Sustentabilidade Coletiva
A gestão integrada de resíduos sólidos e a adoção do conceito Lixo Zero representam uma oportunidade única de transformação para operadores logísticos e setores de

infraestrutura e transporte. Ao liderarem pelo exemplo, essas indústrias podem influenciar outras a seguir o mesmo caminho, promovendo um efeito multiplicador que beneficia toda a sociedade.

Diante desse cenário, os desafios que surgem são oportunidades de inovação e melhoria contínua, sempre com foco na preservação dos recursos naturais e no bem-estar das gerações futuras.

Provocação: Quais barreiras esses setores enfrentam para adotar plenamente o conceito Lixo Zero? Como superar os desafios e integrar de forma efetiva essas práticas?

BRASIL EXPORT

FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

8, 9 e 10 Out

Brasília/DF

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News

Hotel oficial e local do evento: **Royal Tulip Alvorada**

PATROCÍNIO

INICIATIVA E REALIZAÇÃO

OPINIÃO

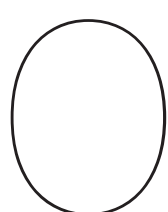
**CELSO RICARDO PEEL FURTADO DE OLIVEIRA**

Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo, relator geral da Ceportos e vice-presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo

opinião@redebeneews.com.br

► DIREITO

A importância de novo marco legal para o sistema portuário brasileiro



O sistema portuário brasileiro é crucial para o comércio exterior do País, sendo fundamental para o escoamento das exportações, especialmente do agronegócio. A eficiência e produtividade dos portos nacionais são determinantes para a geração de riqueza, criação de empregos e distribuição de renda. Embora a operação portuária seja desenvolvida pela iniciativa privada, que transformou os terminais arrendados e de uso

privado em exemplos de eficiência, ainda persiste uma excessiva centralização das decisões e burocratização no setor.

Diante deste cenário, é necessário implementar um novo marco legal que promova um sistema portuário descentralizado, desburocratizado e simplificado. É imperativo enfrentar questões essenciais como: nova modelagem para substituir o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA); unificação dos prazos dos contratos de arrendamento; garantia do direito de preferência aos arrendatários atuais, para manutenção da continuidade das atividades portuárias e fomento à maior competitividade.

Nesse sentido, o Ministério dos Portos tem papel fundamental na

definição, planejamento e estabelecimento das políticas públicas do setor portuário, competindo elaborar os planos gerais de outorgas, os planos setoriais portuários e aquaviários, disciplinar o conteúdo e atualização dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos (PDZ), além de definir os portos estratégicos para o país. Paralelamente, é crucial fortalecer a Agência Especializada, responsável pela execução e fiscalização da política definida pela União. Esta entidade deve ter autonomia para exercer eficazmente seu papel regulador e fiscalizador.

Outro aspecto crucial a ser incorporado no novo marco legal é o fortalecimento das autoridades portuárias dentro dos limites do porto organizado. Atualmente, essas autoridades muitas vezes se veem limitadas em sua capacidade de tomar decisões ágeis e eficientes, o que pode resultar em gargalos operacionais e administrativos.

É importante ressaltar que esse empoderamento deve ser acompanhado de mecanismos de controle e transparência para garantir que as decisões tomadas estejam alinhadas com os interesses públicos e as diretrizes nacionais para o setor portuário. A instituição de uma Política de Incentivo à Integração Porto-Cidade ►

Sustentabilidade
está em **nosso nome**
e no **nosso compromisso**
com o futuro

NA SUSTENTA INFRA BRASIL, SUSTENTABILIDADE É NOSSA ESSÊNCIA. TRABALHAMOS PELA DESCARBONIZAÇÃO DE TODA A CADEIA LOGÍSTICA - DESDE OS TERMINAIS ATÉ O TRANSPORTE PARA CLIENTE FINAL - COM SOLUÇÕES QUE REDUZEM EMISSÕES DE CO² E GERAM IMPACTO POSITIVO NO MEIO AMBIENTE.

ALINHADOS AOS PRINCÍPIOS DE ESG, PROMOVEMOS O USO DE ENERGIA RENOVÁVEL EM TODOS OS SETORES, FORTALECENDO A CADEIA LOGÍSTICA E MELHORANDO AS RELAÇÕES COMERCIAIS COM O COMÉRCIO EXTERIOR.

COM A SUSTENTA INFRA BRASIL, SUSTENTABILIDADE, INOVAÇÃO E REDUÇÃO DE CUSTOS CAMINHAM JUNTAS. PORQUE DE SUSTENTABILIDADE, A GENTE ENTENDE.



11 93069-9949
SOLAR@SINFRABR.COM



ENERGIA SOLAR
PARA PORTOS E
AEROPORTOS

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 42

É NECESSÁRIO IMPLEMENTAR UM NOVO MARCO LEGAL QUE PROMOVA UM SISTEMA PORTUÁRIO DESCENTRALIZADO, DESBUROCRATIZADO E SIMPLIFICADO

é necessária para promover o desenvolvimento harmônico entre as atividades portuárias e o ambiente urbano, mitigando impactos negativos e potencializando benefícios econômicos e sociais. Quanto às relações de trabalho portuário, o novo marco legal deve garantir os direitos individuais dos trabalhadores, implementando uma gestão da mão de obra baseada na certificação profissional e no treinamento continuado. Deve-se buscar o fortalecimento da representação sindical e da negociação coletiva de trabalho.

A necessidade de revisão do arcabouço legal da operação portuária brasileira é corroborada pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) que publicou Relatório de Avaliação concorrencial do Brasil, apontando fragilidades no modelo atual de gestão e operação, com recomendações para o setor portuário que gerariam ganhos anuais de aproximadamente um bilhão de reais para a economia brasileira.

O relatório recomenda a simplificação dos processos administrativos, redução da burocracia, maior participação do setor privado e modernização da infraestrutura portuária. Sugere também a implementação de um sistema de governança mais eficiente e transparente para atrair investimentos e promover a competitividade. Alinhado à recomendação internacional, o Tribunal de Contas da União (TCU) também se manifestou sobre a urgência de uma revisão do marco legal do setor portuário. Através do Acórdão 622/2024, o TCU abordou especificamente questões relacionadas ao Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e à gestão da força de trabalho portuária, identificando gargalos que comprometem a eficiência e competitividade dos portos brasileiros.

O TCU destacou a necessidade de modernizar a gestão da mão de obra portuária, enfatizando, dentre outros temas, a necessidade de revisão do modelo de gestão do OGMO, visando maior eficiência na alocação e qualificação da mão de obra portuária; flexibilização das relações de trabalho, visando adaptar as relações trabalhistas às

novas realidades tecnológicas e operacionais dos portos, mantendo a proteção dos direitos dos trabalhadores e aprimoramento dos programas de capacitação.

O acórdão ressaltou ainda a importância de se considerar as peculiaridades regionais na gestão da mão de obra portuária, reconhecendo que diferentes portos podem requerer abordagens distintas em termos de organização do trabalho e capacitação profissional.

Estas recomendações expressas no Acórdão 622/2024, são cruciais para o desenvolvimento de um novo marco legal que não apenas modernize a infraestrutura e os processos portuários, mas também atualize e otimize a gestão da mão de obra, elemento fundamental para a eficiência e competitividade do setor portuário brasileiro.

A questão ambiental não pode ser esquecida, diante das mudanças climáticas que já estão atingindo portos ao redor do mundo, ganhando destaque a importância do equilíbrio entre desenvolvimento portuário e preservação ambiental. O novo marco legal deve prever instrumentos que garantam a sustentabilidade das operações portuárias, incentivando tecnologias limpas e práticas de gestão ambiental responsável.

Em suma, a elaboração e implementação de um novo marco legal para o sistema portuário brasileiro é medida de extrema relevância para o desenvolvimento econômico e social do país. Tal instrumento normativo deve modernizar e dinamizar o setor, eliminando entraves burocráticos, fortalecendo a agência reguladora e as autoridades portuárias e propiciando um ambiente de maior segurança jurídica para investimentos. Desta forma, os portos brasileiros poderão alcançar níveis de eficiência e competitividade compatíveis com as demandas do comércio internacional, contribuindo decisivamente para a inserção do Brasil nas cadeias globais de valor e para o incremento da balança comercial nacional.

Há 187 anos, contribuindo para movimentar a economia e diminuir distâncias.



Somos o maior operador de logística portuária e marítima do mercado brasileiro. Atuamos de Norte a Sul do País, com soluções inovadoras para mais de 5 mil clientes: armadores, importadores e exportadores, indústria de energia offshore, projetos de energia renovável, setor

do agronegócio, entre outros segmentos da economia. Com a expertise adquirida ao longo de nossa história, contribuimos para a competitividade do comércio global e para o desenvolvimento sustentável do Brasil.



Acesse wilsonsons.com.br
Acompanhe nossas redes sociais.



mabcom

OPINIÃO



MARCELO KANITZ

Advogado, sócio da Amorim, Trindade, Kanitz e Russomano Advogados e vice-presidente administrativo da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo

opinião@redebeneews.com.br

► DIREITO

Igualdade desigual

Nada mais injusto que tratar desiguais de forma isonômica. Parafrazeando Aristóteles devemos "tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de sua desigualdade".

Nossa Constituição Federal, no intuito legítimo de igualar os direitos entre trabalhadores avulsos aos direitos dos trabalhadores com vínculo empregatício permanente, findou, ainda que não intencionalmente, justamente por criar uma série de assimetrias. Isso porque, as realidades vivenciadas pelos trabalhadores avulsos, por vezes, não comportam toda a gama de direitos que são conferidos aos trabalhadores contratados a vínculo empregatício por prazo determinado.

Preconiza o art. 7º, inciso XXXIV, da Constituição Federal, a "igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso". E o faz de forma irrestrita, ampla e, como qualquer norma de índole constitucional, de aplicação incondicional.

Tomando-se os portos brasileiros como exemplo, onde a relação de trabalho avulsa é uma realidade inexorável, essa assimetria é constatada e verificada constantemente, dificultando, e por vezes até mesmo obstando, a real aplicação do conceito constitucional de igualdade, especialmente se não se buscar alguma forma de amoldar seu conteúdo normativo ao cotidiano e às peculiaridades da relação laboral portuária.

A realidade da relação de trabalho portuária avulsa, ao ser confrontada com a igualdade constitucional preconizada no art. 7º, inciso XXXIV, apresenta desafios cotidianos justamente em face da dificuldade de sua implementação, seja em relação a direitos simples, seja em relação a direitos mais complexos.

Veja-se, por exemplo, a questão atinente a aposentadoria espontânea extinguir ou não o contrato de trabalho. Inquestionável que o Supremo Tribunal Federal, ao julgar a ADI 1721, assentou que a aposentadoria espontânea não é causa extintiva do contrato de trabalho, inclusive julgando inconstitucional o quanto até então estava previsto no art. 453 da CLT. No entanto, em que pese a aposentadoria não seja causa extintiva do contrato de trabalho, nada impede que o empregador, no exercício de seu poder potestativo, ponha termo à relação empregatícia, arcando, por óbvio, com os custos desta rescisão.

Ao se trazer parâmetros de igualdade absoluta para a atípica relação portuária avulsa, tem-se que o efeito é uma verdadeira eternização da relação laboral, porquanto não existe na legislação especial portuária previsão de sua extinção por iniciativa dos Órgãos Gestores de Mão de Obra (Ogmo) ou dos Operadores Portuários, redundando em envelhecimento e engessamento dos quadros e ausência de renovação dos trabalhadores portuários. Como se diz, há porta de entrada, mas não há porta de saída, restando a decisão apenas ao próprio trabalhador (ressalvada a hipótese óbvia de falecimento).

A hipótese acima retrata, com primor, que a aplicação irrestrita da igualdade pode gerar, ao revés, verdadeira assimetria de

direitos, porquanto os trabalhadores com vínculo empregatício, ao se aposentarem, não tem o direito de se contrapor a eventual rescisão do contrato de trabalho, já os trabalhadores portuários avulsos mantêm-se inscritos nos OGMOs enquanto lhe for interessante ou até seu falecimento.

Outra questão que muito bem retrata que a aplicação irrestrita da igualdade constitucional, sem a devida distinção da realidade, redundando em desigualdade é a questão da jornada de trabalho e o pagamento de horas extraordinárias. Por certo, quando um empregador submete seu empregado a sobrejornada, o faz para alcançar apenas seus interesses, elastecendo a jornada de trabalho para alcançar apenas maior lucratividade para sua atividade econômica. O pagamento de horas extras visa justamente compensar o trabalhador, que nenhum ganho obterá em decorrência do elastecimento da jornada de trabalho.

Porém, para um trabalhador portuário avulso, que tem plena liberdade de escolher quais e quantos trabalhos irá realizar no dia, na semana ou no mês, trata-se, em verdade, de uma escolha praticamente individual, pouco favorecendo o Operador Portuário ou mesmo os OGMO. Isso porque, caso não se engaje em determinada faina, por certo haverá outro trabalhador portuário avulso para aceitar e executar o trabalho ofertado. A desigualdade aqui reside no fato de que não se trata de um elastecimento por iniciativa da empresa, mas sim do próprio trabalhador, que tem intenção de majorar sua remuneração, sem qualquer benefício direto aos seus tomadores de serviço. Tal hipótese, contudo, não se aplicaria nunca a um trabalhador com vínculo empregatício, que não poderá, por iniciativa exclusivamente sua, elastecer sua jornada visando maior remuneração.

Por sua vez, a questão atinente ao gozo de férias e seu pagamento em dobro em caso de não concessão é um bom exemplo jurisprudencial acerca da necessidade de adequação desta igualdade à realidade do trabalho portuário avulso, restando pacífico perante o Tribunal Superior do Trabalho que o trabalhador avulso portuário tem liberdade para escolher o melhor momento para usufruir de suas férias, não podendo com isso apenas os Operadores Portuários ou os Ogmos com a determinação de pagar férias em dobro por suposta não fruição. Ressalte-se que o próprio trabalhador poderá definir o melhor momento para se afastar das escalas de trabalho para descanso e férias.

Há, portanto, que se aplicar com cautela e sabedoria o disposto no art. 7, inciso XXXVI da Constituição Federal, porquanto sua aplicação irrestrita e desconectada da realidade, pode, por fim, redundar em verdadeira assimetria e desigualdade.

Rui Barbosa muito bem pontou ao afirmar que "tratar com desigualdade a iguais, ou a desiguais com igualdade, seria desigualdade flagrante, e não igualdade real".^[1]

[1] Barbosa, R; Obras completas de Rui Barbosa - Trecho de discurso no Largo de São Francisco, em São Paulo, intitulado Oração aos Moços.

NOSSA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, NO INTUITO LEGÍTIMO DE IGUALAR OS DIREITOS ENTRE TRABALHADORES AVULSOS AOS DIREITOS DOS TRABALHADORES COM VÍNCULO EMPREGATÍCIO PERMANENTE, FINDOU, AINDA QUE NÃO INTENCIONALMENTE, JUSTAMENTE POR CRIAR UMA SÉRIE DE ASSIMETRIAS

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

2025



 **MISSÃO INTERNACIONAL**
7 A 11 DE SETEMBRO - FRANÇA

Calendário **FÓRUNS**

OPINIÃO

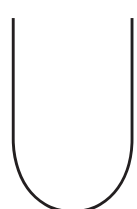
**RODRIGO DE FARIAS JULIÃO**

Advogado, pós-doutorando pela Universidade Nove de Julho de São Paulo, ex-Presidente da OAB Subseção Santos/SP e professor universitário

opinião@redebeneews.com.br

► LEGISLAÇÃO

A segurança jurídica na dispensa de empregado



Um dos temas mais conturbados na relação empresarial entre empresas e empregados é o ato de encerramento do contrato de trabalho. Apesar do contrato de trabalho poder se extinguir por diversas formas, a mais comum e tradicional é a dispensa sem justa causa.

Com a dispensa imotivada, criou-se no Brasil um costume de ingresso de ações trabalhistas a fim de discutir a relação laboral encerrada, fato esse que a cada ano assoberba a pauta da Justiça do Trabalho, além de criar um enorme passivo e insegurança jurídica às empresas do País.

Devido ao aumento do número de reclamações, o tema de segurança jurídica está cada vez mais em discussão, gerando assim a publicação da Resolução nº 174, de 30 de setembro

de 2016, do Conselho Superior da Justiça do Trabalho.

A aludida Resolução dispõe sobre a política judiciária nacional de tratamento adequado das disputas de interesses no âmbito do Poder Judiciário Trabalhista e dá outras providências, com o intuito de garantir maior segurança jurídica ao pagamento de direitos trabalhistas no momento da dispensa, assim como objetivar diminuir o número de ações que só aumentam, ano a ano.

Nos termos da Resolução, a “Conciliação” é o meio alternativo de resolução de disputas em que as partes confiam a uma terceira pessoa – magistrado ou servidor público por este sempre supervisionado –, a função de aproximá-las, empoderá-las e orientá-las na construção de um acordo quando a lide já está instaurada, a partir da criação ou

ONDE TEM ULTRACARGO, TEM DESENVOLVIMENTO!

Trabalhamos para oferecer soluções logísticas integradas que conectam negócios em todo país e, orgulhosamente, **somos a maior empresa independente de armazenagem de grãos líquidos do Brasil.**

Conheça as ações que fazem parte da nossa estratégia de crescimento e interiorização:



Somos a Ultracargo.
Há 58 anos em movimento.
Há 58 anos promovendo conexões

Acesse o QR Code e conheça as nossas soluções.



CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 46

COM A DISPENSA IMOTIVADA, CRIOU-SE NO BRASIL UM COSTUME DE INGRESSO DE AÇÕES TRABALHISTAS A FIM DE DISCUTIR A RELAÇÃO LABORAL ENCERRADA, FATO ESSE QUE A CADA ANO ASSOBERBA A PAUTA DA JUSTIÇA DO TRABALHO, ALÉM DE CRIAR UM ENORME PASSIVO E INSEGURANÇA JURÍDICA ÀS EMPRESAS DO PAÍS

proposta de opções para composição do litígio.

O objetivo maior dessa Resolução em questão é promover ações de incentivo à autocomposição e à pacificação social por meio da conciliação e da mediação.

De acordo com a nova norma, cada Tribunal Regional do Trabalho criará, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de publicação desta Resolução, um Núcleo Permanente de Métodos Consensuais de Solução de Disputas – NUPEMEC-JT, composto por magistrados e servidores ativos designados, com as seguintes atribuições de desenvolver a Política Judiciária de tratamento adequado das disputas de interesses no âmbito da Justiça do Trabalho, planejar, implementar, manter e aperfeiçoar as ações voltadas ao cumprimento da política e suas metas, atuar na interlocução com outros Tribunais Regionais do Trabalho e promover, incentivar e fomentar a pesquisa, estudos e aprimoramento dos métodos de mediação e conciliação, individuais e coletivos, bem como as práticas de gestão de conflitos, dentre outros.

Os Núcleos de conciliação e mediação criados, poderão estimular programas voltados à pacificação social no âmbito das relações de trabalho, bem como das relações entre categorias profissionais e econômicas, como forma de prevenir conflitos e preferencialmente com o envolvimento de sindicatos, federações, confederações e centrais sindicais.

A novidade da Resolução do Conselho Nacional de Justiça, consiste na possibilidade de acordo entre empregado

e empregador ser homologado na Justiça Laboral, com quitação total do contrato de trabalho, ficando vedado assim, o ingresso de futura ação trabalhista, a medida de reduzir a litigiosidade e número de ações ativas no Poder Judiciário.

A proteção ao trabalhador e a garantia ao empregador estão igualmente garantidas na Resolução, haja vista que o trabalhador deverá sempre estar assistido por advogado ou pelo sindicato profissional.

Referido acordo poderá resultar de mediação pré-processual ou petição direta ao juiz do trabalho, no intuito de homologar ou rejeitar a composição.

A validade da norma em comento será de 06 (seis) meses para negociações acima de 40 (quarenta) salários-mínimos, após esse prazo será avaliado o impacto da medida e a possibilidade de ampliação ou redução para outros casos.

Aos menores de 16 (dezesesseis) anos ou incapazes, a validade do acordo dependerá de assistência dos pais, curadores ou tutores legais.

Desta forma, não restam dúvidas que referida Resolução possui como escopo, diminuir o número de ações trabalhistas no País e fomentar a composição extrajudicial com posterior homologação do Juiz do Trabalho, a fim de gerar maior segurança jurídica a todos os setores envolvidos na relação laboral, além de reduzir o excessivo número de reclamações trabalhistas atualmente existentes.

GRUPO BRASIL EXPORT

Missão
Internacional |
3 a 11 novembro

A comitiva do Brasil Export, formada por lideranças empresariais e autoridades, realizará uma missão técnica a bordo do MSC Fantasia, em viagem pelo Mar Mediterrâneo.

Gênova



Nápoles



La Goulette



Marselha



Barcelona



Palermo



Entre os destaques da
programação:

- Reuniões com autoridades portuárias
- Visitas a terminais
- Debates técnicos a bordo



Vports: há dois anos navegando para trazer desenvolvimento aos portos capixabas.

Responsável pela administração dos terminais de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho no Espírito Santo, a Vports trabalha na preservação da história e cultura do estado, construindo hoje portos para o futuro, com agilidade e flexibilidade. Em 2024, o Porto de Vitória teve um crescimento destacado entre os portos de todo o Brasil, com um investimento de R\$ 180 milhões em modernização, agregando eficiência e segurança.

Nosso maior investimento é no desenvolvimento: atração de novos negócios, novos empregos gerados e mais de 17.000 pessoas atendidas nas comunidades do entorno. Continuaremos trabalhando para trazer crescimento e valor compartilhado para as águas capixabas.

Vports. Desenvolvendo o Espírito Santo com você.

