



portalbenews.com.br



OPINIÃO Débora Toledo alerta que a instabilidade cambial causada pelas eleições nos EUA exige ação das empresas brasileiras para evitar prejuízos ▶ **p9**



OPINIÃO Para Augusto Cesar Barreto Rocha, é fundamental que o Brasil proteja sua indústria e não seja apenas um exportador agrícola ▶ **p10**

Divulgação/Infra S.A.



Terminal trará quatro novos berços de atracação e ampliará movimentação de contêineres em 50% no complexo portuário ▶ **p3**

Divulgação



Navio recordista de contêineres no Panamá faz escala em Suape ▶ **p6**

FERROVIAS Justiça suspende audiências públicas para renovação da concessão da FCA ▶ **HUB**

APAGÃO Governador de São Paulo busca apoio do TCU por intervenção federal na Enel ▶ **p4**

ABDPM Congresso da academia em Brasília vai discutir novo marco legal portuário ▶ **p6**

EDITORIAL

A crise da Enel e a necessidade de mudanças no setor elétrico

A recente crise na distribuição de energia em São Paulo, causada por um temporal e agravada pela incapacidade da Enel em atender à demanda, expõe falhas crônicas no setor elétrico brasileiro e a urgência de medidas mais efetivas para garantir a qualidade do serviço prestado à população. A solicitação de intervenção do Tribunal de Contas da União (TCU) na concessionária, feita pelo governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, reflete a insatisfação generalizada com a atuação da empresa e a necessidade de mudanças profundas no setor.

A ineficiência da Enel em lidar com a situação emergencial, apesar de ter apresentado um plano de contingência, demonstra a fragilidade do sistema e a falta de preparo da concessionária para enfrentar eventos climáticos extremos. A interrupção prolongada no fornecimento de energia, um serviço essencial para a população, causou prejuízos econômicos e sociais significativos, além de gerar grande insatisfação entre os consumidores.

A postura do governador de São Paulo, ao solicitar a intervenção do TCU e a revisão dos parâmetros regulatórios do setor elétrico, demonstra a gravidade da situação e a necessidade de uma ação rápida e contundente por parte das autoridades. A exigência de que a Enel seja responsabilizada por sua ineficiência e a proposição de mudanças mais profundas no setor são medidas que devem ser apoiadas.

A crise da Enel coloca em evidência a necessidade de uma revisão urgente do modelo de concessão do setor elétrico. Os indicadores atualmente utilizados para avaliar a performance das concessionárias mostram-se inadequados para garantir a qualidade do serviço prestado à população. É preciso estabelecer novos parâmetros que incentivem os investimentos em infraestrutura e a melhoria da qualidade do atendimento.

Além disso, a crise ressalta a importância de um planejamento mais eficiente e de investimentos em infraestrutura, para garantir a resiliência do sistema elétrico frente a eventos climáticos extremos. A mudança climática está intensificando a ocorrência de eventos extremos, como tempestades e secas, e o setor elétrico precisa estar preparado para lidar com esses desafios.

A crise da Enel em São Paulo é um chamado para uma profunda reflexão sobre o futuro do setor elétrico brasileiro. A necessidade de garantir a qualidade do serviço prestado à população, a importância de investir em infraestrutura e a necessidade de adaptar o setor às novas realidades climáticas são desafios que exigem uma ação rápida e coordenada por parte do Governo, dos reguladores e das empresas do setor. A intervenção do TCU na concessionária e a revisão dos parâmetros regulatórios são medidas importantes para iniciar esse processo de transformação.



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
Jacynara 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

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 3 Projeto do STS10 vai ampliar capacidade e tem leilão previsto para 2025, diz Mpor

HUB

- 3 Justiça suspende audiências públicas para renovação da concessão da FCA

NACIONAL

- 4 Governador de SP busca apoio do TCU por intervenção federal na Enel

ANTT e Anatel lançam Prêmio Infraconnect para projetos de cidades inteligentes

- 5 Metas de emissões e custos de carga preocupam setor marítimo no Brasil

- 6 Congresso da ABDPM discute novo marco legal portuário

REGIÃO NORDESTE

- 6 Navio recordista de contêineres no Panamá faz escala em Suape

REGIÃO SUL

- 7 DP World aumenta presença no Brasil com escritório em Itajaí

- 8 Tecon Rio Grande: movimentação de cargas registra crescimento de 29%

OPINIÃO

- 9 "A importância do hedge cambial em meio às eleições nos EUA", por Débora Toledo
- 10 "China: o chão de fábrica do mundo", por Augusto Cesar Barreto Rocha

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



Projeto do STS10 vai ampliar capacidade e tem leilão previsto para 2025, diz Mpor

Segundo a pasta, movimentação de contêineres em Santos passará de 6 milhões para 9 milhões por ano

Divulgação/Infra S.A.



As diretrizes para o futuro terminal de contêineres em Santos foram definidas pela área técnica do MPor e o estudo ajustado deverá ser encaminhado para a análise do TCU

Audiências suspensas 1

A Justiça Federal suspendeu liminarmente as audiências públicas abertas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para o processo de renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), explorada pela VLI. A decisão foi tomada nessa terça-feira, dia 15, pela juíza da 27a Vara Federal do Rio de Janeiro, Geraldine Vital, em resposta a uma ação de autoria da associação Logística Brasil. A entidade alega que não foram apresentados estudos de impacto sobre a concessão, nem documentos que comprovem a vantajosidade da renovação.

Audiências suspensas 2

E sua liminar, a juíza federal Geraldine Vital afirmou que "a ausência do estudo técnico priva a população de uma análise aprofundada dos impactos e benefícios da renovação contratual, em comparação com a realização de nova licitação, e desvirtua a função de transparência e participação social prevista na lei".

Audiências suspensas 3

No processo de renovação da concessão da FCA, já foram realizadas audiências públicas em Brasília (DF), Belo Horizonte (MG), Rio de Janeiro (RJ) e Vitória (BA). Nessa sexta-feira, dia 18, haveria a de Salvador (BA) e, na segunda, dia 21, a de Goiânia (GO).

Produção de grãos em alta 1

Levantamento da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) estima que a produção de grãos no Brasil terá crescimento recorde de 8,3% na temporada 2024/25, chegando a 322,47 milhões de toneladas. Se confirmado, o resultado representa acréscimo de 24,5 milhões de toneladas na comparação com o ciclo anterior. A projeção consta do 1º Levantamento da Safra de Grãos 2024/25, divulgado nessa terça-feira, dia 15. Em termos de área, o crescimento estimado é de 1,9%, totalizando 81,34 milhões de hectares a serem utilizados nesta safra.

Produção de grãos em alta 2

Segundo a Conab, a área destinada à produção de arroz é 9,9% maior do que a utilizada no ciclo anterior. Essa alta foi percebida em todas as regiões do País, sendo de forma mais intensa no Centro-Oeste (33,5%) e no Sudeste (16,9%). Só em Mato Grosso, os produtores vão destinar mais de 133 mil hectares para cultivo do grão, elevação de 39,3% quando comparada com a área registrada na temporada de 2023/24. Em Goiás, o aumento chega a 24%, índice pouco menor que o registrado em Minas Gerais, onde se verifica alta de 25,1%", informou a Conab.

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

SEGUNDO O MINISTÉRIO DE PORTOS, AS DIRETRIZES PARA O FUTURO TERMINAL DE CONTÊNERES NA ÁREA DO BAIRRO SABOÓ, EM SANTOS, FORAM DEFINIDAS PELA ÁREA TÉCNICA, E O ESTUDO AJUSTADO DEVERÁ SER ENCAMINHADO PARA A ANÁLISE DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU) AINDA NESTE ANO. A PREVISÃO É QUE O LEILÃO DO STS10 OCORRA NO ANO QUE VEM

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou que vai dar continuidade ao leilão do STS10, terminal localizado na margem direita do Porto de Santos (SP) destinado para a movimentação de contêineres. Segundo a pasta, o novo estudo do terminal prevê aumento de berços para atracação e vai permitir a ampliação em 50% da capacidade de contêineres. A previsão é que o leilão ocorra em 2025.

Segundo comunicado, o MPor encaminhou um ofício para a Infra S.A., empresa federal vinculada ao Ministério dos Transportes, com as diretrizes para a concessão da área.

No modelo atual, aprovado pela Casa Civil, projeta-se a presença de quatro berços de atracação no futuro terminal, quantidade maior do que o projeto original, que previa três berços. De acordo com os estudos, o projeto vai ampliar em 50% a capacidade de contêineres movimentados no Porto de Santos.

Atualmente, a capacidade do cais santista é de 6 milhões de contêineres. Com o leilão do STS10, a capacidade passará a ser de 9 milhões de contêineres.

Segundo o Ministério de

Portos, durante o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro. No entanto, desde que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva assumiu o poder, o Governo Federal retirou o cais santista do programa de privatizações.

Em nota enviada ao BE News, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que, a partir da delegação de competências do Porto de Santos, a companhia vai conduzir o processo de arrendamento da área destinada ao STS10.

"Estamos de acordo com essa orientação e assim será feito. Toda a área do Saboó, anteriormente reservada, será utilizada para o leilão do STS10, nos termos daquilo que foi decidido pelo Ministério de Portos e pela Casa Civil", afirmou ao BE News Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS).

O MPor afirmou, ainda, que vai analisar em conjunto com a Infra S.A. a melhor modelagem referente à transferência do terminal de passageiros do Porto de Santos, o Concais.

Atualmente localizado na região de Outeirinhos, a ideia do Governo Federal e da Autoridade Portuária de Santos (APS) é que a infraestrutura seja construída no bairro Valongo, próximo ao Centro Histórico de Santos, e parte de área do STS10 fosse contemplada. Segundo o MPor, o novo terminal de passageiros não deverá interferir

na operação da área do futuro terminal de contêineres.

Ecoporto

Com a viabilização do STS10 encaminhado pelo Ministério de Portos, o terminal da Ecoporto tem futuro incerto pois está localizado em uma parte da área do futuro terminal de contêineres. Com o contrato de arrendamento vigente até o final deste ano, a expectativa é que a empresa não tenha seu vínculo renovado para a área onde está instalada, na margem direita do Porto de Santos.

O MPor chegou a afirmar, no mês de agosto, durante o primeiro leilão de áreas portuárias em 2024, que o Governo Federal havia optado pela não renovação do contrato com a Ecoporto. Apesar da declaração, ainda não há uma posição oficial da pasta a respeito do assunto, que segue sob análise. Por outro lado, a Autoridade Portuária de Santos, já demonstrou interesse na continuidade das operações do terminal, porém, em uma outra área.

"O arrendamento do Ecoporto segue sob medida cautelar vigendo até dezembro de suspensão do encerramento do contrato, enquanto segue sob análise processo administrativo que trata sobre a prorrogação do Contrato de Arrendamento. A definição será divulgada oportunamente", disse a APS, em nota enviada à reportagem.

NACIONAL

Governador de SP busca apoio do TCU por intervenção federal na Enel

Após reunião com prefeitos e ministro da corte, Tarcísio de Freitas pressiona por revisão de contratos e melhoria na prestação de serviço da distribuidora

Divulgação/Governo de SP

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), informou na terça-feira (15) que solicitou apoio do Tribunal de Contas da União (TCU) para que o Governo Federal intervenha na Enel, empresa responsável pela distribuição de energia no estado. Após se reunir com o ministro do TCU, Augusto Nardes, e 16 prefeitos, Tarcísio destacou que mais de 158 mil clientes da Grande São Paulo ainda estavam sem energia elétrica desde o temporal da última sexta-feira (11).

Durante o encontro, o governador entregou uma carta ao ministro solicitando que o TCU adote "as medidas cabíveis para que os órgãos federais competentes declarem, com urgência, a intervenção na concessionária Enel ou a caducidade do contrato".

O documento aponta que a Enel não cumpriu o plano de



Tarcísio entregou uma carta ao ministro Augusto Nardes pedindo que o TCU adote medidas para que os órgãos federais declarem a intervenção na Enel ou a caducidade do contrato

contingência proposto pela própria empresa para enfrentar os efeitos de condições climáticas severas. Além disso, a concessionária foi criticada pela sua "incapacidade de prestação de um serviço essencial e indispensável à população, e à altura do que o contrato de concessão exige".

"A qualidade da prestação

do serviço de distribuição de energia elétrica, uma vez mais, mostrou-se muito aquém do esperado, considerando que a energia elétrica é um bem essencial à população e serviço público indispensável, que deve ser prestado de forma regular, contínua e eficiente", afirma o texto.

Após a reunião, o ministro

Augusto Nardes afirmou que considerava a "situação muito grave" e que analisaria toda a documentação recebida. "O que posso dizer é que essa é uma concessão federal e que, por isso, cabe ao TCU fiscalizar. O TCU fiscaliza a Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica), que tem a responsabilidade de fazer a primeira fiscalização.

Nós fazemos a segunda fiscalização quando acontece uma situação tão dramática quanto essa", explicou Nardes. Mais cedo, o ministro também havia se reunido com representantes da Enel e da Aneel em São Paulo.

Tarcísio de Freitas criticou a concessionária, afirmando que a Enel é "uma empresa inapta" para desempenhar seu papel. "A empresa (Enel) já se mostrou incapaz de prestar serviço de qualidade na cidade de São Paulo", disse o governador. Ele ressaltou que o diálogo com a companhia já ocorre há bastante tempo, mas que agora é necessário tomar ação.

Além de pedir intervenção, a carta entregue ao TCU também propõe a revisão dos parâmetros regulatórios do setor elétrico. "Os indicadores que temos postos hoje são totalmente inadequados. Se não fizermos revisão dos parâmetros regulatórios, vamos continuar operando com contratos ineficientes. Há ineficiência do modelo e ele precisa ser alterado", afirmou Tarcísio.

ANTT e Anatel lançam Prêmio Infraconnect para projetos de cidades inteligentes

Premiação visa fortalecer políticas públicas de conectividade e sustentabilidade no setor de telecomunicações e transportes

Reprodução/Anatel

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) anunciou, em parceria com a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), a abertura das inscrições para a primeira edição do Prêmio Infraconnect.

O prêmio reconhecerá projetos e ações que envolvam serviços de telecomunicações, infraestrutura e conectividade, fortalecendo o sistema de políticas públicas nacionais, com reverberação na garantia de direitos humanos e cidadania no contexto de cidades inteligentes e internet das coisas.

A cerimônia de premiação será realizada no dia 28 de novembro, na Arena B3, em São Paulo. Na ocasião, serão premiadas as três instituições que obtiverem o primeiro lugar em cada categoria. As instituições



O prêmio reconhecerá projetos e ações que envolvam serviços de telecomunicações, infraestrutura e conectividade, fortalecendo o sistema de políticas públicas nacionais

classificadas na segunda e terceira posição receberão um certificado de Menção Honrosa.

Para o diretor da ANTT Felipe Queiroz, projetos voltados para gestão de crises, rodovias e logística multimodal desempenham um papel crucial na modernização do transporte, reforçando a importância da conectividade para a segurança e a competitividade do Brasil. "A premiação do Infraconnect traz visibilidade para as iniciativas que buscam soluções para a

conectividade, destacando soluções que integram a tecnologia à infraestrutura, promovendo a eficiência operacional e contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país", frisou o diretor.

Podem participar da premiação instituições públicas ou privadas que tenham sede no Brasil e apresentem projetos e ações com resultados comprovados, implementados há pelo menos seis meses. Os projetos devem estar alinhados com

pelo menos um dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU (Organização das Nações Unidas).

O presidente da Anatel, Carlos Baigorri, ressaltou a importância da iniciativa. "O Prêmio Infraconnect reflete nosso compromisso com a construção de um ambiente regulatório moderno, capaz de fomentar soluções que integram tecnologia, conectividade e sustentabilidade".

De acordo com o conselheiro diretor da Anatel e presi-

dente do Centro de Altos Estudos em Comunicações Digitais e Inovações Tecnológicas (Ceadi), Alexandre Freire, "o Prêmio Infraconnect é uma oportunidade única para reconhecer e promover práticas inovadoras que utilizam a conectividade como ferramenta essencial para a transformação digital e o desenvolvimento socioeconômico sustentável. Estamos empenhados em dar visibilidade a iniciativas que impulsionam o Brasil na vanguarda das soluções tecnológicas, com impactos diretos na qualidade de vida da população e na modernização dos serviços públicos e privados".

Interessados podem encaminhar os projetos até o próximo dia 20, às 22h (horário de Brasília), por meio do envio de um e-mail para ceadi@anatel.gov.br.

Metas de emissões e custos de carga preocupam setor marítimo no Brasil

Debate no Senado destaca a necessidade de medidas coordenadas para descarbonizar operações portuárias e mitigar impactos econômicos

Geraldo Magela/Agência Senado



Durante a audiência pública na Comissão de Infraestrutura do Senado, especialistas discutiram metas de descarbonização e falta de plano integrado para o setor portuário

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

A coordenadora-geral de Navegação Marítima do Ministério de Portos e Aeroportos, Bruna Roncel de Oliveira, criticou a ausência de um planejamento estratégico nacional que integre as iniciativas existentes relacionadas ao transporte marítimo em uma política de transição energética.

“Temos observado que são diversas iniciativas esparsas, e ainda não temos uma proposta nacional única de transição energética ou de descarbonização para o transporte marítimo”, afirmou Oliveira durante audiência da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, na terça-feira (15).

“Nossa preocupação é grande em relação à política de transporte e navegação, porque as imposições vêm aí em um curto prazo”, completou Oliveira, referindo-se ao compromis-

so firmado pelo Brasil com a Organização Marítima Internacional (IMO) em 2023 para zelar as emissões de gases de efeito estufa do setor até o ano de 2050.

O acordo estipula que os padrões de emissões devem ser reduzidos em 40% até 2030 e em 70% até 2040. O assessor da Organização Marítima Internacional (IMO), Flávio Haruo Mathuyi, explicou que, para que as metas sejam cumpridas, o Governo precisa promover a adoção de tecnologias, combustíveis e fontes de energia que apresentem liberação de gases nulas ou próximo de zero.

“Não é qualquer biocombustível que vai ser aceito, terá que atender aos critérios de sustentabilidade aprovados pela Organização Marítima Internacional e certificado, com uma creditação internacional. Por isso é importante a visão de um plano nacional”, detalhou Mathuyi.

José Nilton de Souza Vieira, coordenador de Etanol e Biometano do Ministério de Minas e Energia, pontuou que o combustível marítimo não foi incluído na Lei do Combustível do Futuro, sancionada recentemente pelo presidente Luiz

O ACORDO ESTIPULA QUE OS PADRÕES DE EMISSÕES DEVEM SER REDUZIDOS EM 40% ATÉ 2030 E EM 70% ATÉ 2040

Inácio Lula da Silva (PT), devido à falta de regras definidas entre o Brasil e a Organização Marítima Internacional (IMO) na produção da alternativa energética sustentável.

Vieira sugeriu que o setor marítimo adote um modelo semelhante ao da Política Nacional de Biocombustíveis, RenovaBio, implementada em 2017. No entanto, ele reconheceu que um dos principais desafios da pasta tem sido convencer a sociedade da importância do título de descarbonização, que representa a parcela que o

consumidor paga para tornar o biocombustível mais competitivo em relação aos combustíveis fósseis.

“Estamos enfrentando várias ações judiciais movidas por distribuidores de combustíveis, o que demonstra a resistência a essa mudança”, disse Vieira.

Dependência

O Brasil depende fortemente do transporte marítimo, visto que 95% do escoamento para comércio exterior é feito pelos portos. Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), informou que em 2023 foram movimentados cerca de 1,3 bilhões de toneladas de cargas em operações portuárias, impactando aproximadamente US\$ 482 bilhões e representando 22% do Produto Interno Bruto (PIB) do país.

“Não há dúvidas de que essas medidas de mitigação precisam ser tomadas para a descarbonização, mas é o momento de se ter uma discussão séria. O Brasil precisa estar bastante atento porque todas essas inovações necessárias que precisamos e vão vir têm um impacto direto no custo da carga”, aler-

tou Jesualdo.

Para o presidente do Conselho de Administração do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mauro Sammarco, o setor marítimo deve ter, até abril de 2025, um plano estratégico para atender às demandas que estão sendo colocadas diante das necessidades de um desenvolvimento sustentável da economia, frente às mudanças climáticas, e para que não sejam prejudicados os negócios do Brasil com parceiros comerciais internacionais.

“Precisamos seguir para evitar que o Brasil possa futuramente sofrer multas ou qualquer tipo de impacto na movimentação de navios que prejudique a produção nacional, a exportação de commodities e o PIB do nosso país”, ressaltou Sammarco.

A discussão foi proposta pelo senador Esperidião Amin (PP/SC). Também participaram do debate José Ricardo Ramos Sales, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços; e Elisa Salomão Lage, do Departamento de Gás, Petróleo, Navegação e Descarbonização do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

NACIONAL

Congresso da ABDPM discute novo marco legal portuário

Especialistas debatem novas regras para descarbonização, arrendamento e trabalho no setor em evento nos dias 22 e 23

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

A Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM) vai promover nos dias 22 e 23 deste mês um congresso para discutir o novo marco legal do setor e as possibilidades de atualização das últimas regras aprovadas pelo parlamento brasileiro em 2013.

O evento contará com uma série de painéis sobre os temas trabalhados pela Comissão de Juristas da Câmara dos Deputados (Ceportos) ao longo do ano, que se dedicou à elaboração do texto que propõe mudanças na exploração de portos e instala-



Divulgação

Para encerrar a programação do Congresso, o ministro do Tribunal Regional do Trabalho Douglas Alencar Rodrigues apresentará sua visão sobre o novo marco legal regulatório

ções portuárias. As sugestões serão avaliadas pelo Congresso Nacional após a apresentação final do relatório pelo presidente do colegiado, o desembarga-

dor Celso Peel.

A comissão, composta por 15 juristas, foi dividida em três comitês temáticos que propuseram a revisão de itens como

desburocratização e simplificação nos processos de arrendamento, descarbonização dos portos e questões trabalhistas. Alguns dos temas serão debatidos por especialistas do setor público e privado durante o Congresso Nacional de Direito Portuário e Marítimo da ABDPM.

No primeiro dia (22), o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e presidente da ABDPM, Guilherme Caputo Bastos, será o responsável por abrir o congresso. Em seguida, o vice-presidente administrativo da ABDPM, Marcelo Kanitz, conduzirá um debate voltado para os desafios e perspectivas do novo marco regulatório portuário.

A secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, participará da segunda discussão sobre a desburocratização e alavancagem de investimentos privados no setor portuário. Pa-

ra encerrar a programação, o ministro do Tribunal Regional do Trabalho Douglas Alencar Rodrigues apresentará sua visão sobre o novo marco legal regulatório.

Já no segundo dia de evento, a programação começará com um primeiro painel que terá como tema "Desafios e Perspectivas do Trabalho Marítimo". Tendo como responsável por abrir o debate, o ministro Evandro Valadão, do TST.

Em seguida, haverá a segunda discussão, abordando "O Futuro da Relação de Trabalho Portuário e Modelos de Gestão de Mão de Obra Portuária", com a participação do ministro Breno Medeiros, também do Tribunal Superior do Trabalho.

Para finalizar o dia, será realizada uma conferência magna com a presença do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) André Mendonça e dos ministros do TST Guilherme Caputo Bastos e Alexandre Luiz Ramos.

REGIÃO NORDESTE

Navio recordista de contêineres no Panamá faz escala em Suape

Com 17.640 TEU de capacidade, o MSC Marie segue seu percurso pelo Brasil, após operação no Pecém

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenebnews.com.br

O navio porta-contêineres MSC Marie, de bandeira da Libéria, atracou na tarde de terça-feira (15) no Porto de Suape (PE), após uma operação no cais do Pecém (CE), no fim de semana. Ele tem como destino o Porto de Salvador, de acordo com a Praticagem do Brasil. O navio veio da República Dominicana.

Esta é a quarta escala de um navio de 366 metros no Brasil desde que o País começou a receber cargueiros do tipo, neste ano. A embarcação tem capacidade para carregar 17.640



Divulgação

Com 366 metros de comprimento, o navio MSC Marie, de bandeira da Libéria, é um dos maiores a atracar no Brasil e tem capacidade para transportar 17.640 contêineres

TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés).

Segundo a Praticagem, o navio atracou no Pecém na últi-

ma quinta-feira (10) e deixou o cais cearense no sábado, chegando ao Complexo de Suape, em Pernambuco, na tarde desta terça-feira (15). Foram utiliza-

dos quatro rebocadores na operação deste porta-contêineres, que movimentou 3.400 no Pecém.

O MSC Marie é um navio

da classe Jiangsu 15000. Pertence ao armador canadense Seaspán, sediado em Vancouver (Canadá), e é afretado à MSC. O navio foi entregue à operação em fevereiro deste ano. No último mês de setembro, o cargueiro quebrou o recorde de maior embarcação de contêineres a cruzar o Canal do Panamá em 110 anos de operação. Com 366 metros de comprimento e 51 de largura, ele superou o recorde anterior do Ever Max, que tinha capacidade para 17.312 contêineres.

A travessia do MSC Marie, vinda do Porto de Manzanillo, no México, com destino ao Caribe panamenho, custou US\$1,36 milhão (mais de R\$ 6 milhões). Esse feito demonstra a capacidade do canal, ampliado em 2016, de lidar com navios modernos e maiores.

DP World aumenta presença no Brasil com escritório em Itajaí

Novo espaço oferece serviços completos de logística e gerenciamento de carga, impulsionando exportações e importações na região

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A DP World anunciou a inauguração de um novo escritório de gerenciamento de carga (freight forwarding) em Itajaí, em Santa Catarina. Segundo a companhia, o novo espaço marca mais uma etapa da fase de expansão na América Latina, além de reforçar a conectividade local e incrementar a capacidade de entrega de ponta a ponta na cadeia de suprimentos.

O novo escritório em Itajaí vai utilizar a rede global da DP World para auxiliar clientes no gerenciamento dos processos de carga, melhorando o controle, resiliência e eficiência na cadeia como um todo. A partir de agora, os clientes poderão concentrar em um único fornece-

dor todas as etapas do ciclo das cargas.

O escritório de freight forwarding oferece uma série de serviços, como frete marítimo por FCL (full container load) e LCL (less container load), frete aéreo, transporte doméstico rodoviário de contêiner, seguro internacional e desembaraço alfandegário.

“Nossa expertise única, que conta com uma robusta rede global de portos, terminais e logística, faz com que tenhamos todas as ferramentas para agilizar e simplificar os complexos ciclos de carga para os clientes. O novo escritório em Itajaí amplia a capacidade operacional e está alinhado com nossa missão de reforçar a operação nos negócios locais. Estamos focados em impulsionar as exportações de madeira, móveis e cerâmicas, enquanto melhoramos as importações de têxte-



Divulgação/DP World Brasil

A DP World Brasil anunciou que planeja abrir escritórios de freight forwarding até o final deste ano para complementar os espaços já existentes em Santos e em São Paulo

dos, Cidade do México e Buenos Aires, na Argentina.

“Esta é uma adição estratégica para a nossa rede em constante expansão na América Latina e nos permitirá atender cada vez melhor os nossos clientes ao oferecer soluções diretas de ponta a ponta, melhorando cada vez mais a eficiência e a confiança na cadeia de suprimentos como um todo. Nosso objetivo é garantir que os negócios em toda a região tenham acesso a uma plataforma logística totalmente integrada, que auxilie seu crescimento nos mercados locais e internacionais”, disse Terry Donohoe, vice-presidente sênior de Freight Forwarding da DP World para as Américas.

is, peças automotivas e produtos finais para estimular o crescimento e desenvolvimento regional”, comentou Fábio Siccherino, CEO da DP World Brasil.

A companhia anunciou que planeja abrir escritórios de freight forwarding até o fim do ano para complementar os espaços já existentes em Santos e em São Paulo, ampliando ainda mais a presença da empresa no Brasil.

Desde meados de 2023, a DP World lançou mais de 150 novos escritórios de gerenciamento de carga globalmente, com 20 destes espaços localizados nas Américas. A expansão complementa as operações já existentes no Brasil, Chile, Colômbia, República Dominicana, Equador, Panamá, Peru e Suriname. A DP World planeja inaugurar outros 180 escritórios em todo o mundo, com espaços previstos nos Estados Uni-



ABDPM
Academia Brasileira
de Direito Portuário
e Marítimo

I CONGRESSO NACIONAL DE DIREITO PORTUÁRIO E MARÍTIMO DA ABDPM

Propostas de alterações regulatórias, oportunidades e desafios do setor serão pauta na capital federal.

Autoridades e especialistas renomados já são presenças confirmadas.

Brasília
22 e 23
OUTUBRO

LOCAL: AUDITÓRIO DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)

PATROCÍNIO



APOIO

APOIO INSTITUCIONAL



REGIÃO SUL

Tecon Rio Grande: movimentação de cargas registra crescimento de 29%

Setembro foi o melhor mês da história do terminal, com alta de 45% em relação ao ano passado

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

A Wilson Sons anunciou que o Terminal de Contêineres (Tecon) Rio Grande, no Rio Grande do Sul, registrou crescimento de movimentação de cargas durante os nove primeiros meses de 2024. De janeiro a setembro, o terminal movimentou 616.581 TEU (unidade correspondente a um contêiner de 20 pés) e 351.983 contêineres, representando um aumento de 29% em relação ao mesmo período de 2023.

A alta para o período ocorreu apesar do período das enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul no mês de maio e afetaram as principais movimentações logísticas de cargas do estado.

Segundo divulgou a com-

panhia, as exportações cresceram neste ano 10%, impulsionadas principalmente pelo transporte de madeira, celulose e utensílios domésticos. As importações também mostraram um desempenho sólido, com alta de 17%, especialmente no desembarque de resinas, partes e peças, e plásticos.

Já o setor de transbordo foi o que mais se destacou, registrando um crescimento impressionante de 335% ao longo do ano.

Segundo a Wilson Sons, o aumento do setor de transbordo foi impulsionado, em parte, pelo início das operações das linhas FIL (Far East-India-Latin America Service) do armador Hyundai Merchant Marine (HMM); e RBM (Rio Grande-Buenos Aires-Montevidéu) do armador Bengal Tiger Line (BTL), responsáveis pela concentração de cargas na região do Prata, favorecendo a tendência de eleva-



Divulgação/Wilson Sons

Segundo a Wilson Sons, as exportações no Tecon Rio Grande cresceram neste ano 10%, impulsionadas principalmente pelo transporte de madeira, celulose e utensílios domésticos

à companhia apresentar soluções inovadoras e oferecer um serviço completo e de alta qualidade. Ele ressaltou que essa abordagem foi fundamental para alcançar importantes resultados no período.

“Entre as novidades implementadas nos primeiros nove meses do ano, realizamos um robusto projeto de concentração de cargas para o qual firmamos importante parceria com a companhia marítima sul-coreana, HMM, e a operadora de feeder cingapuriana, BTL. Buscamos aprimorar a eficiência dos serviços prestados aos embarcadores do sul do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, estabelecendo um marco histórico para a logística marítima do Cone Sul”, comentou.

ção nos volumes de transbordo de/para esta região.

O acordo com a HMM foi firmado no mês de abril e o início das operações ocorreu em maio, atendendo, principalmente, a região Sul do Brasil, bem como os portos da Argentina e Uruguai.

Setembro foi o melhor mês da história do Tecon Rio Grande, com 79.997 TEU e 45.140

contêineres movimentados, representando um crescimento de 45% comparado ao mesmo período de 2023. Além disso, os transbordos registraram um aumento expressivo de 498%, e as importações cresceram 32%. Paulo Bertinetti, diretor-geral, destacou a importância de analisar os movimentos do mercado e as estratégias das empresas, afirmando que isso permite

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

De segunda a sexta-feira, às 7 da noite, o telejornal BE News 19 horas traz as principais notícias do setor de Infraestrutura em todo o Brasil e nos principais mercados internacionais.

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube
@tv_benews

www.tvbenews.com.br

REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV



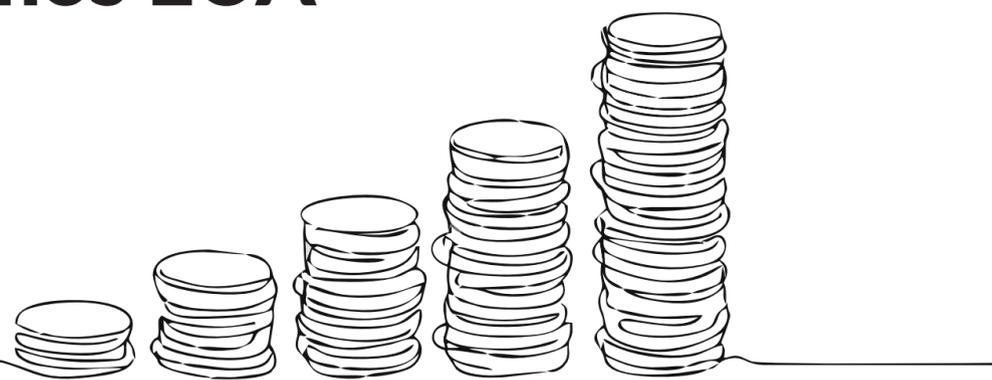
DÉBORA TOLEDO

Especialista em investimentos e comentarista do BE News 19h

opinio@portalbenews.com.br

► FINANÇAS

A importância do hedge cambial em meio às eleições nos EUA



Com a aproximação das eleições nos Estados Unidos, empresas brasileiras que atuam nos setores de exportação, importação e infraestrutura precisam ficar atentas à volatilidade cambial. O dólar costuma ser muito impactado por incertezas políticas e econômicas globais, e a corrida presidencial entre Kamala Harris e Donald Trump está elevando a expectativa de oscilações na taxa de câmbio, o que pode interferir diretamente nos negócios dessas empresas. No Brasil, o real já sofreu uma desvalorização significativa em 2024, com uma queda de cerca de 15% frente ao dólar, o que torna ainda mais urgente a necessidade de proteção cambial.

Nesse contexto, o hedge cambial surge como uma ferramenta essencial para as empresas. Funciona como uma espécie de “escudo” contra variações no câmbio, permitindo que a empresa assegure uma taxa fixa para suas transações futuras, protegendo-se de flutuações inesperadas. Sem essa proteção, importadoras podem ver seus custos aumentarem drasticamente, enquanto as exportadoras podem ter suas receitas afetadas caso o dólar se desvalorize repentinamente após as eleições. O momento ideal para agir é agora, já que o mercado tende a reagir de maneira mais intensa em momentos de incerteza política.

As eleições americanas sempre trazem impactos significativos no dólar, e o Brasil, sendo uma economia emergente com forte dependência do comércio exterior, sente esses efeitos

diretamente. Em 2016, por exemplo, após a eleição de Donald Trump, a volatilidade no câmbio foi intensa, com o dólar flutuando de maneira imprevisível nas semanas seguintes. O cenário de 2024 é semelhante, e as empresas que se anteciparem a esses riscos, utilizando contratos de hedge como futuros e swaps, estarão em uma posição melhor para manter a estabilidade de seu fluxo de caixa.

Além das eleições, outros fatores globais como a desaceleração econômica, o aumento dos juros nos Estados Unidos e a instabilidade nas relações comerciais entre as grandes economias do mundo também pressionam o câmbio. Aguardar por mais clareza antes de tomar uma decisão pode ser arriscado, já que os períodos de alta volatilidade costumam elevar o custo de proteção. Isso significa que, quanto mais tempo as empresas demorarem para agir, mais caro pode ficar o hedge.

Por isso, reforçar as estratégias de hedge cambial é fundamental para as empresas brasileiras neste momento. Garantir previsibilidade nos custos e margens é um diferencial importante, especialmente em setores como infraestrutura e comércio exterior, onde os contratos de longo prazo e as margens de lucro mais apertadas são comuns. Com as eleições americanas de 2024 trazendo incertezas para o valor do dólar, estar preparado com uma estratégia de hedge eficaz é uma decisão estratégica crucial para garantir a estabilidade e a sustentabilidade dos negócios no futuro.

O HEDGE CAMBIAL SURGE COMO UMA FERRAMENTA ESSENCIAL PARA AS EMPRESAS. FUNCIONA COMO UMA ESPÉCIE DE “ESCUDO” CONTRA VARIAÇÕES NO CÂMBIO, PERMITINDO QUE A EMPRESA ASSEGURE UMA TAXA FIXA PARA SUAS TRANSAÇÕES FUTURAS, PROTEGENDO-SE DE FLUTUAÇÕES INESPERADAS. SEM ESSA PROTEÇÃO, IMPORTADORAS PODEM VER SEUS CUSTOS AUMENTAREM DRASTICAMENTE, ENQUANTO AS EXPORTADORAS PODEM TER SUAS RECEITAS AFETADAS CASO O DÓLAR SE DESVALORIZE REPENTINAMENTE APÓS AS ELEIÇÕES. O MOMENTO IDEAL PARA AGIR É AGORA, JÁ QUE O MERCADO TENDE A REAGIR DE MANEIRA MAIS INTENSA EM MOMENTOS DE INCERTEZA POLÍTICA

OPINIÃO

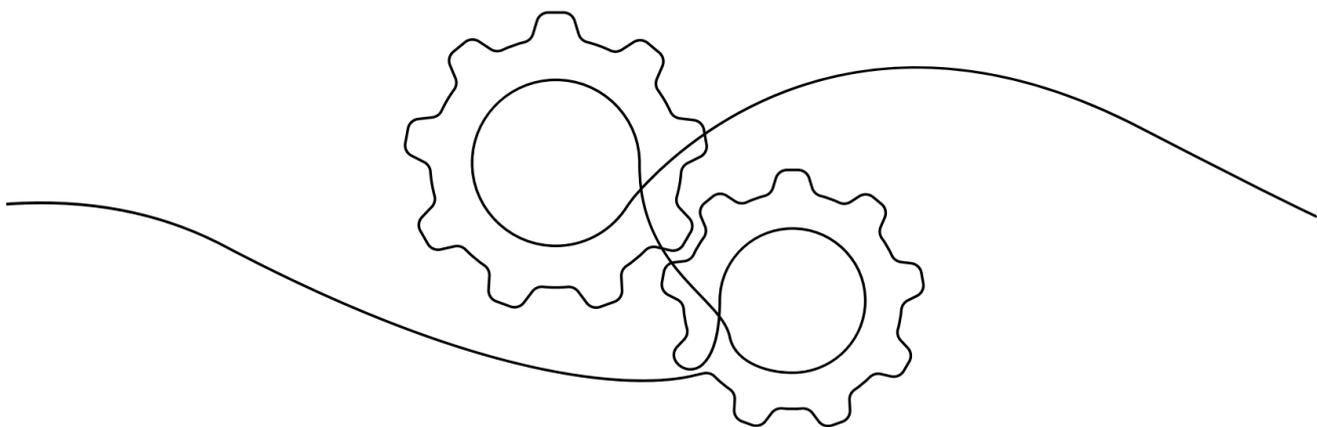
**AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA**

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinio@portalbenews.com.br

► INFRAESTRUTURA

China: o chão de fábrica do mundo



Peter S. Goodman, em seu livro “Como o mundo ficou sem tudo” (“How the world ran out everything”, ainda sem tradução, publicado este ano, com uma detida análise sobre as cadeias de suprimento globais), relata como a China se tornou uma espécie de chão de fábrica do mundo. Seu texto é revelador ao analisar a construção dos fluxos globais de capital, de produção e de logística, entre o Ocidente e a Ásia, a partir da perspectiva histórica e prática dos fluxos de valor, com detida investigação histórica e contemporânea em cada elo desta complexa estrutura até os mercados, a partir do que aconteceu durante a pandemia.

Quando se traça um paralelo com as antigas e novas rotas da seda, analisadas por Peter Frankopan, fica evidente uma construção de longo prazo da China em relação aos fluxos de produtos e de geopolítica. O entendimento destas dimensões ganha uma relevância em qualquer dos mercados em que exista competição ou relação com a China. Não podemos ficar desatentos para estes movimentos globais. Na construção de valor com o pouco capital que juntamos como sociedade, podemos fazer a transição para o serviço ou seremos “rebaixados” para a agricultura. Neste contexto, o Brasil não pode renunciar à sua indústria.

O melhor é que mantenhamos a nossa competitividade mineral e agrícola, somando e ampliando a indústria de transformação, assumindo um papel nos serviços, que ainda está timidamente posicionado, com idas e vindas, em especial no setor da construção civil. Em um ambiente nacional, onde ressurge o interesse pela indústria, com uma nova política industrial, é importante robustecer as ações do setor industrial, afinal “não é só uma blusinha”. Precisamos despertar e enfrentar a invasão das mega plataformas

tecnológicas que fazem sua atuação sem tributos, usando pequenos vácuos legais, lobbys, dumping e subfaturamento.

A indústria nacional e as instituições que lidam com sua competitividade precisam começar a se inspirar nas ações que tiraram mais de 400 milhões de chineses da pobreza para fazer o mesmo por aqui. Os EUA, desde o governo Clinton, quando acomodou a China na Organização Mundial do Comércio, moveu para lá grande parte das fontes de fornecimento de seu comércio. Por exemplo, o Wall Mart, com seu banco de dados de fornecedores com mais de seis mil fábricas, tinha, em 2003, cerca de 80% delas na China.

Segundo Peter Goodman a loucura desta concentração foi revelada na pandemia. Por aqui, começamos agora, timidamente, a despertar desta condição, com a invasão das plataformas digitais em todos os setores, ao ver nosso varejo de eletrônicos, livros e roupas sucumbirem à pressão digital das plataformas estrangeiras, que possuem tipicamente nomes norte-americanos, como Amazon, Google, Microsoft, Netflix ou Spotify, seguida mais recentemente das plataformas chinesas, como o AliExpress, Shein ou TikTok.

Devemos reconsiderar a produção de soja sem impostos, que, por exemplo, alimentarão porcos chineses, que, por sua vez, servirão de alimento para os trabalhadores que farão roupas para nos exportarem sem impostos de importação? Ou encontraremos um jeito de entrar no jogo global ganhando algo? O posicionamento brasileiro de proteção e expansão da indústria nacional, com uma competitividade justa, com impostos semelhantes e não com o subsídio continuado para os estrangeiros é a saída. Contudo, precisamos despertar que não é só uma blusinha ou um telefoninho: por trás de cada transação, há empregos, impostos, cadeias de suprimento e de lucro muito bem estruturadas.

QUANDO SE TRAÇA UM PARALELO COM AS ANTIGAS E NOVAS ROTAS DA SEDA, ANALISADAS POR PETER FRANKOPAN, FICA EVIDENTE UMA CONSTRUÇÃO DE LONGO PRAZO DA CHINA EM RELAÇÃO AOS FLUXOS DE PRODUTOS E DE GEOPOLÍTICA. O ENTENDIMENTO DESTAS DIMENSÕES GANHA UMA RELEVÂNCIA EM QUALQUER DOS MERCADOS EM QUE EXISTA COMPETIÇÃO OU RELAÇÃO COM A CHINA