



portalbenews.com.br

ENAPH Presidente da Pianc internacional destaca a importância da energia renovável ▶ **p27**

INFRAJUR Juristas apontam burocracia e insegurança como entraves ao desenvolvimento ▶ **p29**

HOJE
CADERNO
ESPECIAL
BRASIL
EXPORT

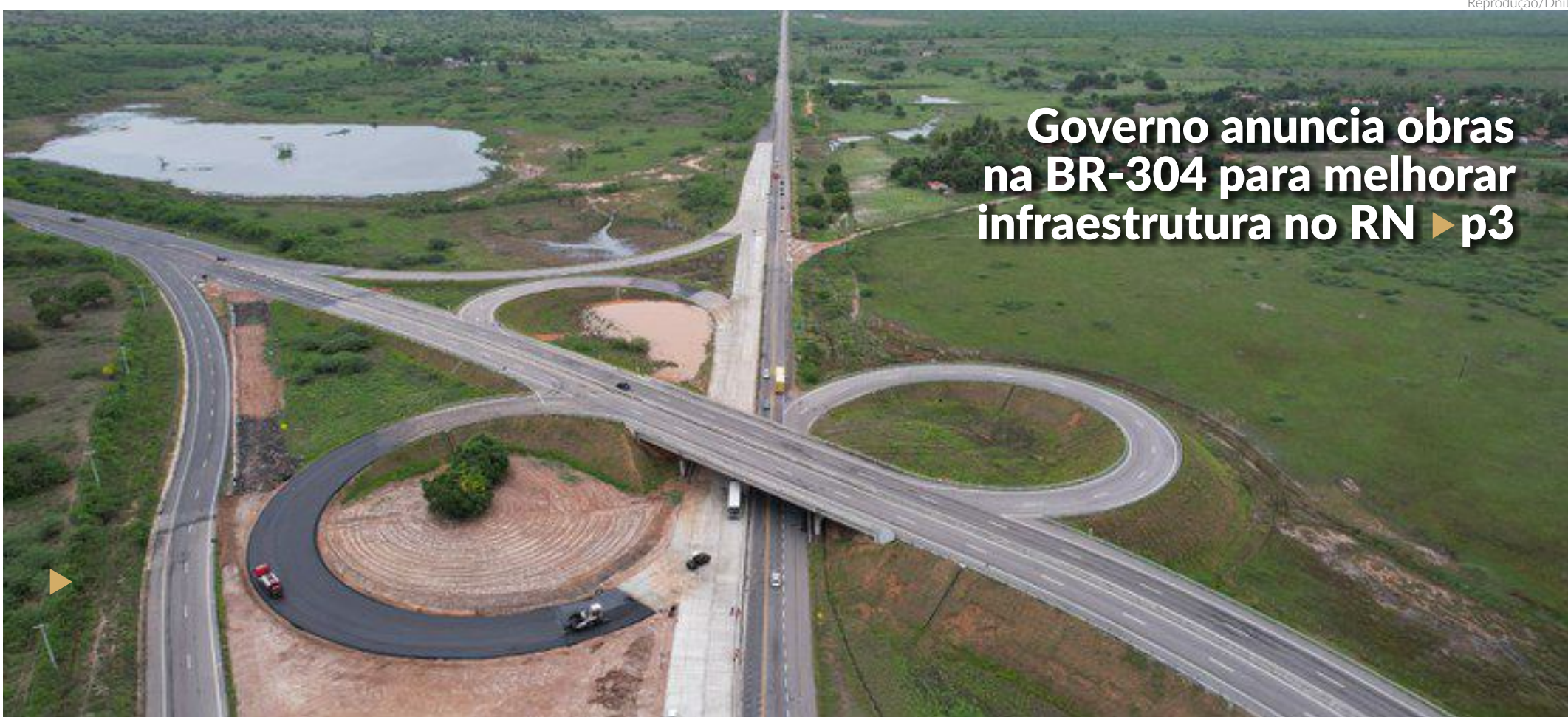
Brasil Export explora futuro da infraestrutura

Divulgação/Grupo Brasil Export



Caderno especial traz alguns dos principais temas debatidos no fórum nacional, como concessões, inovação e sustentabilidade ▶ **p5 a p60**

Reprodução/Dnit



Governo anuncia obras na BR-304 para melhorar infraestrutura no RN ▶ p3

SÃO PAULO Estado vai oferecer linha de crédito para auxiliar comerciantes afetados por apagão ▶ **HUB**

ALAGOAS Dnit lança obras de duplicação na BR-424/AL para melhorar tráfego em Maceió ▶ **p4**

SANTOS Complexo portuário bate recorde de movimentação, superando 4 milhões de TEU ▶ **p4**

EDITORIAL

Um novo caminho para Alagoas

A iniciativa do Governo Federal em começar as obras de duplicação da BR-424/AL é um passo importante para o desenvolvimento de Alagoas. Ao investir em infraestrutura de qualidade, o Governo busca melhorar a mobilidade urbana e regional, estimular a economia e ampliar a qualidade de vida da população alagoana.

A duplicação da BR-424/AL, que faz parte do Arco Metropolitano de Maceió, é uma obra de grande importância para o estado. A rodovia, que conecta importantes cidades e áreas industriais, é fundamental para o escoamento da produção e o transporte de pessoas. Com a duplicação, espera-se reduzir os congestionamentos, aumentar a segurança viária e diminuir os custos de transporte, o que se traduz em benefícios diretos para a população e para as empresas.

A construção de novas pontes e viadutos, além da ampliação da capacidade da via, são medidas essenciais para garantir a fluidez do tráfego e evitar gargalos. A previsão de conclusão das obras em 24 meses demonstra a agilidade com que o governo busca entregar essa importante obra para a população.

Paralelamente à duplicação da BR-424/AL, os investimentos em rodovias estaduais também são cruciais para garantir a conectividade e o desenvolvimento do estado. A manutenção e conservação das rodovias AL-101 Sul, AL-220, AL-110 e AL-215, que receberão melhorias em um total de 128,1 km, são fundamentais para garantir a segurança e o conforto dos motoristas.

Ao melhorar as condições das rodovias, o poder público contribui para o desenvolvimento econômico do estado, incentiva a instalação de novas empresas, gera empregos e atrai investimentos. Além disso, a melhoria da infraestrutura rodoviária facilita o acesso a serviços públicos, como saúde e educação, e contribui para a qualidade de vida da população.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

22 Infraestrutura avança crescimento com responsabilidade fiscal, diz secretário do PPI

- HUB**
3 São Paulo vai oferecer linha de crédito para auxiliar comerciantes afetados por apagão
- NACIONAL**
3 Governo anuncia obras na BR-304 para melhorar infraestrutura no RN
4 Dnit lança obras de duplicação na BR-424/AL para melhorar tráfego em Maceió
- REGIÃO SUDESTE**
4 Porto de Santos bate recorde de movimentação de contêineres
- CADERNO BRASIL EXPORT**
6 Brasil Export expande fronteiras em 2025 com eventos nacionais e missões internacionais
8 Próximo bloco de leilões portuários será em 18 de dezembro
9 "É o porto que mais vai crescer na Europa", diz CEO do Porto de Sines
10 Falta de regulamentação prejudica atividade de fornecedores de navios
11 Especialistas destacam papel do Brasil na captação de recursos para o Mercosul
12 Devolução de ferrovias ociosas abre caminho para novos projetos
14 ANTT estuda iniciativas para descarbonizar transporte terrestre
16 Painel do Brasil Export discute o futuro das hidrovias do país
18 IBI propõe mudanças para inclusão de retroportos na reforma tributária
20 Bancos discutem críticas sobre desigualdade nas taxas de financiamento
23 Líderes revelam expectativas sobre o novo marco regulatório dos portos
25 Segurança portuária em debate: novos desafios e inovações tecnológicas
27 Presidente da Pianc destaca a importância da energia renovável
29 Juristas apontam burocracia e insegurança como entraves ao desenvolvimento
31 Para ministro do TCU, país precisa elevar investimentos em infraestrutura
33 Ramos defende revisão de regras para destravar investimentos em infraestrutura
35 "Benefícios de um novo marco regulatório para o setor portuário", por Juliana Oliveira Domingues
37 "A revisão do arcabouço da legislação portuária e sua melhor eficiência na Logística e no Transporte", por Marcelo Luis Roland Zovico
39 "As vantagens e os desafios da descentralização de competência para as autoridades portuárias realizarem arrendamentos", por Felipe Corrêa Castilho
40 "Assimetrias x Autonomia da Autoridade Portuária", por James Winter
41 "Um marco regulatório com maior segurança e menor burocracia", por Roberto Oliva
42 "Infraestrutura: o jogo jogado", por Matheus Oliva
43 "Logística de Grãos no Maranhão: Estratégias para o Futuro", por Luiz Raimundo Carneiro de Azevedo
44 "A otimização da Hidrovia do Rio Tocantins com medidas de regulação responsivas", por Fernanda de Paiva Araújo
45 "Um novo olhar para a terceirização de serviços no setor ferroviário", por Marçal Muniz da Silva Lima
46 "Transporte, uma atividade de risco essencial", por Frederico dos Santos Messias
47 "Qual será o futuro dos OGMOS?", por Shana Bertol
48 "Reflexões sobre a jornada da sustentabilidade no setor portuário brasileiro e a esperança dos fundos verdes", por Maria Cristina Gontijo Peres Valdez Silva
49 "O futuro da navegação de cabotagem no Brasil", por Pedro Calmon Neto
50 "Burocracia x Desenvolvimento Portuário", por Nelson Cavalcante
51 "Crise de confiança: o que está em jogo com a suspensão da cobrança pela guarda provisória de contêineres?", por Gabriela Heckler e Guilherme Monteiro
52 "A regulação portuária das indústrias de hidrogênio verde", por Ingrid Zanella Andrade Campos
53 "O setor portuário e a exigência de expertise técnica em perícia e consultoria", por Cesar Augusto Amaral
54 "O papel fundamental das empresas cerealistas no fortalecimento do agronegócio brasileiro", por Jerônimo Goergen
55 "Madeira engenheirada: sustentabilidade e revolução na construção civil e aplicações em infraestrutura", por Marcus Macedo
56 "A nova era do entretenimento: acelerando a transição sustentável", por Francisco Brasileiro e Mateus Solano
57 "Desafios e oportunidades das mudanças climáticas para o setor marítimo", por João David Santos
59 O papel fundamental do marketing no setor de infraestrutura, por Gabriel Boaventura
60 O Ceará por uma transição energética justa, por Rômulo Alexandre Soares

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.portalbenews.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

**Linha de crédito 1**

O Governo de São Paulo vai oferecer uma linha de crédito emergencial, por meio da Desenvolve SP, agência de fomento do Governo de SP, para auxiliar comerciantes afetados pela queda de energia elétrica após as chuvas da última sexta-feira, dia 11. São duas linhas, uma de investimento, com limite de até R\$ 300 mil, e outra para capital de giro, com limite de até R\$ 100 mil. A proposta busca apoiar empreendedores que tiveram prejuízos com o tempo prolongado sem fornecimento de energia após as chuvas.

Linha de crédito 2

Os recursos poderão ser aproveitados por comerciantes de todos os segmentos, desde que suas empresas estejam dentro das áreas afetadas pela falta de energia e que tenham permanecido assim por mais de 24hs. Os empreendedores poderão dar entrada nos pedidos de crédito a partir do dia 21 de outubro deste ano, pelo site www.desenvolvesp.com.br, e fazer a solicitação de forma online.

Taxa ampliada 1

Após mais de um ano de análise, o Comitê Executivo de Gestão (Gecex) da Câmara de Comércio Exterior (Camex) elevou para 25% o Imposto de Importação para 11 tipos de produtos de ferro e de aço. O órgão atendeu a pedido do Sindicato Nacional da Indústria de Trefilação e Laminação de Metais Ferrosos (Sicetel) para reajustar as alíquotas, que apontava concorrência desleal dos produtos importados. Em abril do ano passado, o Gecex/Camex impôs cotas de importação a esses 11 produtos por um ano. O que estourou o volume autorizado pagou 25% de tarifa.

Taxa ampliada 2

Atualmente, esses 11 produtos de ferro e de aço pagam de 10,8% a 14% para entrarem no País. Com a decisão, passarão a pagar 25% definitivamente, independentemente do volume importado.

Aumento de nível

A cota do Rio Negro chegou a 12,25 metros nessa quinta-feira, dia 17, em Manaus (AM). Mas a subida no nível das águas no rio que banha a capital nos últimos dias ainda não indica que a estiagem tenha terminado. Segundo o Serviço Geológico do Brasil (SGB), ainda é preciso chuvas mais consistentes e distribuídas, tanto na região de cabeceira quanto na parte central da bacia e em trechos de foz, para a recuperação dos níveis.

Governo anuncia obras na BR-304 para melhorar infraestrutura no RN

Construção de cinco viadutos e duas pontes, além da duplicação de Natal a Mossoró, promete impulsionar economia e turismo na região



Reprodução/Dnit

Até o momento, o Dnit já completou a duplicação de 14,1 quilômetros de pavimento rígido da Reta Tabajara, bem como a restauração de outros 14,1 quilômetros da pista antiga

Da Redação
redacao.jornal@redenebenews.com.br

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), e o ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciaram na quarta-feira (16), no Rio Grande do Norte, planos para a construção de cinco viadutos e duas pontes na Reta Tabajara, localizada na BR-304/RN, que liga as cidades de Macaíba e Parnamirim. Além disso, foi confirmada a duplicação da rodovia que vai de Natal a Mossoró.

Até o momento, o Departamento Nacional de Infraes-

trutura de Transportes (Dnit) já completou a duplicação de 14,1 quilômetros de pavimento rígido da Reta Tabajara, bem como a restauração de outros 14,1 quilômetros da pista antiga. Este trabalho foi acompanhado pela entrega de 9,6 quilômetros de restauração da pista duplicada já existente.

Também já foram concluídos quatro viadutos, com suas respectivas alças de retorno. Falta agora a execução de cinco viadutos e a construção de duas pontes ao longo desse trecho da rodovia.

Segundo o Ministério dos Transportes, os serviços restantes, que incluem a travessia

urbana do município de Macaíba e o acesso ao Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, serão objeto de licitação ainda este ano.

A BR-304, com sua extensão total de 409 quilômetros, começa na capital potiguar, Natal, e termina no entroncamento com a BR-116/CE, em Boqueirão do Cesário. A rodovia é considerada essencial não apenas para o transporte de mercadorias e passageiros, mas também para o desenvolvimento econômico e turístico do Rio Grande do Norte.

Com a conclusão das obras, o Governo espera que a BR-304 se torne uma via ainda mais im-

COM A CONCLUSÃO DAS OBRAS, O GOVERNO ESPERA QUE A BR-304 SE TORNE UMA VIA AINDA MAIS IMPORTANTE, FACILITANDO A LIGAÇÃO COM CIDADES DO INTERIOR, COMO MOSSORÓ, E IMPULSIONANDO O COMÉRCIO REGIONAL

portante, facilitando a ligação com cidades do interior, como Mossoró, e impulsionando o comércio regional.

Estado recebe R\$ 47 milhões para defensas na Ponte Newton Navarro

A Ponte Newton Navarro, em Natal (RN), será revitalizada com investimento de R\$ 47 milhões do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). O valor será utilizado para obras de construção dos Dolfins de Proteção dos Pilares (defensas) do vão navegável. O anúncio foi feito pelo Governo na quarta-feira (16), durante cerimônia de entrega de investimentos no estado.

O valor destinado à Ponte Newton Navarro visa garantir mais segurança nas operações de aproximação das embarcações durante as manobras. As obras serão realizadas nos apoios 17 e 18 da ponte, que dá acesso ao Porto de Natal. A ação faz parte de uma parceria entre o Ministério de Portos e Aeroportos e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

(Dnit). A assinatura do contrato para a execução da obra está prevista para dezembro deste ano. As melhorias devem ser iniciadas em janeiro de 2025 e têm conclusão estimada para junho de 2026.

Atualmente, há proibições para manobras noturnas de navios no período das 18h às 5h no porto, o que gera aumento de custo para os clientes. Com as defensas, será possível a circu-

lação de embarcações de maior porte e em qualquer horário.

A Ponte Newton Navarro foi inaugurada em novembro de 2007. Ela é o principal ponto de acesso entre as zonas Leste e Norte da cidade, com 55 metros de altura em seu vão central e aproximadamente 1,8 km de extensão. A estrutura sobre o rio Potengi liga a Praia do Forte à Praia da Redinha.

NACIONAL

Dnit lança obras de duplicação na BR-424/AL para melhorar tráfego em Maceió

Com investimento de R\$ 252,7 milhões, projeto inclui nova pista, viadutos e restauração de trechos críticos em 16,2 km da rodovia

Reprodução/Dnit

Da Redação
redacao.jornal@redeneews.com.br

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) oficializou na quinta-feira (17), em Alagoas, o início das obras do lote 2 de duplicação, pavimentação, adequação de capacidade e melhorias de segurança da BR-424/AL. Com um investimento superior a R\$ 252,7 milhões, essas intervenções visam modernizar o tráfego no Arco Metropolitano, que circunda a região de Maceió, beneficiando milhares de motoristas diariamente.

A assinatura da ordem de serviço ocorreu em uma cerimônia no Palácio República dos Palmares, na capital alagoana, com a presença do ministro dos Transportes, Renan Filho, e do superintendente regional do Dnit em Alagoas, André Paes. As obras, que abrangem um trecho de 16,2 km (do km 92 ao km 108,2 da rodovia), passam pelos



A assinatura da ordem de serviço ocorreu em cerimônia com a presença do ministro dos Transportes, Renan Filho, e do superintendente regional do Dnit em Alagoas, André Paes

municípios de Marechal Deodoro, Santa Luzia do Norte, Coqueiro Seco e Pilar.

O projeto inclui a construção de uma nova pista, além da restauração da pista já existente. Entre as estruturas previstas estão viadutos no entroncamento com a BR-316/AL, no Polo Industrial, a ampliação da

ponte sobre o Rio Remédio, e a construção de uma nova ponte no mesmo local. Um viaduto no entroncamento com a AL-101 também está planejado, além da criação de vias marginais no Polo Industrial, facilitando o escoamento da produção local.

Com previsão de conclusão em 24 meses, a duplicação

da BR-424/AL trará mais fluidez ao tráfego, ampliando a segurança e fomentando o desenvolvimento econômico. A rodovia é essencial para o transporte de produtos agrícolas, industriais e comerciais, além de conectar importantes cidades do estado. As melhorias na infraestrutura visam redu-

zir custos de transporte e aumentar a competitividade dos produtos alagoanos, além de facilitar o acesso a pontos turísticos, impulsionando o turismo na região.

Paralelamente, o Dnit e o Governo de Alagoas autorizaram o início dos serviços de um convênio com o Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas (DER/AL), voltado para a manutenção de rodovias estaduais que têm recebido um fluxo elevado de veículos desde que uma erosão danificou parte da BR-101/AL entre os municípios de Pilar e São Miguel dos Campos, em novembro de 2022.

As rodovias estaduais AL-101 Sul (com 22 km já duplicados), AL-220 (22 km), AL-110 (57,4 km), e AL-215 (26,7 km) receberão melhorias em um total de 128,1 km, com um investimento aproximado de R\$ 82,7 milhões. As obras de manutenção e conservação nessas vias visam garantir condições de tráfego mais seguras e eficientes para os motoristas.

REGIÃO SUDESTE

Porto de Santos bate recorde de movimentação de contêineres

Complexo portuário ultrapassa 4 milhões de TEU e atinge 44,5 milhões de toneladas operadas

Divulgação/APS

Da Redação
redacao.jornal@redeneews.com.br

O Porto de Santos (SP) registrou um novo recorde em movimentação de contêineres em 2024, superando a marca de quatro milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). No total, 44,5 milhões de toneladas de cargas foram movimentadas por meio de contêineres entre janeiro e setembro deste ano, estabelecendo um novo marco na história do complexo portuário.

O crescimento de 15,8% na movimentação de contêineres em relação ao mesmo período de 2023 é notável, quando o

porto registrou 3,5 milhões de TEU. Isso significa que cerca de 1,2 milhão de unidades adicionais passaram pelo Porto de Santos, reforçando sua posição estratégica no comércio internacional. Em termos de toneladas, o aumento foi de 21,6%, comparado aos 36,57 milhões de toneladas registradas no ano anterior.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, salientou o impacto positivo desse crescimento. "Os números não mentem e mostram que estamos no caminho certo, calibrando a expansão, com a boa qualidade dos serviços e o respeito às cidades do entorno", afirmou. Pomini também ressaltou o caráter multipropósito do Porto de



Santos e sua contribuição para a geração de empregos na região.

Embora as cargas em contêineres geralmente tenham maior valor agregado em comparação às cargas a granel, os produtos a granel também se beneficiam dessa modalidade.

Um exemplo é o açúcar, que se destaca como a segunda carga mais movimentada no porto. Aproximadamente 12,5% dessa mercadoria foram embarcadas em contêineres, representando 2,6 milhões de toneladas, dentro de um total de 20,8 milhões.

Em setembro de 2024, o

Em setembro, o Porto de Santos bateu um recorde mensal, movimentando 483,6 mil TEU, alta de 21,7% em relação ao mesmo mês de 2023, quando foram registrados 397,5 mil TEU

Porto de Santos também alcançou um recorde mensal, movimentando 483,6 mil TEU, um aumento de 21,7% em relação ao mesmo mês de 2023, quando foram registrados 397,5 mil TEU.

O Porto de Santos continua consolidado como o principal porto da América do Sul e o 43º do mundo em movimentação de contêineres. No ranking da América Latina, o porto ocupa o segundo lugar, ficando atrás apenas de Colón, no Canal do Panamá, onde a maior parte das operações é de transbordo, representando 86% da movimentação total.

BRASIL EXPORT

FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Brasil Export aponta os rumos da infraestrutura

Fórum em Brasília discutiu leilões, descarbonização do transporte e novas oportunidades para o setor logístico, entre outros temas ▶ p6 a p60

LEIA TAMBÉM:

Devolução de ferrovias ociosas abre caminho para novos projetos ▶ p12

IBI propõe mudanças para inclusão de retroportos na reforma tributária ▶ p18

Infraestrutura alavanca crescimento com responsabilidade fiscal, diz secretário do PPI ▶ p22

Líderes revelam expectativas sobre o novo marco regulatório dos portos ▶ p25

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

CALENDÁRIO

Brasil Export expande fronteiras em 2025 com eventos nacionais e missões internacionais

Cidades brasileiras, além de Paraguai, França e Espanha integram agenda que busca atrair investimentos e fortalecer infraestrutura brasileira

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP

yousefe.sipp@redebeneews.com.br

Brasília (DF), Recife (PE), Santos (SP), Rio de Janeiro, Porto Alegre (RS), Palmas (TO), Teresina (PI), Rondonópolis (MT), Salvador (BA) e Belém (PA) são as cidades brasileiras que receberão o ciclo de fóruns do Grupo Brasil Export em 2025. O objetivo da iniciativa é ampliar o diálogo entre o setor privado e o poder público para promover o desenvolvimento do setor de logística e infraestrutura.

Fabricio Julião disse que sempre alertou sobre os problemas de comunicação enfrentados pelo setor de infraestrutura, mas que agora existe um diálogo integrado em todo o país



ABEPH
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ENTIDADES PORTUÁRIAS E HIDROVIÁRIAS



**ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DAS
ENTIDADES
PORTUÁRIAS E
HIDROVIÁRIAS**

Há 66 anos unindo mares, defendendo interesses e construindo o futuro portuário do Brasil.



www.abeph.com.br

[company/abeph](https://www.linkedin.com/company/abeph)

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

+55(61) 3034-2274

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
FORNECEDORES E SERVIÇOS A NAVIOS

45 anos



Construindo novas histórias

Trabalhar no país pelo aprimoramento de uma atividade que remonta a séculos é uma das grandes missões da **ABFN - Associação Brasileira de Fornecedores e Serviços a Navios**.

Fundada em 1979, a ABFN é a principal interlocutora das empresas que atuam no setor, cuja atividade é suprir as necessidades de consumo a bordo dos navios.

Entre elas estão consumo de alimentos, bebidas, além de serviços fundamentais para garantir a boa navegação.

Membro da **ISSA - International Shippers & Services Association**, entidade que reúne quase 2.000 fornecedores a navios em todo o mundo, a ABFN atua para aperfeiçoar o segmento e defende a criação de incentivos que possam contribuir para atendimentos mais eficientes nos portos brasileiros.

Faça parte da ABFN para amplificar a voz em defesa de importantes pautas e construir novas histórias. **Associe-se!**

www.abfn.org.br
+55 (13) 3272-2420

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 6

Além dos 10 destinos nacionais, o grupo realizará missões internacionais em Assunção, capital do Paraguai, além de França e Espanha, na Europa. O anúncio foi feito pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, durante a sessão solene do Fórum Brasil Export, realizado de 8 a 10 deste mês, em Brasília (DF).

“Sempre alertei que o setor de infraestrutura sofria com problemas para se comunicar. Mas agora passou a ter um diálogo integrado, de Norte a Sul”, afirmou Julião.

O presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Joel Julius, detalhou que, para 2025, estão sendo desenvolvidos modelos de missões mais específicas, com o objetivo de atrair investimentos e parcerias necessárias para o crescimento contínuo do Brasil.

“Temos a responsabilidade de trazer uma nova dinâmica, com mais organização e pragmatismo, para esse novo desafio”, disse Julius.

O presidente do Conselho Nacional, José Roberto Cam-

pos, garantiu que os membros do grupo continuarão a manter “o cuidado de transferir para todo o Brasil aquilo que acontece em qualquer porto e em qualquer obra de infraestrutura”. Campos disse ainda estar confiante de que “2025 será melhor do que 2024”.

O próximo calendário anual do Grupo Brasil Export terá início no dia 5 de fevereiro, com a tradicional festa de abertura do ciclo de fóruns, em Brasília.

A primeira edição estadual será o Pernambuco Export, na capital Recife (PE), nos dias 20 e 21 de fevereiro.

Nos dias 13 e 14 de março, Santos será sede do Brasil Tech Export e do Santos Export. Além dos debates tradicionais com especialistas e autoridades do setor de infraestrutura, o evento promove a iniciativa de reunir o setor de tecnologia voltado para o desenvolvimento de ferramentas que aprimorem a integração logística nos principais modais de transporte.

Para abril, o itinerário do grupo inclui o Sudeste Export, do

ALÉM DOS 10 DESTINOS NACIONAIS, O GRUPO REALIZARÁ MISSÕES INTERNACIONAIS EM ASSUNÇÃO, CAPITAL DO PARAGUAI, ALÉM DE FRANÇA E ESPANHA, NA EUROPA. O ANÚNCIO FOI FEITO PELO CEO DO GRUPO BRASIL EXPORT, FABRÍCIO JULIÃO, DURANTE A SESSÃO SOLENE DO FÓRUM BRASIL EXPORT, REALIZADO DE 8 A 10 DESTE MÊS, EM BRASÍLIA (DF)

dia 1º ao dia 3, na cidade do Rio de Janeiro. Dentro da programação dessa edição será realizado o Latam Export, voltado para o desenvolvimento e compartilhamento de relações entre portos brasileiros e complexos da América Latina. O conselho desse novo fórum é liderado pela diretora-executiva da Associação Internacional de Desenvolvimento Portuário, Raquel Kibrit. Ela, inclusive, foi empossada durante o fórum Brasil Export.

Para os dias 28 e 29 do mesmo mês está marcado o Sul Export, em Porto Alegre (RS). A organização desse evento ficará a cargo de Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

Em maio será realizado o Tocantins Export, nos dias 15 e 16, em Palmas (TO), em conjunto com a Agrotins, uma das maiores feiras agropecuárias do Brasil. Nos dias 29 e 30, acontece o Nordeste Export em Teresina (PI).

No mês de junho, o Centro-Oeste Export vai ocorrer em Rondonópolis (MT), nos

dias 26 e 27.

Segundo semestre

O Mercosul Export será realizado nos dias 17 e 18 de julho em Assunção, no Paraguai, após duas edições anteriores no Uruguai, como parte de um esforço para unir os países sul-americanos em torno da agenda de infraestrutura e logística.

Os dias 14 e 15 de agosto estão reservados para o Bahia Export, que vai acontecer novamente em Salvador (BA) após o sucesso da edição de 2024.

Para setembro, a Missão Internacional Brasil Export ocorrerá entre os dias 7 e 11, com visitas à França e Espanha. Nos dias 25 e 26 do mesmo mês, o Norte Export e o Sustenta Export acontecem em Belém (PA), buscando alinhar a infraestrutura da cidade para a COP 2030, Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, que também será realizada na capital paraense.

O calendário de 2025 será encerrado com o Fórum Nacional Brasil Export, agendado para outubro, em Brasília.

Tudo que é produzido, importado e exportado passa por um Operador Logístico.

Desde 2012, a ABOL representa os maiores Operadores Logísticos que atuam no mercado brasileiro.



Associação Brasileira de Operadores Logísticos

Para maiores informações sobre o setor e sobre os critérios de filiação, entre em contato pelos canais:

@abolbrasil | abolbrasil.org.br | contato@abolbrasil.org.br

Desenvolver, integrar e aperfeiçoar a indústria de bunker no mercado brasileiro é uma missão ABRABUNKER.



ABRABUNKER

Associação Brasileira de Bunker
www.abrabunker.org



ABRABUNKER

ABRABUNKER

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

CONCESSÕES

Próximo bloco de leilões portuários será em 18 de dezembro

Segundo diretor-geral da Antaq, estão previstos quatro terminais para concessão em quatro regiões do país

VANESSA PIMENTEL

vanessa.pimentel@redenebenews.com.br

O próximo bloco de leilões portuários será no dia 18 de dezembro, na B3, em São Paulo, e deve ofertar quatro terminais, afirmou Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), durante sua participação na sessão solene do Fórum Brasil Export, no último dia 9, em Brasília (DF).

Segundo ele, estão previstos para a rodada o MAC16, em Maceió, e o MUC03, no Porto de Santana (AP), para movimentação de graneis e óleos vegetais. Há também a previsão de leiloar o ITG02, localizado no



Divulgação/Grupo Brasil Export

Segundo Eduardo Nery, estão previstos para a rodada o MAC16, em Maceió, e o MUC03, no Porto de Santana (AP), além do ITG02, localizado no Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro

Portos do Paraná, autoridade portuária do complexo. O investimento nesta concessão chega a R\$ 1 bilhão. A área tem 40 mil metros quadrados e atualmente é operada pela Cargill. A concessão deve aumentar a capacidade de movimentação e armazenagem do porto em relação aos graneis sólidos e vegetais.

Nery ressaltou ainda os processos que discutem as concessões das hidrovias brasileiras. "Essa é uma pauta que vem avançando a passos largos na agência. Já realizamos uma primeira audiência pública sobre a concessão do Rio Madeira (em setembro) e agora o processo está no ministério (de Portos) aguardando aprovação", citou.

A expectativa é que até junho do ano que vem, os primeiros editais de licitação de concessão de hidrovias sejam lançados.

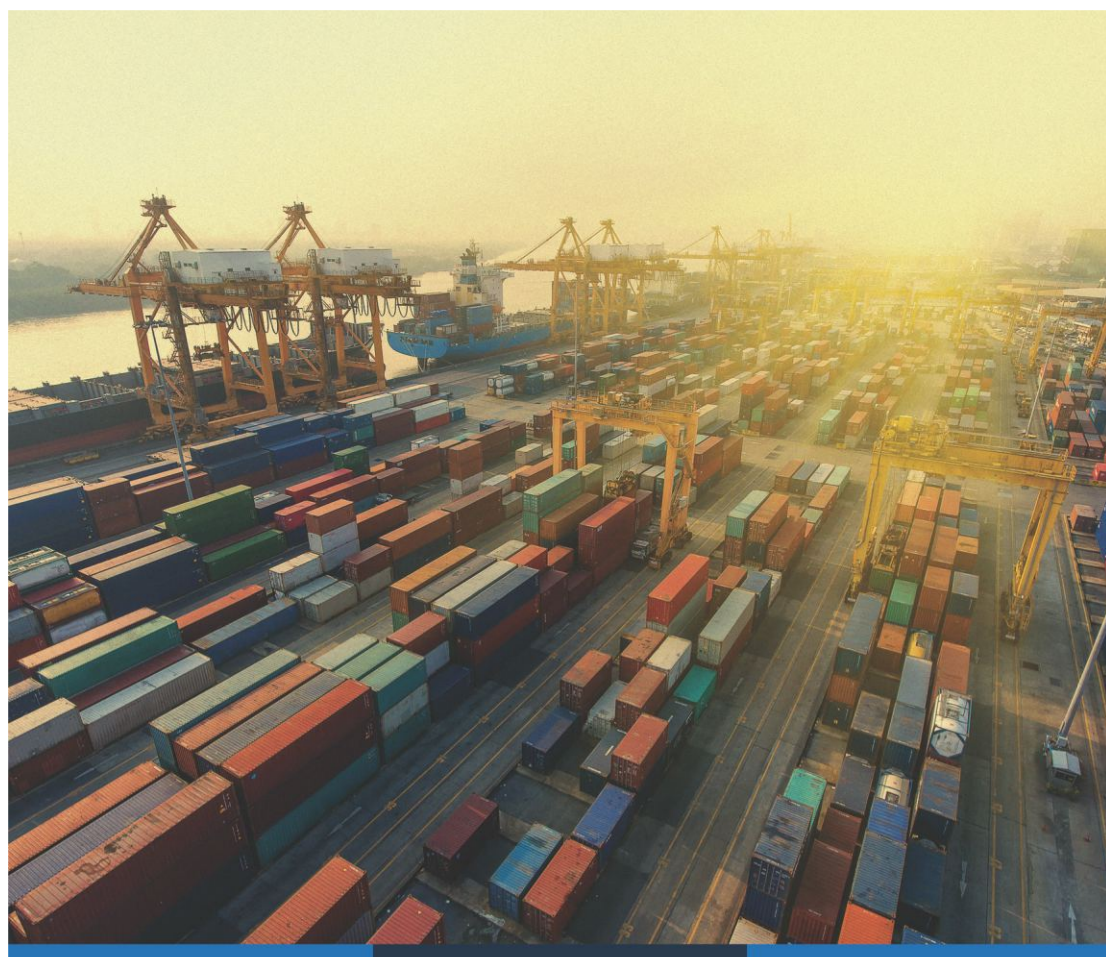
O diretor destacou em seguida as três audiências públicas realizadas no mês passado que a agência fez com o setor regulado, com o intuito de receber contribuições para a agenda regulatória dos próximos quatro anos e as prioridades apontadas.

Outro ponto citado foi a revisão da Resolução Normativa 07, que regula a exploração de áreas e instalações portuárias. "Acreditamos que essa reformulação trará agilidade nos processos de exploração das áreas dos portos públicos e que ela pode ser um indutor neste sentido, com contratos de transição ou de uso temporário", pontuou.

Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, voltado à movimentação de graneis sólidos e minerais, com expectativa de R\$ 3 bilhões em investimentos ao longo da concessão e capacidade para operar 20 milhões de toneladas por

ano. O futuro empreendimento ocupará uma área de 348.937 m².

Outra área que também pode estar presente no leilão de dezembro é o PAR 15, no Porto de Paranaguá, em um processo que está sendo conduzido pela



O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL PASSA PELOS TERMINAIS DE CONTÊINERES.



ABRATEC
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS
TERMINAIS DE CONTÊINERES



A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS DE LÍQUIDOS (ABTL), entidade sem fins lucrativos, foi fundada em 10 de fevereiro de 1981 para congregar e salvaguardar os interesses das empresas operadoras de terminais aquaviários multipropósito e terrestres em território nacional. Conta hoje com 33 terminais associados, localizados nos principais portos brasileiros e em regiões igualmente importantes, que movimentam anualmente cerca de 60 milhões de toneladas de cargas líquidas, entre elas petróleo, derivados, etanol, químicos, corrosivos e óleos vegetais, sempre dentro das mais rígidas normas de segurança, operação, proteção à vida e ao meio ambiente, contribuindo assim com cerca de 50,3 por cento de participação no PIB industrial, bem como no desenvolvimento de várias cadeias produtivas de suma importância para a indústria brasileira.

VISITE O NOSSO SITE E SAIBA MAIS:

WWW.ABTL.ORG.BR

abtl | abtl_oficial

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

PORTUGAL

“É o porto que mais vai crescer na Europa”, diz CEO do Porto de Sines

José Luis Cacho apresentou os projetos de expansão do complexo portuário de Portugal no fórum Brasil Export

Divulgação/Grupo Brasil Export

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

O Porto de Sines, em Portugal, vive a expectativa de expandir suas operações e aumentar a movimentação de cargas com a fase de expansão, conforme apresentado por José Luís Cacho, CEO da Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS), durante a programação do Brasil Export 2024, fórum nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes realizado em Brasília (DF).

Segundo explicou o executivo, o plano de expansão do complexo contempla todos os terminais portuários já existentes, além de abrir janela de oportunidades para o desenvolvimento de novos terminais.

“O Porto de Sines tem capa-

cidade de expansão em todos os segmentos de cargas, sejam terrestres ou marítimas, do segmento de líquidos, cargas multipropósito, contêineres. Portanto, temos capacidade para crescer em todos esses segmentos. Estamos trabalhando e melhorando a infraestrutura rodoviária e ferroviária. Isso tem sido um forte investimento no porto”, comentou.

Atualmente, o Porto de Sines é responsável por mais de 50% da carga movimentada em Portugal. No geral, o complexo movimenta cerca de 43 milhões de toneladas de mercadorias e 1,7 milhões de TEU por ano.

Segundo Cacho, para 2024 a movimentação de contêineres deverá aumentar para 2 milhões de toneladas.

“É o porto que mais vai crescer na Europa. No próximo ano, vamos procurar a subir de



2,5 a 2,7 milhões de contêineres. Vamos ter um crescimento forte nos próximos anos. Dentro de um acordo e contrato com a PSA (empresa que administra o terminal de contêineres), vamos crescer até 4,3 milhões de TEU nos próximos dez anos”, destacou.

Segundo Cacho, existe ainda a possibilidade de instalar novos terminais que realizem operações de hidrogênio verde.

“Além de hidrogênio, estamos aptos a receber outros tipos de gases que possam vir no futuro e que seja possível realizar a movimentação”.

Parceria com Pecém

Durante a apresentação, Cacho demonstrou as oportunidades da economia brasileira em expandir suas exportações para todo o continente europeu

Segundo Cacho, o plano de expansão de Sines contempla os terminais portuários já existentes e abre uma janela de oportunidades para o desenvolvimento de novos terminais

através do Porto de Sines, considerado a porta atlântica do velho continente.

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.

O Complexo do Pecém se 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 da África.

O SETOR PORTUÁRIO É VITAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS

Nesse universo, a ABTP desempenha papel fundamental ao congregar 98 empresas associadas detentoras de mais de 241 terminais portuários, incluindo arrendamentos e TUPs, que movimentam todos os perfis de carga. A Associação representa agentes econômicos responsáveis por 19% do PIB e 76% da movimentação portuária nacional, em 2022.

ABTP, SEMPRE ATUANDO NA REPRESENTAÇÃO E DEFESA DIRETA DO SETOR!

ABTP

Associação Brasileira dos Terminais Portuários

abtp.org.br

ABTRA 35 anos
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS

A ABTRA REPRESENTA SEUS ASSOCIADOS NO APOIO DA LOGÍSTICA DE CARGAS DO COMÉRCIO EXTERIOR.



ASSOCIE-SE
abtra.org.br/seja-um-associado

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

DESAFIOS

Falta de regulamentação prejudica atividade de fornecedores de navios

Setor aguarda aprovação de Projeto de Lei para reduzir insegurança jurídica e aumentar competitividade

Divulgação/Grupo Brasil Export

VANESSA PIMENTEL

vanessa.pimentel@redenebenews.com.br



CEO da empresa Boa Praça Ship Supplier e membro da ABFN, Ulisses Pincelli destacou desafios enfrentados pela categoria e espera que o Projeto de Lei traga competitividade

A falta de regulamentação da atividade de fornecedores de navios prejudica a categoria, segundo Ulisses Pincelli, CEO da empresa Boa Praça Ship Supplier e membro da Associação Brasileira de Fornecedores e Serviços a Navios (ABFN). Ele explicou que a falta de um regimento traz desafios como insegurança jurídica e perda de competitividade.

No entanto, o Projeto de Lei (PL) 2970/2024, de autoria do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), foi apresentado em julho deste ano e trata da regulamentação do exercício da atividade de fornecedores de bens e serviços a navios. A propositura é vista

com bons olhos pelo setor.

Atualmente, o PL aguarda a escolha de um relator na Comissão de Desenvolvimento Econômico (CDE) para analisar a proposta. Ulisses falou sobre o tema em uma apresentação na quarta-feira (9), durante o Fórum Brasil Export, em Brasília.

Os fornecedores e prestadores de serviços a navios aten-

dem todo o setor aquaviário e hidroviário, abastecendo as embarcações de longo curso, cabotagem e outras modalidades com tudo o que é necessário para garantir a segurança e os direitos básicos da tripulação.

“Os fornecedores atendem ao longo dos 18 mil km de costa e vias interiores do país para garantir a salvaguarda da vida

humana no mar. Fornecemos de tudo: alimentos, remédios, produtos de higiene, serviços de limpeza e fumigação, manutenção, aluguel de equipamentos, ou seja, tudo o que as embarcações precisam”, detalhou.

Em relação aos desafios, Pincelli ressaltou que a falta de um protocolo único nos portos do país prejudica o abastecimento de navios. Citou ainda que não há plantão dos servidores do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) e da Receita Federal nos portos aos finais de semana, o que atrasa as operações de abastecimento que precisam de liberação.

“Além disso, cada porto cobra uma taxa de acesso por veículos que levam as mercadorias aos navios, o que eleva o custo da atividade”, pontuou.

Com a sanção do PL, Ulisses acredita que a atividade ganhará competitividade e produtividade a partir de protocolos únicos adotados no sistema portuário brasileiro.

O Brasil Export 2024 foi 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 foi 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

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS
desde 1870

A HISTÓRIA DE SANTOS SE ESCREVE AQUI

100 anos DA NOSSA SEDE

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS
RUA XV DE NOVEMBRO, 137 - CENTRO HISTÓRICO
+55 13 3212.8200 | WWW.ACS.ORG.BR

SIGA A GENTE EM NOSSAS REDES SOCIAIS: [f](#) [i](#) [t](#)

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 [f](#) /VLI.LogisticaIntegrada [i](#) @vli_logistica [i](#) /vli_logistica [t](#) /vli_logistica

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

OPORTUNIDADES

Especialistas destacam papel do Brasil na captação de recursos para o Mercosul

Eficiência logística e energias renováveis são essenciais para o crescimento sustentável na região, afirmam debatedores no Brasil Export

Divulgação/Grupo Brasil Export

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br

O Brasil tem um papel estratégico na captação de investimentos para o Mercosul. Esse foi um consenso a que chegaram os especialistas que participaram do painel "Integração, investimentos internacionais e desenvolvimento de novos negócios com Ásia e América do Sul", realizado no Brasil Export, que ocorreu entre os dias 8 e 10 deste mês, em Brasília (DF). O painel foi mediado pelo diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo.

O coordenador de Investimentos da ApexBrasil, Carlos Padilla, destacou o protagonismo do Brasil na América Latina.

Segundo ele, o país responde por 40% do fluxo de investimentos diretos na região, com metade desse montante destinado ao setor de energia e energias renováveis. Padilla enfatizou que, para aproveitar essas oportunidades, "é fundamental investir em logística eficiente, o que permitirá o escoamento adequado dos investimentos e garantirá o crescimento sustentável".

O diretor do Departamento de Navegação e Fomento do Ministério de Portos e Aeroportos, Otto Luiz Burlier da Silveira Filho, apontou que o modal hidroviário brasileiro ainda está subaproveitado. "O Governo Federal tem como prioridade acelerar o desenvolvimento desse setor e promover a integração com outros países da América Latina, com o objetivo de maximizar o uso das



Os especialistas discutiram o papel do Brasil durante o painel "Integração, investimentos internacionais e desenvolvimento de novos negócios com Ásia e América do Sul"

hidrovias como um pilar estratégico de transporte", disse.

O presidente do Conselho Internacional do Brasil Export, Joel Julius, reforçou a necessidade de os brasileiros estarem atentos às soluções adotadas em outros países. Julius defen-

deu que o Brasil deve observar essas inovações e adaptá-las à sua realidade, garantindo que o país se mantenha competitivo no cenário global.

A CEO da Rocktree, Daniele Pratolongo, enfatizou a importância das soluções marítimas

para melhorar a logística, tanto nacional quanto internacionalmente. Segundo ela, "o fortalecimento da infraestrutura marítima é essencial para que o Brasil possa expandir suas operações comerciais e fortalecer parcerias estratégicas com outras regiões".

O painel também abordou questões regionais de infraestrutura, com contribuição do embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles. Ele destacou o marco histórico alcançado no dia 2 de maio, com a primeira licitação bem-sucedida em 62 anos no Canal São Gonçalo, que conecta a Lagoa Mirim à Laguna dos Patos.

"Apesar das fortes chuvas que paralisaram as atividades no Rio Grande do Sul naquele dia, o projeto de dragagem do canal está no plano emergencial da região", afirmou.

A&M INFRA CONSULTORIA PARA GERAÇÃO DE VALOR

A A&M Infra, da Alvarez & Marsal, é uma consultoria de atuação abrangente, estruturada na visão técnica, financeira e regulatória aprofundadas com abordagem estratégica em todas as etapas do desenvolvimento de projetos de capital. Destaca-se a atuação nos setores:

PORTOS
AEROPORTOS
ENERGIA
MINERAÇÃO
SANEAMENTO
RODOVIAS
FERROVIAS
REAL ESTATE



SAIBA MAIS



INFRA
& CAPITAL PROJECTS
BY ALVAREZ & MARSAL

VEM CONQUISTAR MAIS COM A ApexBrasil.

Somos a ApexBrasil, a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos que leva o Brasil para o mundo. Conectamos exportadores com o mercado internacional e promovemos oportunidades de investimentos na economia brasileira.

Ajudamos a construir uma
história de sucesso em 2023:

258 novos mercados abertos (desde 2023).

+ de **US\$ 255 bilhões** em exportações até set./2024.

+ de **13 mil** empresas apoiadas até jul./2024.

3.000 empresas lideradas por mulheres e apoiadas pela ApexBrasil.

2º Com nosso apoio, o Brasil foi o 2º maior destino mundial de investimentos até setembro.

Conquiste mais com a ApexBrasil.

apexbrasil.com.br/solucoes

apexBrasil

MINISTÉRIO DO
DESENVOLVIMENTO,
INDÚSTRIA, COMÉRCIO
E SERVIÇOS

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

LOGÍSTICA

Devolução de ferrovias ociosas abre caminho para novos projetos

Durante o Brasil Export 2024, especialistas avaliam a importância de revitalizar trechos ferroviários e aumentar a eficiência no transporte de cargas

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

A devolução de trechos ferroviários considerados abandonados ou ociosos pelas concessionárias, estabelecida pelo Governo Federal por meio de uma portaria publicada neste ano, teve seu primeiro caso em maio. Essa iniciativa, que facilita a entrega de trechos não operacionais, foi bem recebida pelo setor privado, que acredita que essa possibilidade é crucial para aumentar os investimentos em trechos operacionais da malha ferroviária.

O painel que discutiu as necessidades e desafios para a matriz de transporte ferroviária



O painel do fórum Brasil Export 2024 reuniu especialistas para discutir como a medida de devolução de ferrovias pode transformar o cenário logístico e de transporte no país

ATERC BRASIL

ATUANDO EM PROL DO DESENVOLVIMENTO E DO FORTALECIMENTO DOS TERMINAIS DE CRUZEIROS, COM BASE EM 4 IMPORTANTES PILARES:

ATERC BRASIL
Associação Nacional de Terminais de Cruzeiros

- 1. Defender os interesses** institucionais, políticos e operacionais dos terminais de cruzeiros.
- 2. Fomentar novas companhias de navios de cruzeiros** para operações no Brasil.
- 3. Trabalhar a comunicação** referente as operações nos Terminais, tornando o passageiro mais ciente da importância e complexidade desta atividade.
- 4. Promover atividades institucionais, parcerias e estudos diversos** que tragam informações e legitimidade às operações dos terminais de cruzeiros.

Saiba mais em:
www.atercbrasil.com.br

ATP
Associação de Terminais Portuários Privados

A CASA DOS TUP



- Acompanhamento das ações dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário
- Comitês nas áreas: jurídica, segurança, sustentabilidade, infraestrutura e comunicação
- Estabilidade do ambiente legal
- Centros de apoio regionais no norte, nordeste, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo
- Incentivo para investimentos

Soluções

DATAPort Banco de Dados do Setor Portuário
LegiPort Legislação do Setor Portuário
BiblioPort Biblioteca do Setor Portuário

portosprivados.org.br [portosprivados](https://www.instagram.com/portosprivados)

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 12

compôs a programação do Brasil Export 2024, Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes realizado de 8 a 10 deste mês, em Brasília (DF).

A primeira devolução de um trecho ferroviário ocorreu após a renovação contratual da Malha Paulista junto à Rumo. A concessionária fez a devolução para a União de um trecho de 1,2 quilômetros no município de Araraquara (SP).

O trecho da ferrovia, segundo a Rumo, não possuía vocação econômica. A União fez a entrega da área para o Município, onde vão ocorrer obras para contenção de enchentes.

O secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, afirmou que o Ministério dos Transportes vem realizando um mapeamento de trechos ferroviários que serão devolvidos a partir da renovação de concessões.

“A partir do chamamento público, nós temos todas as condições de transformar essa malha a ser devolvida em novas operações ferroviárias. No en-

tanto, pode ser que determinado trecho não tenha mais vocação, então a partir da Lei, o governo pode destinar esses trechos para outros tipos de infraestrutura, como foi o que ocorreu em Araraquara”, disse.

O CEO da VLI, Fábio Marchiori, citou que a companhia prevê a devolução de trechos ociosos na proposta de renovação contratual da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

“Nós devolvemos em 2019 aproximadamente 800 quilômetros de ferrovia. E agora já estão cadastrados, dentro da discussão de renovação da FCA, 2.132 quilômetros. Estamos debatendo alguns outros trechos que a gente considera que poderiam ter outras vocações, além de transporte de cargas, como por exemplo pedidos para trens de passageiros ou até trens turísticos. Como disse o secretário, existem diversas vocações”, comentou.

Em sua participação, Marchiori levantou que trechos de linha férrea abandonadas não são vantajosos para o concessionário e isso impede um maior

“

ACHO QUE A GENTE TEM QUE FAZER UMA REFLEXÃO MAIS FUNCIONAL. TEMOS QUE OLHAR SE AS FERROVIAS ESTÃO EXATAMENTE ONDE A CARGA ESTÁ. ESTA É A ÚNICA FUNÇÃO QUE A GENTE TEM QUE PERSEGUIR COMO PRINCIPAL NA FORMULAÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA”

GUILHERME PENIN
vice-presidente de Regulação e Sustentabilidade da Rumo

investimentos em trechos operacionais para o transporte de cargas. Ele elogiou a portaria do Governo Federal sobre a política de devoluções.

“Quando se tem uma ineficiência na manutenção desses trechos que não geram nenhum

tipo de riqueza, não geram transporte de cargas, isso é quase que totalmente absorvido pela concessão, somente uma pequena parte acaba indo para a tarifa. Então, a concessão acaba ficando com toda essa ineficiência, o que impede de investir nos trechos operacionais e nos trechos de densidade de carga. Esse balanço através dessa excelente medida, que é a possibilidade de devolução e destinação desses trechos, gera eficiência em toda a cadeia de valor envolvendo as ferrovias”, pontuou.

O vice-presidente de Regulação e Sustentabilidade da Rumo, Guilherme Penin, destacou que as concessionárias e o poder público devem concentrar suas ações para onde está a grande concentração de cargas. “Acho que a gente tem que fazer uma reflexão mais funcional. Temos que olhar se as ferrovias estão exatamente onde a carga está. Esta é a única função que a gente tem que perseguir como principal na formulação da política pública”, comentou.

Demais participantes

Outros debatedores do painel foram o diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto; Vitor Vinuesa, diretor da ADM para a América do Sul; e Rafael Vitale, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A moderação foi do diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo. Também participaram os jornalistas Marília Sena, também da Rede BE News, e Eric Napoli, do Poder360.

O Brasil Export 2024 foi 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 foi 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.

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.



GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



#OrgulhodeserBTP



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](https://www.btp.com.br)
www.btp.com.br



Brasil
TERMINAL PORTUARIO
Acreditar e Inovar

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

TRANSIÇÃO

ANTT estuda iniciativas para descarbonizar transporte terrestre

Caminhões elétricos, mudanças na aerodinâmica dos veículos e combustíveis alternativos estão no escopo da agência

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebnews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está estudando iniciativas para descarbonizar o setor de transportes. Entre as medidas estão o uso de caminhões elétricos, mudanças na aerodinâmica e design dos veículos de carga, implantação de infraestrutura para recarga elétrica e de postos para fornecimento de combustíveis alternativos.

As informações foram repassadas por Felipe Queiroz, diretor da ANTT, durante sua participação no painel "Descarbonização no setor de transportes terrestres", exposto no

Fórum Brasil Export, realizado de 8 a 10 deste mês, em Brasília (DF).

Além dele, participaram do debate Cloves Eduardo Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, e Bayard Umbuzeiro Neto, diretor da Transbrasa. A mediação foi feita por Núria Bianco, jornalista e apresentadora da TVBE News.

Queiroz destacou que não é possível pensar numa migração completa de frota, por exemplo, apontando inviabilidade no curto prazo devido a custos, distancias continentais e falta de infraestrutura. Porém, os caminhões elétricos podem ser uma alternativa no futuro mais sustentável do transporte de cargas.

"Para o país ainda não faz sentido num curto prazo, por uma série de questões, como

custos e problemas de autonomia desses veículos, não termos postos de recarga", citou.

A adaptação na aerodinâmica e nos aerofólios de caminhões também é uma opção que ajuda a economizar combustível, pois reduz a resistência do ar e, conseqüentemente, o consumo de diesel – estudos apontam economia de combustível entre 5 a 7%.

Os Pontos de Parada e Descanso (PPDs) também precisam ser adaptados para receber caminhões elétricos, por exemplo.

Dados apresentados por Felipe mostraram que a frota brasileira de caminhões de transporte cadastrada no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) chega a 2,49 milhões de veículos e, somente em 2022, emitiu 91,38 milhões de toneladas de CO2 na atmosfera.

Ainda segundo o diretor, em novembro será realizada uma nova audiência pública para debater a resolução voltada à descarbonização do setor. "Precisamos ouvir todos os envolvidos para não errarmos a mão e gerarmos incentivos à agenda de sustentabilidade no transporte", ponderou.

Plano Clima

Já Cloves Benevides destacou que, entre o fim deste ano e o início do ano que vem, o Brasil espera lançar o Plano Clima, que, entre outras diretrizes, dirá aos setores o que é mensurável, "e o que de fato faz sentido para alcançar as metas", pontuou.

A partir desta publicação, continuou Benevides, "o desafio está posto e o custo dessas mudanças também". Ele ressaltou que, apesar dos desafios, as

orientações fortalecerão as oportunidades para consolidar a infraestrutura nacional de baixo carbono e aumentar investimentos em tecnologias limpas.

O subsecretário reafirmou ainda a relevância da portaria N° 622/2024, publicada em julho deste ano pelo Ministério dos Transportes, que estabelece que ao menos 1% da receita bruta de contratos de concessões rodoviárias federais seja destinado para investimentos em desenvolvimento de infraestrutura sustentável nas rodovias.

Com a medida, os novos projetos de concessões devem trazer ações para alternativas sustentáveis de coleta e descarte de resíduos, por exemplo, conservação da fauna e flora, incentivo à eficiência energética e uso de fontes de energia ▶



Nutrir o mundo de forma segura, responsável e sustentável é o que nos move

Nossos mais de 155 mil profissionais, distribuídos em 70 países, trabalham em conjunto com agricultores e parceiros para desenvolver as melhores práticas no campo e para entregar produtos de qualidade nos lares de milhões de pessoas em todo o mundo.

Ao longo dos mais de 150 anos, construímos a nossa história movidos pela paixão por conectar agricultores com mercados, clientes com ingredientes e pessoas e animais com os alimentos.

É assim que honramos o nosso propósito e estamos construindo um futuro sustentável.



Saiba como a **Cargill** ajuda o mundo a prosperar. Acesse cargill.com.br.



Companhia Docas do Ceará contrata Fundação Valenciaport da Espanha para elaboração do Plano de Descarbonização do Porto de Fortaleza.

DOCAS DO CEARÁ
AUTORIDADE PORTUÁRIA

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 14

Divulgação/Grupo Brasil Export



Durante o evento, especialistas debateram soluções como caminhões elétricos, adaptação de infraestrutura e novas diretrizes do Plano Clima para reduzir as emissões de Co2

renováveis.

“A gente induz os novos operadores neste sentido (da sustentabilidade), mas também partilha as responsabilidades.

Essa portaria também possibilita adaptar os contratos já existentes para que eles incorporem a medida. Estamos em uma fase muito madura sobre esse

assunto”, citou.

O Brasil Export 2024 foi 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 foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da

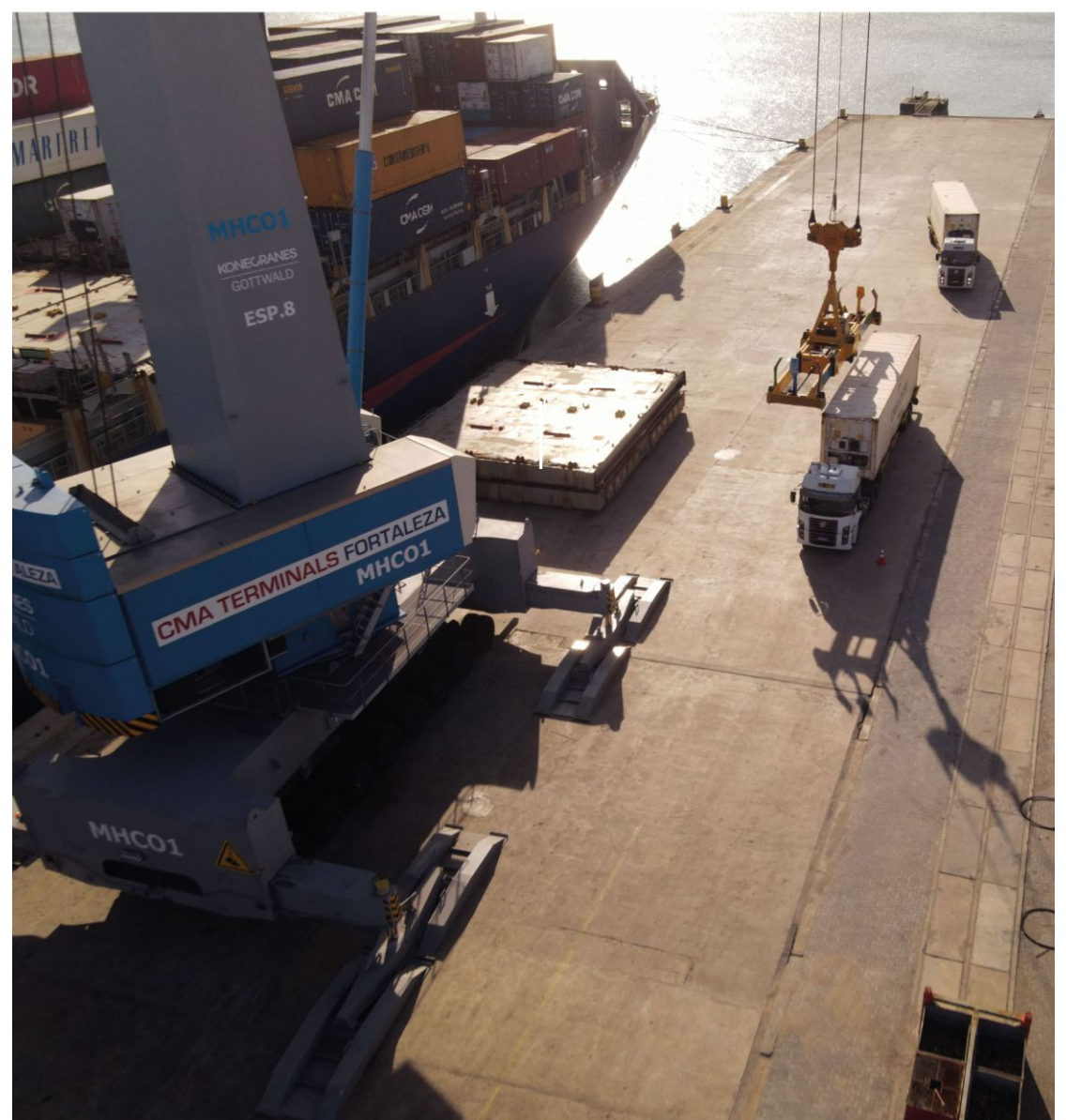
parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

CentroNave
DESDE 1907

Navegando rumo a um comércio exterior mais sustentável, impulsionando o crescimento econômico do Brasil.

PRESENTE EM MAIS DE 50 TERMINAIS NO MUNDO, AGORA A CMA TERMINALS TAMBÉM ESTÁ EM FORTALEZA, NO CEARÁ.

Desde dezembro de 2022, a **CMA Terminals** atua no Brasil como terminal e operador portuário, auxiliando nas operações dos armadores com escalas otimizadas, rápidas e precisas.



WWW.CMA-CGM.COM

CMA TERMINALS
CMA CGM GROUP

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

MODELAGEM

Painel do Brasil Export discute o futuro das hidrovias do país

Líderes do setor debatem a importância da concessão e da gestão ambiental nas operações aquaviárias

Divulgação/Grupo Brasil Export

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br

O painel “Panorama das concessões de hidrovias” do Fórum Brasil Export, realizado entre os dias 8 e 10 deste mês, em Brasília (DF), trouxe à tona debates cruciais sobre a importância da modelagem e concessão de hidrovias no Brasil, especialmente em um momento onde as condições logísticas são essenciais para o escoamento da produção nacional. O evento contou com a participação de especialistas como o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq),

Durante o painel do Fórum Brasil Export, especialistas debateram a importância da modelagem tarifária e os desafios ambientais para a logística aquaviária no país



SISTEMA TRANSPORTE É A FORÇA QUE IMPULSIONA O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

O trabalho conjunto que **CNT, SEST SENAT e ITL** fazem aumenta a eficiência do transporte e a competitividade das empresas do setor no Brasil e no mundo.

Atuação em três pilares

1. Defesa dos interesses das empresas e fortalecimento do setor
2. Saúde, qualidade de vida e qualificação dos colaboradores
3. Formação avançada do corpo executivo

Junte-se ao nosso movimento

Conheça a CNT cnt.org.br | Conheça o SEST SENAT sestsenat.org.br | Conheça o ITL itl.org.br

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Trabalhando pelo desenvolvimento da Bahia e do Brasil

CODEBA
AUTORIDADE PORTUÁRIA DA BAHIA

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 16

Eduardo Nery, e a diretora de Engenharia e Inovação da Hidrovias do Brasil, Mariana Yoshioka.

O evento contou com a moderação do diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, e teve como jornalistas convidados o sócio-diretor da Agência Infra, Dimmi Amora, e a gerente de Comunicação da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados, Milena de Castro.

Entre os painelistas, também participaram o secretário nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Batista, e o superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários da Infra S.A., Fernando Correia dos Santos.

Durante o painel, Eduardo Nery destacou o impacto positivo da concessão da hidrovía do Rio Madeira, mencionando a importância da tomada de subsídios para aperfeiçoar os valores referenciais das tarifas de transporte.

“O objetivo da audiência pública e da tomada de subsídios é justamente receber as contribuições e fazer os ajustes ne-



Divulgação/Grupo Brasil Export

cessários. Essa modicidade tarifária que temos hoje está, em grande parte, proporcionada pelos recursos da venda da Eletrobras”, explicou.

Ele ressaltou que, embora a tarifa atual de R\$ 0,80 por tonelada seja bastante atrativa, há espaço para possíveis ajustes. “Mesmo com possíveis investimentos adicionais, estamos confiantes de que o modal hidroviário continua competitivo com tarifas próximas a US\$1 por tonelada”, completou.

Mariana Yoshioka, que representou a indústria privada no debate, trouxe uma visão crítica sobre os desafios e oportunidades do setor. Ela ressaltou os avanços recentes, como a criação de uma secretaria dedicada ao tema, o que considera um passo importante para destravar valor no setor. “É uma obrigação do país avançar nessas discussões, principalmente no que diz respeito à viabilidade econômica das tarifas e à competitividade logística”, pontuou.



É UMA OBRIGAÇÃO DO PAÍS AVANÇAR NESSAS DISCUSSÕES, PRINCIPALMENTE NO QUE DIZ RESPEITO À VIABILIDADE ECONÔMICA DAS TARIFAS E À COMPETITIVIDADE LOGÍSTICA”

MARIANA YOSHIOKA
diretora de Engenharia e Inovação da Hidrovias do Brasil

Madeira, por exemplo. A concessão já nasce com uma compreensão de controle desses riscos, e os serviços devem respeitar essas condições sazonais”, explicou Correia, reforçando que a modelagem do projeto inclui esses riscos no cálculo dos níveis de serviço.

Já Nery mencionou que o Governo deve atuar em situações de exceção, como grandes secas, assumindo parte dos riscos. “Abaixo de 10% do nível histórico de seca, entra o compartilhamento de riscos, onde o poder público passa a assumir uma parte. Essa é uma das condições que estamos trabalhando para garantir a continuidade das operações”, afirmou o diretor-geral da Antaq.

O Brasil Export 2024 foi 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 foi 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.

Operações

Além das discussões sobre a modelagem das tarifas, o painel abordou aspectos ambientais que impactam diretamente a operação das hidrovias. Fernando Correia, da Infra S.A., comentou sobre os riscos ambientais e as variáveis hidrológicas que afetam a navegabilidade, especialmente em períodos de cheia e seca. “Estamos tratando de uma variação de 12 metros na lâmina d’água no Rio



**GRUPO
DISLUB
EQUADOR**

Líder em infraestrutura portuária e logística

O **Grupo Dislub Equador** é um dos maiores operadores de Terminais de Uso Privativo do país.

Operamos 12 terminais, dos quais 5 são terminais fluviais na Região Norte.

Capacidade atual de tancagem de 200 mil m³, com projetos em marcha que totalizam 350 mil m³.

Novos terminais em São Luís - MA e Pecém - CE em fase de licenciamento.

1ª operação de Bunkering prevista para 2024, no Porto de Suape.





Saiba mais em nosso site
www.dislubequador.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

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

DESENVOLVIMENTO

IBI propõe mudanças para inclusão de retroportos na reforma tributária

No Fórum Brasil Export, especialistas ressaltam a importância de políticas públicas que atendam a todo o ecossistema portuário

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redeneews.com.br

O presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia, criticou a falta de políticas públicas que promovam o desenvolvimento das regiões no entorno dos portos brasileiros.

“Temos analisado no IBI a questão do Reporto, que é um incentivo fiscal para investimentos. Contudo, ele beneficia apenas aqueles que estão dentro do porto e áreas como o setor ferroviário, mas quem está no retroporto, como depósitos

Durante o painel do fórum Brasil Export, líderes do setor portuário discutiram a importância de políticas públicas que promovam a isonomia e a sustentabilidade nas operações



EcoRodovias, a maior operadora de concessões de rodovias no Brasil

Comprometida com o desenvolvimento sustentável da infraestrutura do país
Atuação em 8 estados com 4,7 mil km de rodovias



Eldorado Brasil



EBLog Crescemos com movimentações que nos orgulham

Quando inauguramos a EBLog, o Terminal Portuário da Eldorado Brasil, em Santos, estabelecemos um novo patamar para o desenvolvimento da nossa empresa, afinal, ampliamos a nossa capacidade e eficiência logística. Mas algo que nos orgulha é que o nosso crescimento tem sido compartilhado com a cidade, com investimentos em obras públicas importantes para a qualidade de vida de toda a população de Santos.

Construímos uma nova Unidade Básica de Saúde e, em parceria com a prefeitura, uma passarela que liga o porto à cidade e, por meio do nosso Programa AME de Voluntários, os nossos funcionários vêm atuando de forma relevante na comunidade de Santos, principalmente em abrigos, asilos e escolas.

E seguiremos em frente, porque a nossa conexão com essa cidade é diária e sempre trabalharemos para crescermos juntos.

Aumento de **30%** na produtividade, comparada à do terminal anterior

Criação de **100** empregos diretos

Capacidade de **3 milhões de toneladas** de celulose por ano

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 18

ou terminais de contêineres, fica de fora”, afirmou durante o Fórum Nacional de Infraestrutura e Transportes, Brasil Export, realizado entre os dias 8 e 10 deste mês, em Brasília (DF).

“Qual é o benefício desse incentivo fiscal para quem está no porto, enquanto aqueles nas adjacências enfrentam gargalos? Há um setor que é regulado e outro que não é”, completou.

O Reporto é um regime aduaneiro especial que busca atrair investimentos na recuperação, modernização e ampliação dos portos e ferrovias brasileiras. O programa concede benefícios fiscais, como suspensão ou isenção de tributos, para empresas em áreas portuárias e ferroviárias, com o objetivo de estimular o desenvolvimento econômico e melhorar a infraestrutura dos modais de transporte nacionais.

Povia detalhou que os membros do instituto têm trabalhado para incluir no texto da reforma tributária uma legislação “que garanta a isonomia, especialmente quando se trata de áreas que funcionam 24 horas”.

Por mais que tenha sido promulgada pelo Congresso Nacional em dezembro de 2023, o texto da reforma tributária ainda se encontra na etapa de regulamentação. O IBI, atuando como um corpo técnico da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, propõe projetos de leis complementares que visam ser aprovados pelos parlamentares para viabilizar o novo modelo de tributação previsto na Emenda Constitucional 132.

Roberto Oliva, presidente do Conselho Deliberativo da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), informou que tem desenvolvido, junto com os associados da instituição, modelos econômicos sustentáveis que buscam integrar o ecossistema portuário como um todo, para estimular o crescimento dos negócios.

“Temos todos os modais de carga presentes, com sócios desde Rondônia até o Rio Grande do Sul. Quase 20,5% do PIB das empresas associadas à ABTP representam no Brasil. É uma preocupação muito grande entre

nosso membros com o ESG (Environmental, Social and Governance - Ambiental, Social e Governança)”, mencionou Oliva.

Béatrice de Toledo Dupuy, gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, pontuou que o Brasil deve promover uma educação consciente para os futuros profissionais responsáveis por desenvolver os próximos modelos econômicos.

“A falta de conhecimento leva à não adesão à sustentabilidade. (...) No início, ela tem um custo, mas esse custo, na verdade, vai se reverter em lucro”, disse Béatrice.

Promoção do diálogo

João Eduardo Amaral, presidente do Conselho ESG do Brasil Export, destacou as iniciativas do grupo, que se dedica a promover um ambiente de diálogo e colaboração, integrando debates e discussões sobre a adoção de um modelo de economia sustentável no setor de infraestrutura e logística.

“

TEMOS TODOS OS MODAIS DE CARGA PRESENTES, COM SÓCIOS DESDE RONDÔNIA ATÉ O RIO GRANDE DO SUL. QUASE 20,5% DO PIB DAS EMPRESAS ASSOCIADAS À ABTP REPRESENTAM NO BRASIL. É UMA PREOCUPAÇÃO MUITO GRANDE ENTRE NOSSOS MEMBROS COM O ESG”

ROBERTO OLIVA

presidente do Conselho Deliberativo da ABTP

“Temos evoluído muito nisso, com um olhar diferente, com novas iniciativas. E o que mais podemos trazer aqui é a promoção da educação, da literacia, uma nova compreensão sobre a sustentabilidade”, declarou Amaral.

Francisco Brasileiro, pro-

dutor audiovisual e empreendedor em ESG, propôs que uma comunicação mais acessível, utilizando canais de mídia populares, possa ajudar o setor de infraestrutura e logística a divulgar seus investimentos em sustentabilidade para o público. “O Brasil pode e deve ser um grande exemplo mundial nesse processo”, pontuou.

O painel “Investimentos e ações pioneiras para a criação de uma cultura de sustentabilidade no ambiente da infraestrutura” foi moderado pela jornalista e apresentadora da TV BE News Núria Bianco.

O Brasil Export 2024 foi 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 foi 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. Além de estar disponível no canal @tv_benews no YouTube; e no site www.tvbenews.com.br.



FENAMAR
CONECTANDO SINDICATOS ESTADUAIS E PROTEGENDO OS INTERESSES DA CATEGORIA DO AGENCIAMENTO MARÍTIMO

Somos a voz forte de 14 Sindicatos de Agências de Navegação em Brasília

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS AGÊNCIAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA
FENAMAR

WWW.FENAMAR.COM.BR



3ª SENASSTP
Semana Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário

O procedimento operacional padrão e seus benefícios para a segurança na atividade portuária

21 a 25
OUT/2024

Transmissão pelo Canal Youtube FENOP

30 anos

FENOP
Federação Nacional das Agências de Navegação
COMITÊ SSMA

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

INCENTIVO

Bancos discutem críticas sobre desigualdade nas taxas de financiamento

Em painel sobre modelagens e concessões, representantes do setor defendem critérios que orientam a concessão de crédito aos diferentes modais

YOUSEFE SIPP

yousefe.sipp@redenebnews.com.br

Da Redação

redacao.jornal@redenebnews.com.br

Representantes dos bancos públicos de fomento participaram de um dos painéis do Brasil Export, fórum nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado entre os dias 8 e 10 deste mês em Brasília (DF), onde abordaram as críticas de empresários sobre a disparidade nas taxas de juros aplicadas entre os diferentes modais de transporte. Os empresários questionaram o tratamento desigual, uma vez que alguns setores enfrentam condições de financiamento mais favoráveis que outros.

Victor Burns, gerente de

relacionamento com o Governo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), foi um dos primeiros a responder a essas críticas, defendendo o serviço público e esclarecendo as razões para as diferenças. Ele explicou que “a parte do custo do financiamento, em grande medida, é determinada conforme as necessidades de cada setor. E essa diferenciação reflete muito mais características estruturais do segmento do que uma questão de predileção por qualquer modalidade específica”. Ou seja, segundo Burns, as disparidades nas taxas de juros não são resultado de preferências arbitrárias, mas refletem as especificidades e riscos inerentes a cada modal de transporte.

Além disso, Burns detalhou os quatro critérios principais que o BNDES adota para a

concessão de crédito, destacando a importância de cada um no processo de financiamento. O primeiro critério é a análise do que está sendo solicitado, ou seja, o objetivo do financiamento e seu alinhamento com as prioridades de investimento do banco. O segundo critério envolve a conformidade com os marcos legais, que incluem obrigações fiscais, trabalhistas e previdenciárias.

“O terceiro critério são as garantias suficientes para cobrir o projeto. O banco também oferece mecanismos para suprir as garantias que faltam, garantindo que os projetos não deixem de acontecer”, detalhou Burns, sublinhando a flexibilidade que o banco tem para viabilizar projetos. “Já o quarto critério é a saúde financeira da entidade, que deve demonstrar


estrutura adequada para arcar com os custos do projeto, evitando que ele seja grande demais a ponto de inviabilizar sua execução”, completou ele, reforçando a prudência do banco ao avaliar a capacidade das empresas de executar seus projetos sem comprometer sua estabilidade financeira.

FNO


Outro participante do painel, Luiz Lourenço Souza Neto, executivo do Banco da Amazônia, complementou a discussão com exemplos específicos das condições oferecidas por sua instituição. Ele destacou o Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO), que aplica uma taxa de juros unificada para todos os modais de transporte. Segundo Neto, “Estamos falando de uma taxa

muito atrativa, com prazos que vão até 24 anos, podendo se estender até 34 anos em algumas situações. São condições bastante competitivas”, o que torna o FNO uma opção de financiamento viável e vantajosa para projetos na região Norte do país.

Neto também ressaltou a importância da conformidade com os marcos regulatórios para a obtenção de crédito, afirmando que “Os marcos regulatórios parametrizam bastante. Geralmente, as variações de taxa são baseadas no risco, na estrutura de garantia e na forma como o segmento está organizado”. Ele reforçou que, embora existam distinções nas taxas aplicadas aos diferentes modais, essas variações são justificadas pelas características e riscos associados a cada setor, e não por uma falta de



GALLOTTI E ADVOGADOS ASSOCIADOS, 25 ANOS DE GARANTIA QUE VOCÊ NÃO VAI PERDER A VIAGEM



Com o Gallotti Advogados Associados, você ganha tempo e dispensa problemas. Seja mais um parceiro de sucesso.

DIREITO MARÍTIMO / DIREITO ADUANEIRO TRIBUTÁRIO / DIREITO PORTUÁRIO / DIREITO REGULATÓRIO
DIREITO ADMINISTRATIVO / DIREITO TRABALHISTA / DIREITO CIVIL / DIREITO AMBIENTAL

Serviços jurídicos no segmento de transportes e infraestrutura, com atuação especializada perante Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, Secretaria do Patrimônio da União – SPU, Tribunal de Contas da União – TCU, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, além de ampla experiência junto ao Poder Judiciário, com atuação nas Justiças Estaduais e Federais, Justiça do Trabalho, Tribunais Regionais Federais, Superior Tribunal de Justiça – STJ e Supremo Tribunal Federal – STF.



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 mais verde e essencial para um mundo em rápido desenvolvimento.



Indústrias que fazem a diferença



Nas redes, busque por Gallotti Advogados

www.gallotti.adv.br
advogados@gallotti.adv.br
Tel.: 61 3013 9050
OAB/DF Nº 0435/97



GALLOTTI
Advogados Associados

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 20

Divulgação/Grupo Brasil Export



▲ Especialistas explicaram no painel como características estruturais dos setores influenciam as condições de crédito, abordando as necessidades de cada modal de transporte

concessões de ativos de infraestrutura” contou com a participação de outras figuras importantes do setor. Patrícia Póvoa Gravina, diretora da Secretaria Adjunta de Infraestrutura Econômica do Programa de Parcerias para Investimentos (PPI), trouxe uma visão governamental sobre o planejamento de investimentos e a modelagem de concessões no setor de infraestrutura. Já Cynthia Ruas, superintendente substituta da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), abordou questões regulatórias e as políticas de incentivo para melhorar a eficiência logística no Brasil. Cristiano Giustina, diretor de planejamento da Infra SA, também participou, oferecendo perspectivas sobre as oportunidades de investimento no setor privado e as projeções para o futuro da infraestrutura no país.

O diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, foi o moderador do debate, do qual participou o jornalista convidado Dimmi Amora, sócio-diretor da Agência Infra.

equidade no tratamento dado pelas instituições financeiras. “Hoje, há alguma distinção

porque são situações diferentes para cada modal, envolvendo riscos específicos de cada

negócio”, concluiu.

Demais participantes

Além de Burns e Neto, o painel “Modelagens, financiamentos e

CONDUZINDO VALOR, ENTREGANDO CONFIANÇA.

>>> 37 anos de desenvolvimento e inovação.

A Intermarítima, principal operador portuário de logística integrada da Bahia e do Rio Grande do Norte, destaca-se com a flexibilidade e competitividade das soluções multimodais integradas.

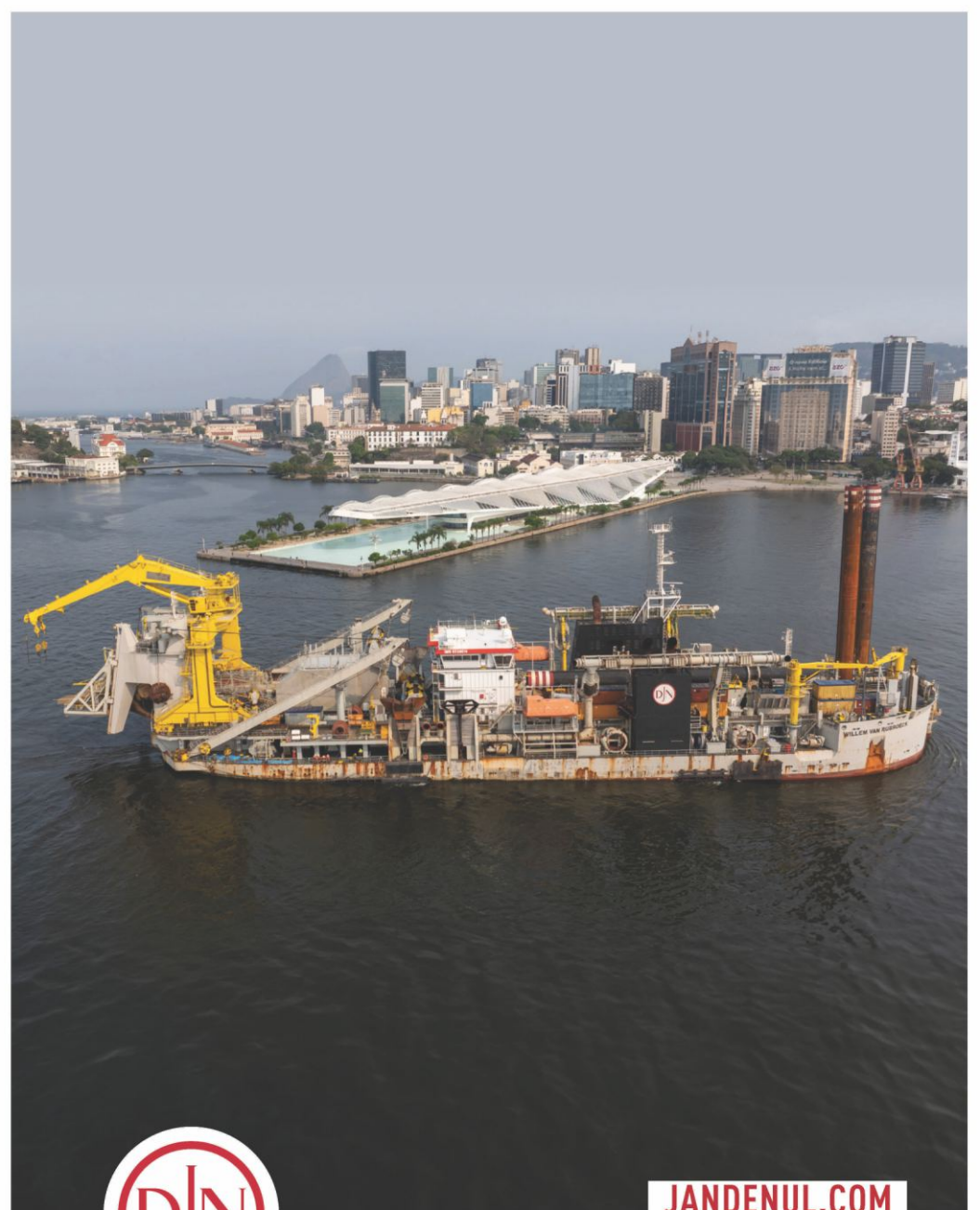
Servindo como balcão único (“one-stop shop”), uma solução completa com interface única, dando transparência e tranquilidade aos clientes e parceiros.

NOSSO IMPACTO

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

SAIBA MAIS: INTERMARITIMA.COM.BR

INTERMARÍTIMA



JANDENUL.COM

Jan De Nul

O Grupo Jan De Nul molda água e terra. No mundo inteiro. Viabilizamos produção de energia offshore e provemos profundidades seguras à vias navegáveis. Construímos novos portos, recuperamos linhas de costa, criamos e ampliamos terrenos. Realizamos obras complexas de infraestrutura e construímos qualquer tipo de edificação. Enfrentamos qualquer forma de poluição. Graças à vultuosa interação dentro de nossa empresa, podemos oferecer soluções completas que combinam uma, várias ou mesmo todas essas atividades. No Brasil temos presença, histórico e protagonismo.

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

PROGRESSO

Infraestrutura alavanca crescimento com responsabilidade fiscal, diz secretário do PPI

Marcus Cavalcanti ressalta impacto dos investimentos privados no setor e a importância da qualificação profissional no Brasil Export

Divulgação/Grupo Brasil Export

Da Redação
redacao.jornal@redeneews.com.br

O secretário especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Marcus Cavalcanti, fez uma palestra logo após o painel “Modelagens, financiamentos e concessões de ativos de infraestrutura” no Brasil Export, fórum nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado entre os dias 8 e 10 deste mês em Brasília (DF). Durante sua apresentação, Cavalcanti ressaltou que, apesar dos desafios econômicos, o Brasil tem mantido uma postura de responsabilidade fiscal enquanto amplia os programas sociais, buscando equilibrar as necessidades da população com

a saúde financeira do país.

Um dos principais pontos de sua fala foi a relevância dos investimentos em infraestrutura como alavanca para o crescimento econômico. Para demonstrar a eficácia dessa estratégia, Cavalcanti destacou o aumento significativo no orçamento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que passou de R\$5 bilhões para R\$ 18 bilhões em apenas dois anos.

Esse crescimento expressivo, de acordo com o secretário, foi impulsionado em grande parte pelo envolvimento do setor privado. “O setor privado vem confiando forte. Acabei de receber um grupo do setor portuário com investimentos de quase R\$ 600 milhões previstos para o Porto de Rio Grande (RS),



O secretário especial do PPI reforçou a importância de ampliar os investimentos em educação e garantir o desenvolvimento econômico sem comprometer programas sociais

afirmou, apontando para o entusiasmo e o comprometimento dos investidores privados com o desenvolvimento do país.

Além dos números impressionantes, Cavalcanti também destacou o impacto social positivo que os investimentos em

infraestrutura podem gerar, principalmente na criação de empregos e no aumento da renda da população. “Investimento faz com que a gente cresça e gere receita para diminuir nossa dívida, sem comprometer a parte social”, disse ele, enfatizando

zando que o desenvolvimento econômico não deve ocorrer em detrimento dos programas voltados ao bem-estar da população.

Outro ponto importante de sua fala foi o destaque à necessidade de continuar investindo em educação e capacitação profissional. Cavalcanti alertou para o crescente déficit de mão de obra qualificada no setor de infraestrutura, uma área em constante expansão que demanda profissionais capacitados para atender às exigências técnicas e operacionais dos novos projetos. Ele reiterou que, para manter o ritmo de crescimento e inovação no setor, é essencial preparar a próxima geração de trabalhadores, o que passa pelo fortalecimento da educação técnica e profissionalizante.

KINCAID
MENDES VIANNA ADVOGADOS

Desde **1932**, atuamos de forma **abrangente e multidisciplinar**. Nossa equipe qualificada adota uma abordagem integral, estratégica e sustentável para desenvolver **soluções inovadoras e personalizadas** em desafios complexos e projetos pioneiros.

CONHEÇA NOSSAS PRINCIPAIS ÁREAS DE ATUAÇÃO

- ▶ Marítimo
- ▶ Energia
- ▶ Societário
- ▶ Ambiental
- ▶ Trabalhista
- ▶ ESG
- ▶ Portos e Infraestrutura
- ▶ Tributário e Aduaneiro
- ▶ Seguros e Resseguros
- ▶ Agronegócio
- ▶ Contencioso e Arbitragem
- ▶ Direito Público e Regulatório

ACESSE O SITE

ALL THE WAY

MAERSK

Abrindo um mundo de possibilidades com as **soluções logísticas de ponta a ponta da Maersk**

Soluções integradas para todas as suas necessidades logísticas:

- Administração da cadeia de suprimentos
- Transporte aéreo
- Transporte Terrestre
- Armazenagem e Distribuição
- Transporte Marítimo

Descubra todas as outras soluções de logística para melhorar sua cadeia de suprimentos. **Escanear para ver mais**

www.maersk.com

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

LEGISLAÇÃO

Líderes revelam expectativas sobre o novo marco regulatório dos portos

Painel no Brasil Export foca nas mudanças legislativas propostas pela Comissão de Juristas para otimizar processos e enfrentar desafios no setor

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

O novo marco regulatório para a exploração de portos e instalações portuárias, elaborado pela Comissão de Juristas da Câmara dos Deputados (Cepertos), foi tema no segundo dia do Fórum Brasil Export, realizado entre os dias 8 e 10 deste mês, em Brasília (DF). Representantes dos portos organizados discutiram suas expectativas em relação às mudanças propostas e os possíveis impactos para o setor.

A apresentação do relatório final dos trabalhos, consultas públicas e diálogos promovidos pelo colegiado foi adiada devido à paralisação das ativi-

dades do Congresso Nacional em função das campanhas eleitorais estaduais e municipais. O texto será lido ao parlamento pelo presidente da Cepertos, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT), 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.

Fábio Silveira, consultor jurídico da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abep), espera que a nova proposta legislativa corrija os erros cometidos com a aprovação da Medida Provisória (MP) 595 em 2013, conhecida como MP dos Portos.

Segundo Silveira, “a auto-

nomia das administrações portuárias públicas foi retirada com a criação do poder concedente único em Brasília, concentrado no Ministério de Portos e Aeroportos, como um retrocesso”. Ele ressaltou que “às vezes temos dificuldade de entender por que o processo de arrendamento demora três, quatro, cinco anos, mas é porque o nosso modelo de segurança jurídica existe e tem amarras para garantir que seja limpo e transparente”.

A descentralização do processo, segundo o consultor, está totalmente conectada com o que se espera hoje em termos de alteração legislativa, uma vez que “precisamos de previsibilidade e, em alguns momentos, de simplificação de procedimentos”, finalizou Silveira.

Cristiano Klinger, diretor-presidente da Portos RS, ressaltou a importância de uma evolução na modernização das burocracias que envolvem o setor portuário. “A simplificação é necessária. A cada ano, quando chega a data-base, precisamos fazer a atualização do índice tarifário, por exemplo. Não é uma mudança estrutural, mas apenas uma atualização. Este ano, levamos oito meses para conseguir a aprovação”, contou.

“É preciso trazer inovação, seja no gerenciamento, seja na questão tarifária ou nos processos de arrendamento”, completou Klinger.

Entraves ambientais

O diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Paulo Henrique de Macedo, espera que o texto da Comissão de Juristas melhore os entraves do ponto de vista

ambiental. “É um dos maiores desafios que a gente tem”, disse.

“A gente tem um desafio porque atuamos como uma empresa estatal pública, onde, dentro do direito administrativo, você só pode fazer aquilo que está previsto em lei. Mas a gente tem que se comportar como uma empresa privada para dar lucro, e onde na empresa privada tudo é permitido, desde que não seja ilegal”, finalizou.

Urbano Lopes de Souza Netto, diretor-presidente da Autoridade Portuária do Porto de Imbituba, mencionou que a mudança na legislação é importante porque “95% do comércio exterior do Brasil passa pelos portos”.

“Apesar das dificuldades, o setor desempenha um papel crucial na economia. A simetria entre os operadores portuários



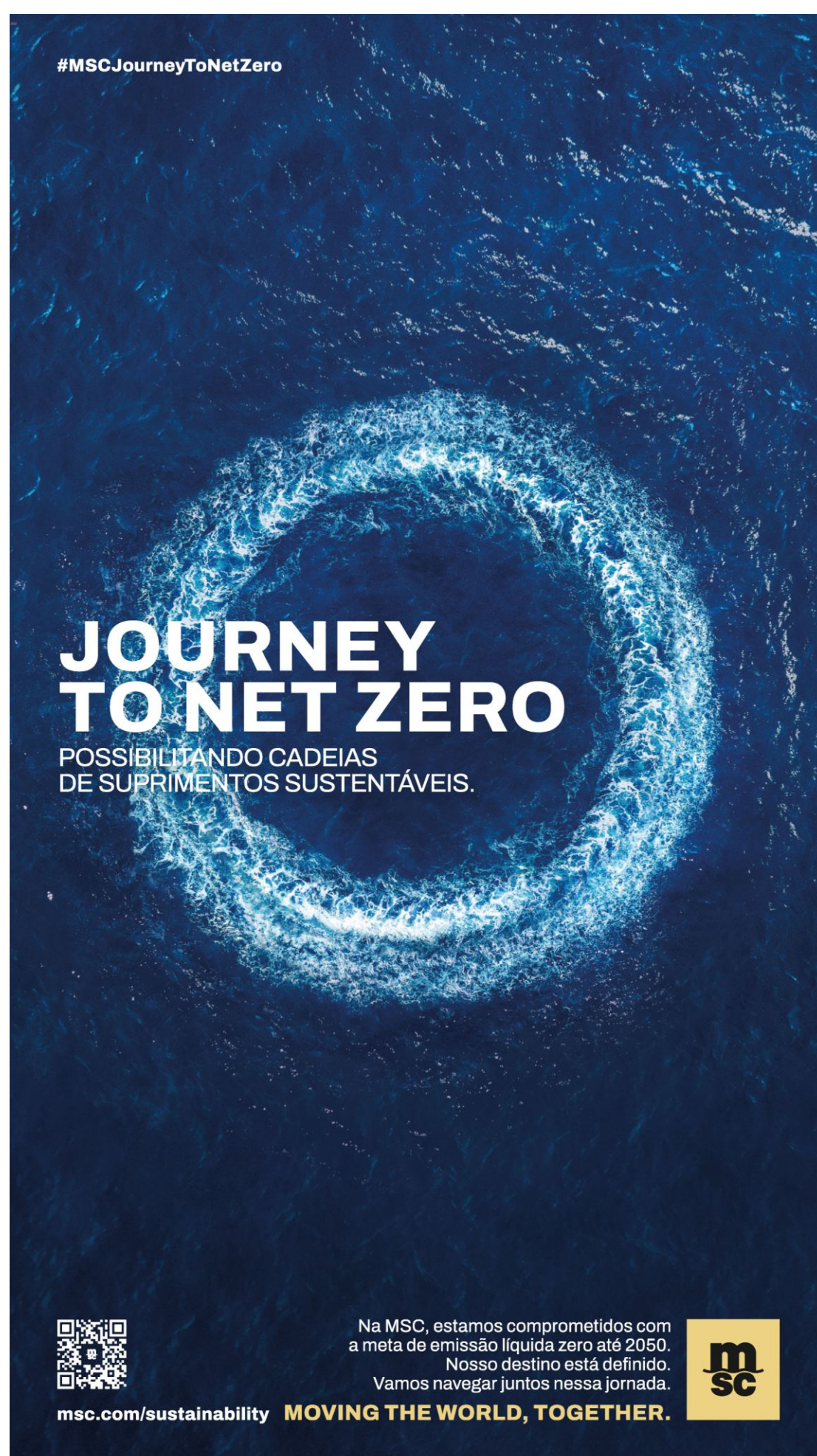
MODALGR. KOIREADER TECHNOLOGIES

NOVA PARCERIA INTERNACIONAL IMPACTA O SETOR LOGÍSTICO BRASILEIRO

- Soluções de automação
- Otimização de processos logísticos
- Visão computacional
- Tecnologia para leitura de rótulos
- Rastreamento de cargas com IA de ponta

Sua empresa está preparada para o futuro?

Entre em contato



#MSCJourneyToNetZero

JOURNEY TO NET ZERO

POSSIBILITANDO CADEIAS DE SUPRIMENTOS SUSTENTÁVEIS.

Na MSC, estamos comprometidos com a meta de emissão líquida zero até 2050. Nosso destino está definido. Vamos navegar juntos nessa jornada.

msc.com/sustainability **MOVING THE WORLD, TOGETHER.**

msc

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 23

Divulgação/Grupo Brasil Export



Durante o painel do Brasil Export, representantes do setor discutiram desburocratização, descarbonização e modernização em busca de um modelo mais eficiente para os portos

e arrendamentos atualmente é ruim. Acredito que precisamos buscar uma legislação mais flexível, que traga mais agilidade”,

destacou Netto.

O Brasil Export 2024 foi uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de deba-

tes sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi trans-

mitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no ca-

nal 19. Além de estar disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

MULTILOG

Soluções completas e integradas para conectar seu negócio a inúmeras possibilidades.

Há mais de 28 anos, atuamos de forma especializada, oferecendo vantagens em serviços como: transportes, centros de distribuição, armazéns alfandegados e portos secos de fronteira.

Conte com um dos principais operadores logísticos do Brasil.

2.2 milhões de m² de armazenagem

Mais de 350 licenças

35 unidades

2.800 colaboradores

Presente do Nordeste ao Sul do país

Acesse e saiba mais. www.multilog.com.br

A **Multirio** é referência na movimentação de contêineres e cargas especiais, oferecendo soluções eficientes e seguras. É parte do grupo **Multiterminais** que integra terminais retroportuários e portos secos, atuando com excelência na **logística integrada de cargas**.

MULTITERMINAIS

LOGÍSTICA INTEGRADA

www.multiterminais.com.br

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

TECNOLOGIA

Segurança portuária em debate: novos desafios e inovações tecnológicas

Com a crescente automação, líderes do setor buscam soluções para proteger as infraestruturas contra ataques cibernéticos

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenenews.com.br
Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

No Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), a segurança nos complexos portuários foi o tema central do painel "Iniciativas para ampliar a segurança nos complexos portuários". O evento, promovido pela Associação

Durante o painel do Enaph, dentro do fórum Brasil Export, autoridades e especialistas discutiram a interdependência entre segurança física e digital em complexos portuários





**ODFJELL
TERMINALS**
GRANEL QUÍMICA LTDA.

HÁ 50 ANOS CONECTANDO MODAIS, MOVIMENTANDO CARGAS E CONTRIBUINDO PARA A TRANSFORMAÇÃO DA LOGÍSTICA DE GRANÉIS NO BRASIL.

A Granel Química, empresa associada ao Grupo Odfjell, é líder na movimentação e armazenagem de produtos a granel essenciais para o nosso dia a dia, tais como petroquímicos, químicos industriais, óleos vegetais, gordura animal, biocombustíveis, fertilizantes, entre outros.

Opera sete terminais multimodais de cargas líquidas e secas, estrategicamente localizados em todas as regiões do país.

www.granel.com.br

www.linkedin.com/company/granel-química

REV. 1

Compromisso com o desenvolvimento do Porto de Santos

Ogmo Santos, o elo entre operadores e trabalhadores portuários.



Somos o elo do Porto, somos o Ogmo/Santos

www.ogmo-santos.com.br



CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 25

A DISCUSSÃO, MEDIADA PELA DIRETORA-EXECUTIVA DA ABEPH, GILMARA TEMÓTEO, REUNIU LÍDERES DO SETOR PARA DEBATER DESAFIOS E SOLUÇÕES RELACIONADOS À MODERNIZAÇÃO E PROTEÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS, LEVANDO EM CONTA AS NOVAS DEMANDAS E AMEAÇAS QUE EMERGEM EM UM CENÁRIO CADA VEZ MAIS TECNOLÓGICO

Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), fez parte da programação da edição 2024 do Brasil Export, fórum nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado de 8 a 10 deste mês em Brasília (DF). A importância do tema se reflete não apenas na necessidade de proteção das operações portuárias, mas também na crescente interdependência entre segurança física e digital, que é fundamental para garantir a integridade das infraestruturas e a confiança dos investidores.

A discussão, mediada pela diretora-executiva da Abeph, Gilmara Temóteo, reuniu líderes do setor para debater desafios e soluções relacionados à modernização e proteção das infraestruturas portuárias, levando em conta as novas demandas e ameaças que emergem em um cenário cada vez mais tecnológico. Gilmara Temóteo abriu o debate com uma questão sobre a crescente automação nos portos e como as autoridades estão se preparando para enfrentar as novas ameaças, espe-

cialmente os ataques cibernéticos, que têm se tornado uma preocupação crescente em todo o mundo.

O diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul (SC), Cleverton Elias Vieira, compartilhou sua experiência prática ao enfrentar um ataque cibernético durante a fase de implantação de novos sistemas. “Foi um desafio muito grande, e aí percebemos o motivo pelo qual é essencial trabalhar com comprometimento”, destacou Vieira. O mandatário do porto catarinense enfatizou a importância de um compromisso coletivo e de uma abordagem proativa para a segurança, que deve englobar todos os colaboradores e não apenas os responsáveis pela tecnologia da informação.

Ele também mencionou a importância de inovações tecnológicas para aumentar a eficiência das operações portuárias e, conseqüentemente, garantir mais segurança. “Com a implantação da biometria e controle de acesso, reduzimos o tempo de entrada de caminhões de seis para dois minutos,

o que também diminuiu filas e riscos à segurança”, disse Vieira, ressaltando como a tecnologia pode servir como um aliado na melhoria da logística portuária.

Já o diretor-presidente da Companhia Docas do Pará, Jaridel Rodrigues da Silva, enfatizou a necessidade de investimentos contínuos em segurança cibernética. “Estamos em processo de contratação de um sistema de proteção contra ataques cibernéticos”, revelou. Silva ainda apontou que, além do investimento em tecnologia, a mudança de cultura dentro das companhias é um grande desafio, especialmente em empresas com mais de 50 anos de existência. “O Brasil enfrenta um passivo grande e, ao mesmo tempo, precisa se preparar para as ameaças do mundo moderno, como os riscos cibernéticos”, ressaltou.

O presidente da Autoridade Portuária paraense sublinhou que, para superar esses desafios, é necessário um esforço conjunto que envolva todos os níveis da organização.

Vulnerabilidade

O presidente da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), Marcelo João da Silva, também destacou a vulnerabilidade das infraestruturas portuárias, não apenas em termos digitais, mas físicos. “As auditorias funcionam como uma consultoria para superar essas vulnerabilidades e garantir um ambiente portuário cada vez mais seguro”, afirmou, reforçando a ideia de que a segurança deve ser uma prioridade constante.

O Brasil Export 2024 foi 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 foi 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.



Mais que uma mudança de nome, uma

EVOLUÇÃO

em direção ao futuro.

Piamentini do Brasil agora é **Piatec**

O mesmo compromisso com a excelência, qualidade e sustentabilidade que transforma seus desafios em grandes conquistas.

platec.com  [platec](https://www.linkedin.com/company/platec)




exame.
MELHORES E MAIORES 2024
melhores do ano

Mais uma conquista em nossa história!
3ª melhor empresa no ranking da EXAME



PORTONAVE
Movimentamos mais do que contêineres

    /portonave

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

SUSTENTABILIDADE

Presidente da Pianc destaca a importância da energia renovável

Francisco Esteban Lefler abordou como a transição energética pode reduzir custos e aumentar a competitividade dos portos no cenário global

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP

yousefe.sipp@redenebnews.com.br

Da Redação

redacao.jornal@redenebnews.com.br

O presidente internacional da Pianc (Associação Mundial para Infraestrutura de Transportes Hidroviários), o espanhol Francisco Esteban Lefler, enfatizou o papel crucial da transição energética nos portos, abordando a integração das energias renováveis, como solar e eólica, nas operações portuárias. Ele falou sobre o assunto durante sua apresentação, de forma virtual, no Enaph (Encontro Nacional de Autoridades Por

O espanhol Francisco Esteban Lefler, que fez sua apresentação de forma virtual no Enaph, também destacou a governança como um fator crítico para a modernização portuária



O Complexo do Pecém tem as melhores condições para abrigar um hub de hidrogênio verde e liderar o movimento de transição energética no Brasil. A abundância em energias renováveis permite o preço mais competitivo do mundo. O investimento do Governo do Ceará em educação nos últimos anos supre a mão de obra exigida. A criação de um ambiente de governança facilita a instalação das empresas. Tudo isso unido às vantagens do Complexo do Pecém, com sua área de ZPE, um terminal portuário e a sociedade com o Porto de Roterdã.



complexodopecem.com.br



Porto de Santos: Patrocinador do Brasil Export!

A Autoridade Portuária de Santos orgulha-se de patrocinar o Brasil Export, promovendo o debate, fortalecendo a cadeia logística do comércio exterior, e ampliando as oportunidades para negócios e o desenvolvimento do Brasil.

Visite nossas redes sociais e venha conhecer mais sobre o porto que transforma o potencial brasileiro em sucesso global!

PORTODESANTOS.COM.BR

PORTODESANTOSBR

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 27

tuárias e Hidroviárias), dentro do fórum Brasil Export, em Brasília (DF).

Essa transição, segundo ele, não é apenas uma necessidade ambiental, mas também uma estratégia vital para a modernização e competitividade dos portos brasileiros no cenário global.

“A integração dessas fontes não é apenas uma oportunidade de abastecimento, mas também de geração de energia nos terminais”, afirmou. Lefler ressaltou que a adoção dessas energias renováveis pode resultar em uma significativa redução de custos operacionais e aumento da sustentabilidade nas atividades portuárias. Ao mesmo tempo, ele também pontuou os desafios que essa transição impõe. “O caminho para combustíveis com zero emissão de carbono ainda está repleto de incertezas, tanto na fabricação quanto na logística”.

A diversidade de novos combustíveis e suas características de segurança foram apontadas por Lefler como um dos obstáculos à substituição dos

atuais combustíveis fósseis. “Os diferentes combustíveis têm características físicas e de segurança muito diversas, e isso torna complexa a mudança de um para outro”, destacou. Ele explicou que cada tipo de combustível requer procedimentos específicos de manuseio e armazenamento, o que pode dificultar a transição e exigir investimentos significativos em infraestrutura e treinamento.

Além das questões energéticas, o presidente ressaltou a crescente importância do fator ambiental no planejamento portuário. “Os portos precisam atender tanto às demandas ambientais quanto urbanas, e, hoje, qualquer intervenção de grande porte só é viável com o apoio da população”, disse Lefler, sublinhando a necessidade de maior transparência e comunicação entre os gestores e a sociedade. Essa interação é fundamental para garantir que as decisões tomadas sejam compreendidas e apoiadas pela comunidade local, minimizando resistências e promovendo

“
OS PORTOS
PRECISAM ATENDER
TANTO ÀS DEMANDAS
AMBIENTAIS
QUANTO URBANAS,
E, HOJE, QUALQUER
INTERVENÇÃO
DE GRANDE PORTE
SÓ É VIÁVEL
COM O APOIO
DA POPULAÇÃO”

FRANCISCO ESTEBAN LEFLER
presidente internacional

um desenvolvimento harmo-
niososo.

Lefler também destacou a resiliência das infraestruturas portuárias diante das mudanças climáticas e desastres. O especialista explicou que, no passado, as estruturas eram projetadas para condições específicas, mas atualmente elas devem ser capazes de se adaptar e recuperar-se rapidamente de situações adversas. “As infraestruturas modernas preci-

sam ser flexíveis e permitir a recuperação rápida, evitando catástrofes quando as condições ultrapassam os limites de projeto”, explicou, enfatizando que essa flexibilidade é essencial para garantir a continuidade das operações portuárias.

A governança também foi destacada como um fator crítico para a modernização portuária. Segundo Lefler, os portos precisam adotar uma gestão integrada e adaptável, alinhada às mudanças globais. “A colaboração entre agentes nacionais e internacionais é fundamental. Somente compartilhando conhecimento inovador é que seremos capazes de enfrentar os desafios que se apresentam”, disse, ressaltando a importância de parcerias que envolvam diferentes setores e países.

Potencial

Por fim, Lefler reforçou o potencial que o Brasil tem de se beneficiar com a expertise da PIANC. “O Brasil tem muito a ganhar com essa troca global, tanto no desenvolvimento de

infraestruturas portuárias mais modernas quanto na adoção de novas tecnologias energéticas. Precisamos pensar fora da zona de conforto e abraçar a inovação”, concluiu, convocando os gestores e investidores a se unirem em torno de um futuro mais sustentável e eficiente para os portos do país. Essa visão não apenas contribuirá para o desenvolvimento econômico, mas também para a preservação ambiental e o bem-estar das comunidades.

Também participaram da apresentação de Lefler, mas de forma presencial, o presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (AbepH), Luiz Fernando Garcia, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o vice-presidente da PIANC para as Américas, o norte-americano Calvin Creech.

O Brasil Export 2024 foi uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país.

SUAPE CO₂ 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

SUAPE
Complexo Industrial Portuário
Governador Eraldo Góes

Secretaria de Desenvolvimento Econômico

GOVERNO DE PERNAMBUCO
ESTADO DE MUDANÇA

**PORTOS DO PARANÁ.
O FUTURO DESEMBARCA AQUI.**

MOEGÃO:
a maior obra pública portuária do País.

Investimento de R\$ 592 milhões.

- Vai **triplicar** a capacidade de descarga diária de grãos e farelos dos trens.
- Redução** de 16 para **5 pontos** de interferência das linhas férreas nas vias urbanas.

5x MELHORES PORTOS DO BRASIL

A melhor Gestão Portuária pela **quinta vez seguida.**

PORTOS DO PARANÁ
LOGÍSTICA INTELIGENTE
www.portosdoparana.pr.gov.br

PARANÁ
GOVERNO DO ESTADO
Terra de gente que trabalha e cuida.
www.pr.gov.br

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

GARGALOS

Juristas apontam burocracia e insegurança como entraves ao desenvolvimento

Painel do InfraJur destaca a necessidade de critérios claros para prorrogações de contratos e simplificação de processos no setor logístico

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebeneews.com.br

O setor logístico de transportes sofre há anos com gargalos processuais que dificultam seu desenvolvimento. Entre os principais obstáculos estão a insegurança jurídica, a burocracia excessiva e a morosidade nos trâmites. Além disso, conflitos regulatórios entre diferentes esferas de governo e a complexidade na concessão de licenciamentos têm gerado um ambiente desafiador que afeta a atração de investimentos e, conseqüentemente, o progresso das infraestruturas no país.

Durante o InfraJur – Encontro Nacional de Direito de

Logística, Infraestrutura e Transporte, especialistas jurídicos das principais instituições de advocacia que atendem grandes empresas do setor apontaram os principais gargalos que precisam de soluções urgentes para evitar impactos negativos na economia. O debate fez parte da programação do Brasil Export, fórum nacional de Logística, Infraestrutura e Transporte, realizado entre os dias 8 e 10 deste mês em Brasília (DF).

Benjamin Gallotti, sócio da Gallotti Advogados Associados, destacou uma questão recorrente no setor: as prorrogações dos contratos de arrendamento. Segundo ele, esses acordos de longo prazo criam uma expectativa nos investidores sobre a continuidade de suas atividades. No entanto, a chegada

do momento de renovação traz incertezas que podem comprometer investimentos substanciais. "O segundo período de operações deve seguir critérios objetivos. Não podemos deixar, nos contratos de arrendamento, investimentos bilionários à mercê da indiscricionalidade da atuação pública", declarou Gallotti.

Ele defendeu a criação de critérios claros que assegurem a renovação dos contratos, afirmando que "o estabelecimento de critérios, onde, quando cumpridos, gera a obrigação da União de realizar a prorrogação de prazo, seria uma segurança jurídica importante. Aí não prorrogação se tornará exceção", completou.

Para Pedro Neiva, sócio do Salomão Advogados, é fundamental buscar a desburocrati-

zação sem perder a segurança jurídica. Ele apontou a regularização das questões relacionadas ao terreno como um gargalo significativo para os arrendamentos nos empreendimentos de infraestrutura. Neiva explicou que a interpretação que considera o terreno como abrangendo tanto a área em terra quanto a área em água gera a necessidade de pré-requisitos que garantam a regularidade em ambos os casos para que o contrato de adesão tenha eficácia.

"Dentro do que é almejado para o setor, é uma segregação, destacando que a questão da área em terra pode ser almejada, mas com pré-requisitos eventualmente para a questão da área em água, considerando a disponibilidade do que é utilizado. Com isso, a gente tiraria a

Secretaria do Patrimônio da União (SPU) do processo de intermédio", sugeriu Neiva.

Simplificação

Marcelo Sammarco, sócio da Sammarco Advogados, alertou que o setor logístico, especialmente o portuário, deve avançar na simplificação das burocracias necessárias para firmar parcerias com entes do mercado interessados em modernizar a infraestrutura dos terminais. Essa modernização é vital, especialmente porque outras cadeias produtivas dependem da atividade portuária para viabilizar o escoamento de carga e a exportação. "Como deixar de criar entraves para um investidor que tem capital? Temos que criar mecanismos para facilitar

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

Portos Rio
Autoridade Portuária

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

NAVIOS DE 366 METROS, UMA REALIDADE NOS PORTOS BRASILEIROS
A praticagem se orgulha de viabilizar novas operações com segurança.



PRATICAGEM DO BRASIL

praticagemdobrasil.org.br



CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 29

Divulgação/Grupo Brasil Export



Durante o painel, juristas debateram a urgência de desburocratizar processos e garantir segurança jurídica para atrair investimentos e modernizar a infraestrutura do transporte

tor, e Juliana Oliveira Domingues, advogada e professora universitária, que enfatizou a importância de uma legislação que atenda às demandas contemporâneas do setor logístico.

A discussão ressaltou que, além das questões jurídicas, é fundamental que haja um diálogo constante entre os diferentes atores envolvidos no setor de transporte e infraestrutura, incluindo o governo, as empresas e a sociedade civil. Essa colaboração pode ser a chave para superar os obstáculos existentes e fomentar um ambiente de negócios mais eficiente e atrativo.

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 foi 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. Além de estar disponível no canal @tv_benews no YouTube e no site www.tvbenews.com.br.

isso e que aconteça da maneira mais célebre possível, para que a gente dispute com outros por-

tos internacionalmente", afirmou Sammarco.

O painel também contou

com a participação de James Winter, sócio do Macedo & Winter Advogados, que abordou a

necessidade de uma abordagem integrada para solucionar os problemas estruturais do se-

ROCKtree

YOUR GLOBAL BRIDGE FOR SEAMLESS & EFFICIENT DRY BULK COMMODITY TRANSHIPMENT

UNLOCKING OPPORTUNITIES

WWW.ROCKTREE.COM

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 baixocarbono 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.

rumo
Somos o Brasil em movimento

f /rumologica
in /company/rumologica
@rumologica
rumolog.com

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

CELERIDADE

Para ministro do TCU, país precisa elevar investimentos em infraestrutura

Em palestra no Brasil Export, Vital do Rêgo defende diversificação do transporte e urgência de uma gestão mais colaborativa no setor logístico

YOUSEFE SIPP

yousefe.sipp@redenebenews.com.br

Da Redação

redacao.jornal@redenebenews.com.br

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Vital do Rêgo acredita que o Governo Federal não tem investido o suficiente para fomentar projetos que estimulem o setor de logística e transportes, uma área considerada fundamental para o desenvolvimento econômico do Brasil.

“Fui relator das contas de Governo em 2023 e, ao analisar os gastos em infraestrutura no Brasil, fiquei muito decepcionado”, afirmou Vital do Rêgo durante a palestra que proferiu no fórum Brasil Export, realizado de 8 a 10 deste mês, em Brasília (DF).

O ministro enfatizou que a situação atual é preocupante e

que, apesar das necessidades urgentes, os investimentos estão aquém do que é necessário para garantir uma infraestrutura adequada que atenda a demanda de um país de dimensões continentais. “O desempenho do setor de infraestrutura no PIB (Produto Interno Bruto) nacional corresponde a apenas 1,79%. Na área de transporte, foram alocados R\$14 bilhões, mas usamos apenas R\$9 bilhões. Nossa infraestrutura não recebe a atenção necessária em um país continental como o nosso”, completou o representante da corte de contas.

Vital do Rêgo destacou que o país precisa trabalhar melhor a intermodalidade dos modais de transporte para facilitar o escoamento dos produtos nacionais até os portos, visto que 95% do comércio exterior do Brasil passa pela infraestrutura

portuária. “Hoje temos uma malha rodoviária que representa 65% da movimentação de cargas, quando o ideal seria 30%. Eu sempre digo que o caminhão deve trafegar até 500 km, dali em diante é o trem e depois o navio”, observou o ministro, ressaltando a importância de diversificar as modalidades de transporte para aumentar a eficiência logística.

O ministro também divulgou um relatório da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que realizou um levantamento detalhado sobre as rodovias brasileiras, e pontuou que “a cada ano atingimos cerca de R\$200 bilhões em prejuízos por conta da precariedade da malha rodoviária”. Ele argumentou que esses números são alarmantes e refletem a urgência de uma ação governamental mais eficaz.

Segundo ele, o Tribunal de

Contas da União sugeriu que o Governo atenda às recomendações de aumentar o investimento de 1,8% do PIB para pelo menos 3% na área de infraestrutura, dentro de um período de três anos, como parte do plano nacional de logística. Além disso, é necessário “melhorar a acessibilidade dos investidores no país, pois o Brasil, com o potencial que tem, envergonha a gente com esses números”. Ele destacou que a infraestrutura não é apenas uma questão de investimento financeiro, mas também de confiança dos investidores.

Nova abordagem

Vital do Rêgo informou que seus colegas do TCU estão trabalhando em uma nova abordagem em relação ao setor de infraestrutura, deixando de ser vistos como um órgão sancio-

natório e se posicionando como facilitadores. “Estamos chamando os outros órgãos para participar desse jogo também. Queremos dar mais celeridade aos processos, reunindo as empresas e as agências reguladoras para buscar um reequilíbrio e tornar os contratos com o setor privado mais duradouros”, detalhou, reforçando a importância da colaboração entre o Governo e o setor privado.

Ele salientou que um dos principais chamamentos para o tribunal nos últimos tempos tem sido mediar a consensualidade dos contratos entre os entes públicos e privados. “O TCU convoca as agências e as empresas, e, em 90 dias, deve resultar em uma proposta de consensualidade. Já entregamos ao país bilhões em lucros, principalmente no setor elétrico e de rodovias”, contou, subli-



SANTOS BRASIL

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.

Great Place To Work
Certificada
FW2023 - FW2024
BRASIL

UN GLOBAL CONTRACT
Pacto Global
Rede Brasil

ISEB3
Instituto de Estudos de Empresas Brasileiras



FAÇA OU RENOVE SEU CERTIFICADO DIGITAL E-CPF OU E-CNPJ

- Por videoconferência (Válido para o Modelo A1)
- Atendimento ao público em geral, no Sindisan ou na sede da sua empresa
- Condições comerciais diferenciadas para empresas associadas e apoiadores do Brasil Export.

Faça seu agendamento agora mesmo!

Informações: 13 2101.4745 Ou pelo WhatsApp: 13 99122.9115

certificadodigital@sindisan.com.br

SINDISAN

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 31

Divulgação/Grupo Brasil Export



O ministro do TCU Vital do Rêgo criticou a precariedade da malha rodoviária e sugeriu ações imediatas para garantir um desenvolvimento sustentável da infraestrutura no Brasil

Quando os ganhos que podem ser obtidos por meio de uma gestão eficiente e colaborativa.

O Brasil Export 2024 foi uma edição nacional do Brasil Export, principal fórum de deba-

tes sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do

país. Sua programação foi 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.

SOPESP
SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Há mais de 30 anos atuando como um elo entre empresas, governo e sociedade, promovendo o desenvolvimento e a eficiência do setor portuário.



Os primeiros três guindastes elétricos do mundo estão na Amazônia



● Tecnologia e sustentabilidade caminham de mãos dadas no Super Terminais

Somos um porto privado que, há mais de 25 anos, movimenta a economia, gera empregos e investe no setor logístico de Manaus. E acreditamos que o desenvolvimento econômico da logística portuária deve caminhar em sintonia com a sustentabilidade.

SUPER TERMINAIS

ESPECIAL

BRASIL EXPORT

EFICIÊNCIA

Ramos defende revisão de regras para destravar investimentos em infraestrutura

Ministro do TST apontou divergências nas normas regulatórias como entraves ao desenvolvimento de projetos no setor

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP

yousefe.sipp@redenebnews.com.br

Da Redação

redacao.jornal@redenebnews.com.br

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Ramos destacou que as discrepâncias nas normas e procedimentos adotados pelos entes governamentais encarregados de estabelecer as diretrizes dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) têm sido um obstáculo significativo para a contratação e via-

Na palestra que proferiu na edição 2024 do Brasil Export, o ministro do TST Alexandre Ramos defendeu a modernização regulatória para alavancar projetos de infraestrutura



Você sabia?

A ANTAQ firmou entendimento de que as renovações dos contratos de transição também devem passar por deliberação da autarquia.

Os contratos de transição comumente são firmados após o término de um arrendamento e podem se estender até que um novo arrendatário assuma a área, visando à continuidade da movimentação de carga nos portos. Pela decisão da ANTAQ, será feito um novo contrato de transição para os casos em que a renovação foi efetuada mais de quatro vezes e o processo licitatório definitivo da área não esteja em curso e com previsão de leilão até o fim de 2025. Nessas condições, não será possível fazer uma nova renovação do contrato vigente, devendo ser realizada uma seleção pública para novo contrato de transição.

O Salomão Advogados está acompanhando de perto este tema. Para mais detalhes, entre em contato por meio do brasil@salomaoadv.com.br.

SALOMÃO
ADVOGADOS

[in @salomaoadvogados](https://www.linkedin.com/company/salomaoadvogados)

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

www.salomaoadv.com.br

TRADIÇÃO
QUE A GENTE
CARREGA
NO NOME

SAMMARCO

Fundado em 1969 pelo advogado Osvaldo Sammarco, Sammarco Advogados é um escritório reconhecido e premiado internacionalmente pela tradição e excelência no direito marítimo, portuário, aeronáutico, rodoviário, ferroviário, regulatório, trabalhista e nas demais áreas relacionadas ao comércio, logística, infraestrutura e transporte de cargas.

SAMMARCO
ADVOGADOS

50+

SANTOS
+55 (13) 3278-1120 / 3219-1607
sammarco@sammarco.com.br

BRASÍLIA
+55 (61) 4040.4781
sammarco@sammarco.com.br

FIND
MORE
inf

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 33

bilização de projetos de infraestrutura no Brasil. Durante o Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes (InfraJur), dentro do Fórum Brasil Export, realizado em Brasília (DF) de 8 a 10 deste mês, Ramos apontou a complexidade burocrática como um fator limitante para o desenvolvimento econômico.

“Nós temos sobreposição de órgãos estatais de controle contraditórios e conflitantes, o que trava o desenvolvimento econômico. Primeiro, uma infraestrutura deficiente, por conta da burocracia e da não simplificação de processos de trabalho”, disse o ministro. Segundo ele, essas dificuldades têm resultado em uma infraestrutura insuficiente para suportar a competitividade internacional, em especial nos portos brasileiros. “Nós temos uma retração de investimentos que gera portos carentes de uma infraestrutura adequada para fazer frente à competitividade internacional”, acrescentou.

No processo de viabilização de novos projetos de infra-

estrutura, dois momentos cruciais devem ser considerados no que diz respeito à análise de impactos socioambientais: a elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e a execução do Estudo de Impacto Ambiental (EIA). Esses estudos são essenciais para avaliar a viabilidade econômica de um empreendimento, além de identificar os benefícios diretos e indiretos que ele pode gerar, equilibrando-os com os custos envolvidos.

Estudos bem elaborados desempenham um papel crucial na redução de riscos ambientais e garantem a qualidade dos projetos, além de impedir que propostas economicamente inviáveis avancem para a fase de licitação. Isso, por sua vez, proporciona maior segurança jurídica aos investidores e ao ambiente de negócios. Porém, Ramos alertou que as divergências regulatórias entre os órgãos responsáveis pelos modais de transporte demandam adaptações diversas nos EVTEA, o que dificulta e atrasa a aprova-

“
NÓS TEMOS
Sobreposição
de órgãos
estatais de
controle
contraditórios
e conflitantes,
o que trava o
desenvolvimento
econômico.
Primeiro, uma
infraestrutura
deficiente,
por conta
da burocracia
e da não
simplificação
de processos
de trabalho”

ALEXANDRE RAMOS
Ministro do Tribunal
Superior do Trabalho (TST)

ção de empreendimentos essenciais.

Em um ambiente de insegurança jurídica, segundo o ministro, há dois cenários possíveis: a retirada dos investimentos necessários ao desenvolvimento ou a busca, pelos investidores, de taxas de retorno elevadas que compensem os riscos de suas aplicações. “Em um ambiente de insegurança jurídica, há duas possibilidades: ou afastamos os investimentos necessários para o desenvolvimento econômico, ou quem se dispõe a investir nesse cenário buscará uma taxa de retorno que compense o risco da aplicação de capital”, alertou Alexandre Ramos.

Modernização

Para o ministro, é fundamental que os critérios regulatórios aplicados ao setor de infraestrutura sejam revisados e atualizados periodicamente, com o intuito de modernizar o setor e acompanhar as rápidas transformações globais. “Os critérios reguladores do setor de infraes-

trutura devem ser revistos periodicamente e, consequentemente, modernizados para o que se é desejável dentro de uma visão de futuro”, afirmou Ramos.

Ao encerrar sua apresentação, o ministro enfatizou a importância de um planejamento estratégico claro que direcione o setor de infraestrutura para o crescimento e o desenvolvimento sustentável. “É inegável que a realidade brasileira e mundial tem se alterado com muita velocidade no setor, e é preciso termos um plano estratégico que nos oriente para um ponto desejado”, concluiu.

O Brasil Export 2024 foi 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 foi 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.

Levar
ENERGIA LIMPA
para todos é o que nos sustenta!

Com paixão e inovação, trabalhamos para transformar o futuro com soluções sustentáveis e eficientes.

Conheça mais sobre os nossos projetos e venha para o futuro.



sinfrabr.com



**ENERGIA SOLAR
PARA PORTOS E
AEROPORTOS**

**PLANTANDO
O FUTURO
PARA OS
PRÓXIMOS
100 ANOS**

suzano
100 ANOS



JULIANA OLIVEIRA DOMINGUES

Professora Doutora de Direito Econômico, Regulação e Concorrência da USP e membro da Cepertos

opinioao@portalbenews.com.br

► DIREITO

Benefícios de um novo marco regulatório para o setor portuário

Em 2024, foi instalada uma Comissão de Juristas responsável pela elaboração de Anteprojeto de Lei para a revisão do arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias brasileiras, denominada de "Cepertos".

Dada a criação de uma Comissão, muitas expectativas surgiram em torno das mudanças direcionadas ao setor. Da mesma forma, alguns que se beneficiam do status quo tem questionado: por que precisamos de um novo marco regulatório?

Em primeiro lugar, vale destacar que a Cepertos, por meio de diversas audiências públicas e trabalhos dos subgrupos criados, tem se dedicado a identificar e buscar alternativas para destravar os gargalos do setor, com a finalidade de aumentar a eficiência operacional dos portos. Somente no primeiro bimestre deste ano, o setor portuário registrou crescimento de 10% da carga transportada em relação ao ano passado (2023). A movimentação de contêineres teve um crescimento acima de 20% no mesmo período. Os dados divulgados pelo Ministério de Porto e Aeroportos ilustram a importância do setor portuário que é responsável por pelo menos 95% do comércio do Brasil. Entretanto, será que não conseguimos outras melhorias e

percentuais maiores com mudanças necessárias e condizentes com a realidade do setor?

O Brasil é um país cheio de potencialidades, entretanto, os estudos, dados e contribuições à Cepertos apontam espaços abertos para promover a modernização e para facilitar a expansão dos portos brasileiros.

Não são todos que compreendem que os portos não são estruturas autônomas e, logo, a competitividade depende de fatores que estão interligados. Entender o ecossistema portuário é fundamental, uma vez que existe uma integração da cadeia logística formada pelo transporte rodoviário e, muitas vezes, pelo transporte ferroviário e/ou aquaviário.

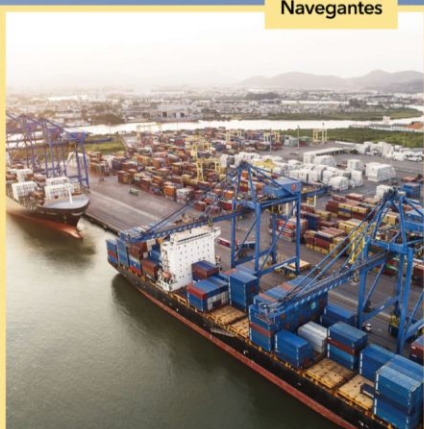
Soma-se, ainda, a importância dos terminais de armazenagem e das atividades relacionadas com as importações e exportações.

Diante da relevância do setor são atraídas as competências de diversos órgãos públicos que regulam, ou fiscalizam, os serviços portuários. Dentro das inúmeras atividades, emergem preocupações em torno das questões ambientais, dos temas e questões tributárias e alfandegárias, fora um recorrente apelo em torno de problemas

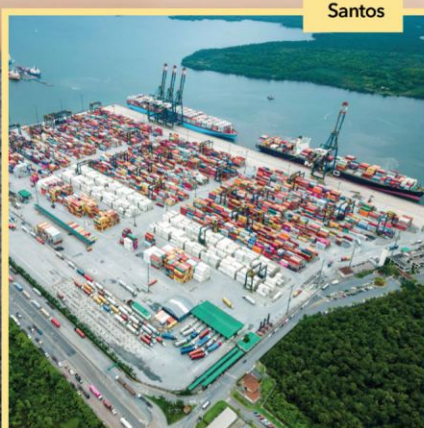
A TiL acredita no Brasil

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

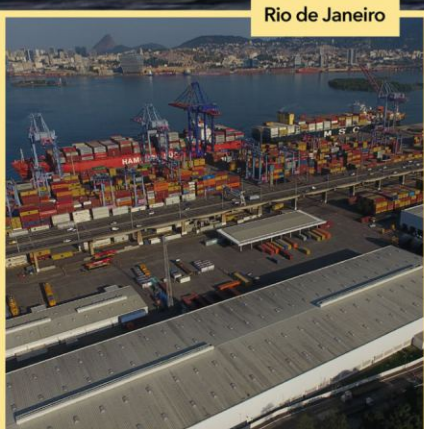
Navegantes



Santos



Rio de Janeiro



Terminal Investment Limited
www.tilgroup.com

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

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 35

O BRASIL É UM PAÍS CHEIO DE POTENCIALIDADES, ENTRETANTO, OS ESTUDOS, DADOS E CONTRIBUIÇÕES À CEPORTOS APONTAM ESPAÇOS ABERTOS PARA PROMOVER A MODERNIZAÇÃO E PARA FACILITAR A EXPANSÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

notáveis no Brasil relacionados com a segurança (não apenas das cargas) e questões sanitárias.

Englobar todos esses “ecossistemas” que compõe o setor é fundamental, especialmente quando analisamos mecanismos disponíveis para imprimir maior concorrência e melhorias regulatórias. Quando avaliamos a competitividade de um porto é preciso considerar a necessidade de eficiência operacional e a integração dos elos da cadeia produtiva. Um porto deixa de ser competitivo se não tiver à disposição dos stakeholders processos que facilitem o transporte das cargas ou a armazenagem dos produtos.

Nesse contexto, uma importadora de commodities, por exemplo, provavelmente se baseará em dados e informações sobre o ecossistema portuário ao considerar o custo da operação logística e eficiência dos serviços. Da mesma forma, a depender do produto, avalia-se a necessidade de outros modais de transporte.

Em um país de dimensões continentais, com uma extensão costeira de 7637 km de linha de costa (e praticamente 8500 km se considerarmos as baías) e com uma população que se insere entre os 10 maiores mercados consumidores do mundo, temos desafios naturais que precisam ser vencidos, tais como a excessiva burocratização e o chamado custo Brasil.

O ambiente regulatório Brasileiro foi analisado pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em 2022, e o relatório foi assertivo ao identificar que somos menos abertos ao comércio e ao investimento que, por exemplo, o Chile, a Colômbia

e a Costa Rica. Em um cenário de tantas potencialidades, chama a atenção os indicadores com desempenhos baixos do Brasil no transporte marítimo.

Vale observar que a Antaq indica que hoje temos, no Brasil, pelo menos 36 portos organizados de navegação, movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias. Além disso, contamos com 223 terminais de uso privado (os chamados TUPs) que são instalações portuárias que podem ser exploradas por meio de autorização e estão localizadas fora da área dos portos organizados.

Em relação aos nossos portos, o crescimento das movimentações portuárias e do comércio incentiva um marco regulatório que favoreça investimentos. Outros diagnósticos apontam a necessidade do aumento da capacidade de movimentação de cargas e do despacho das mercadorias para os modais de transporte terrestres.

Assim, a criação da CePortos foi fundamental para garantir um olhar técnico, cuidadoso, diverso - em um ambiente democrático de troca de ideias - para enfrentar os problemas da realidade, especialmente diante de diagnósticos recentes que destacam que precisamos de melhorias. É importante trabalharmos para o desenvolvimento econômico do Brasil e do setor marítimo e portuário. A modernização e a convergência regulatória é fundamental para criarmos um ambiente favorável ao investimento, com mais segurança jurídica, menos burocracias e trazendo competitividade que respeite a atuação interinstitucional das autoridades, garantindo espaços para dispositivos mais transparentes e voltados a eficiência econômica.

Transglobal
Operações Portuárias

Transglobal: Conectando o Norte e Nordeste ao Mundo com Tecnologia de Ponta!

A Transglobal está presente nos principais portos do Brasil através de parcerias consolidadas, garantindo soluções logísticas completas, agenciamento de cargas, armazenagem e operações portuárias ágeis e eficazes para atender às necessidades de sua empresa:

Porto de Suape (Recife, PE) **Porto do Itaqui (Maranhão)** **Porto de Vila do Conde e Porto de Santarém (Pará)**

Com equipamentos de ponta, oferecemos serviços que asseguram eficiência e segurança para suas operações portuárias, conectando sua mercadoria a mercados internacionais.

Transglobal – Sua Logística Global com Tecnologia Avançada



Acesse
nossas redes

A Triunfo Logística
é especializada no desenvolvimento de soluções integradas de logística.

Base de Apoio Offshore **Logística**
Regime Alfandegado Especial **Navegação**
Descomissionamento **Operação Portuária**

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

TRIUNFO
LOGÍSTICA



MARCELO LUIS ROLAND ZOVICO

Superintendente Jurídico da Autoridade Portuária de Santos

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

A revisão do arcabouço da legislação portuária e sua melhor eficiência na Logística e no Transporte

A

legislação portuária é um elemento essencial que regula as atividades nos portos, estabelecendo normas que visam garantir a segurança, eficiência e sustentabilidade das operações. No contexto da globalização e do crescente volume de comércio internacional, a revisão do arcabouço jurídico que rege os portos se torna imperativa. A eficiência na logística e transporte portuário não apenas impacta diretamente a economia nacional, mas também influencia a competitividade do país no cenário global.

O transporte marítimo e a logística portuária desempenham um papel fundamental na dinâmica econômica global. O Brasil, com sua vasta costa e múltiplos portos, apresenta um potencial significativo para o desenvolvimento do comércio exterior. Contudo, esse potencial é frequentemente comprometido por um arcabouço legal que, em muitos aspectos, se mostra defasado e ineficiente. A revisão da legislação portuária, portanto, não apenas se impõe como uma necessidade, mas como uma urgência, visando à promoção de um ambiente jurídico que favoreça a eficiência, a competitividade e a sustentabilidade no setor.

Este texto abordará a importância da atualização da legislação portuária, apresentando argumentos que sustentam a necessidade de reformas e revisões no intuito de aprimorar a eficiência logística e a competitividade do setor.

A Relevância da Legislação Portuária

Mais de dez anos se passaram, e a Câmara dos Deputados, entendendo da necessidade de revisão do arcabouço legal portuário, constituiu uma comissão composta de juristas, que vem debatendo esse relevante tema de importância e relevância para a sociedade brasileira. O trabalho que vem sendo desenvolvido possui diversas facetas, envolvendo desde a gestão da infraestrutura, do trabalho avulso até a regulamentação das operações comerciais.

As normas existentes são frequentemente frutos de um contexto histórico que pode não corresponder mais às demandas modernas do setor. A legislação deve, portanto, ser revista para acompanhar as inovações tecnológicas e as novas dinâmicas de mercado. Um sistema jurídico que não se adapta pode resultar em ineficiências operacionais, aumento de custos e até mesmo na perda de

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.

ultracargo

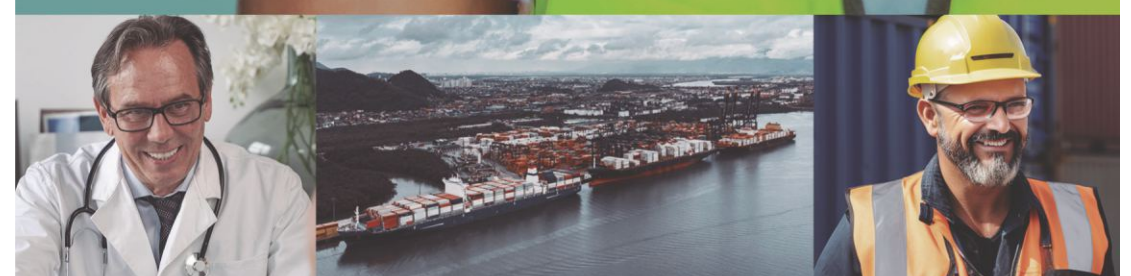
O maior porto da América Latina conta com o melhor plano de saúde da região

Unimed-se

O Porto de Santos não para. Cuidar da saúde das pessoas que fazem esta engrenagem funcionar, nos enche de orgulho. São mais de 1.200 médicos, uma ampla rede de diagnósticos e a segurança de atendimento de urgência e emergência em todo o território nacional. Ser Unimed é assim, ter serviços exclusivos que trazem conforto e facilidade.

Unimed
Santos

Não perca tempo! Unimed-se.
Acesse: unimedsantos.coop.br



OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 37

O TRANSPORTE MARÍTIMO E A LOGÍSTICA PORTUÁRIA DESEMPENHAM UM PAPEL FUNDAMENTAL NA DINÂMICA ECONÔMICA GLOBAL. O BRASIL, COM SUA VASTA COSTA E MÚLTIPLOS PORTOS, APRESENTA UM POTENCIAL SIGNIFICATIVO PARA O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO EXTERIOR. CONTUDO, ESSE POTENCIAL É FREQUENTEMENTE COMPROMETIDO POR UM ARCABOUÇO LEGAL QUE, EM MUITOS ASPECTOS, SE MOSTRA DEFASADO E INEFICIENTE

competitividade frente a outros países que investem em modernização.

Desafios da Legislação Portuária Atual

Um dos principais desafios enfrentados pela legislação portuária atual diz respeito à burocracia excessiva. Processos morosos e complexos podem atrasar a movimentação de cargas, gerando gargalos logísticos que impactam negativamente toda a cadeia de suprimentos. Além disso, a fragmentação das normas estaduais e federais pode criar um ambiente jurídico confuso, dificultando a atuação de empresas que operam em diferentes jurisdições. A harmonização das normas e a eliminação de redundâncias são passos necessários para garantir uma operação mais fluida e eficiente nos portos.

A legislação portuária brasileira é composta por um conjunto complexo de normas que abrangem desde a concessão e arrendamento de portos até as operações de transporte e carga. A Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013) trouxe avanços significativos, mas ainda apresenta lacunas e entraves que limitam a eficiência operacional. A burocracia excessiva, a falta de integração entre os diferentes órgãos responsáveis pela regulamentação e a morosidade na concessão de licenças e permissões são alguns dos desafios que necessitam ser abordados.

Ademais, a legislação atual não contempla adequadamente as inovações tecnológicas que têm revolucionado o setor logístico. A digitalização, a automação e o uso de big data são tendências que exigem uma resposta legislativa ágil e eficaz, capaz de incorporar essas inovações ao arcabouço jurídico nacional.

A Relevância da Revisão Legislativa para a Eficiência Logística

A eficiência na logística portuária é crucial para a redução de custos e para a melhoria da competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional. A revisão do arcabouço legislativo pode contribuir significativamente para esse objetivo. Em primeiro lugar, uma legislação mais clara e menos burocrática facilitaria a atração de investimentos privados, essenciais para a modernização e expansão da infraestrutura portuária.

Além disso, a revisão da legislação portuária pode contribuir significativamente para a melhoria da infraestrutura portuária. Muitos portos enfrentam problemas de congestionamento e ineficiência em suas operações devido a normas que não incentivam investimentos em modernização e expansão. Ao revisar o arcabouço legal, é possível criar mecanismos que estimulem a parcerias público-privadas (PPPs), promovendo investimentos privados que são cruciais para a ampliação e modernização das instalações portuárias. Um ambiente regulatório favorável pode atrair investidores, garantindo que os portos brasileiros se tornem mais eficientes e adequados às demandas do mercado.

Adicionalmente, é importante ressaltar a necessidade de uma abordagem que priorize a sustentabilidade nas operações portuárias. A legislação deve incorporar diretrizes que visem a redução do impacto ambiental, promovendo práticas que assegurem a preservação dos ecossistemas locais. A revisão do arcabouço legal pode incluir, por exemplo, a promoção de tecnologias limpas e a implementação de normas que exijam a mitigação dos impactos ambientais das atividades.

Vopak We help the world flow forward >

As the world leader in liquid storage using our global network of 76 terminals in 25 countries and our expertise of more than 400 years

We help maritime decarbonization

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.

Wilson, Sons **Juntos transformamos realidades**

Great Place To Work. Certificada 2024 Brasil

Acesse wilsonsons.com.br Acompanhe nossas redes sociais.

mabcom



FELIPE CORRÊA CASTILHO

Advogado do Kincaid Mendes Vianna Advogados

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

As vantagens e os desafios da descentralização de competência para as autoridades portuárias realizarem arrendamentos

Com o objetivo de aumentar a eficiência, reduzir custos e atrair mais investimentos privados para o setor portuário, foi adotado no país o modelo de gestão portuária conhecido como landlord port, consolidado com a extinção da Portobrás e a promulgação da Lei nº 8.630/93. Esse marco legal transferiu para a iniciativa privada a exploração das instalações portuárias em áreas dentro dos portos organizados, por meio de processos licitatórios e formalizados por contratos de arrendamento, nos quais as empresas privadas assumem a responsabilidade pela operação, manutenção e pelos investimentos necessários, enquanto as administrações portuárias assumem a gestão dos contratos, a infraestrutura pública e realização das licitações.

A partir da Lei n. 12.851/2013, um novo marco regulatório foi estabelecido na qual centralizou a competência para a União celebrar e gerir os contratos de arrendamento, via administração direta, estabelecendo a Antaq como o órgão competente para elaborar os editais, promover as licitações e fiscalizar a execução dos contratos.

Essa centralização se deu sem distinção entre as Autoridades Portuárias para a União e foi motivada na tentativa de resolver questões críticas que afetavam a eficiência, a competitividade dos portos organizados, a expansão e desenvolvimento do setor portuário em razão de um diagnóstico de que as companhias docas (pelo menos a maioria delas) não tinham capacidade para promover o processo licitatório de arrendamento portuário na medida que se trata de processo complexo.

Apesar dos benefícios iniciais, a centralização resultou em uma burocracia excessiva, já que questões que poderiam ser resolvidas localmente passaram a ser concentradas na esfera federal. Isso compromete a agilidade das Autoridades Portuárias na otimização do uso da infraestrutura, dificultando a condução eficiente das operações e a exploração de ativos ociosos com potencial para gerar receita e desenvolvimento econômico.

A ausência de um planejamento estratégico de longo prazo pelas autoridades portuárias também contribuía para a dificuldade em dispor dos recursos arrecadados. Isso ocorria devido à inexistência, à época, de normativos que regulassem o processo de elaboração, revisão e alteração dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZs), o que resultava em planos portuários desatualizados e inadequados para o planejamento estratégico. Após mais de 10 anos da edição da Lei 12.815/2013, é possível concluir que a centralização permitiu uma maior coordenação das atividades das atividades referentes às novas licitações e auxiliou na padronização do sistema de arrendamentos entre os portos brasileiros.

No entanto, com o passar do tempo e a consolidação do conhecimento técnico e jurídico no setor, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com base em critérios objetivos, iniciou um processo gradual de devolução de algumas competências operacionais às autoridades portuárias. O objetivo foi permitir que essas autoridades se encarreguem de funções operacionais, enquanto o Ministério se concentrará nas atribuições estratégicas.

Um exemplo dessa iniciativa foi a publicação da Portaria nº 574, de 2018, que teve como objetivo racionalizar os parâmetros para orientar a decisão ministerial de delegar competências às autoridades portuárias, permitindo a descentralização de forma seletiva e eficiente, sem a necessidade de alteração na legislação federal. Afinal, a Lei nº 12.815/13 adotou um modelo centralizado ("one size fits all") que afetou todas as docas, inclusive aquelas com capacidade para realizar licitações de arrendamentos e gerir contratos, restringindo o potencial dos portos geridos por companhias docas mais eficientes.

A Portaria nº 574/2018 instituiu um sistema de descentralização seletiva, condicionado à avaliação da capacidade técnica, administrativa e financeira de cada autoridade portuária. Essa avaliação é realizada por meio do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP), que consiste em uma série de indicadores de desempenho que medem diferentes aspectos da gestão portuária. O objetivo desse mecanismo é assegurar que apenas as autoridades portuárias com boa estrutura possam assumir funções descentralizadas, mitigando os riscos de má gestão.

Além disso, a norma estabelece uma série de requisitos mínimos para que as autoridades portuárias possam receber a delegação de competências. Entre eles, destaca-se a obrigatoriedade de a autoridade portuária ser gerida por uma entidade estatal, em conformidade com a Lei nº 13.303/2016 e o Decreto nº 8.945/2016; a manutenção atualizada dos Planos Mestres e de Desenvolvimento e Zoneamento; a alfandegamento da área portuária com

certificação ISPS-Code e licença de operação válidas; a adesão ao Plano de Contas Regulatório da Antaq; e o cumprimento de critérios rigorosos para a nomeação de diretores e conselheiros.

Nesse aspecto, a edição da Portaria 574/2018 pode ser vista como uma prática positiva, pois busca promover a descentralização e a ampliação da autonomia das Autoridades Portuárias.

No entanto, interessante notar que apenas quatro Autoridades Portuárias tiveram a delegação efetivada: a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), o Porto de São Francisco, o Porto de Suape e a Autoridade Portuária de Santos. Esse resultado aponta para a necessidade de um estudo mais aprofundado para compreender as razões subjacentes a essa disparidade.

Diante desse contexto, é possível observar que a descentralização apresenta vantagens como maior agilidade na tomada de decisões, maior autonomia para adaptar operações locais, pode também fomentar a inovação e a busca por soluções customizadas.

Por outro lado, a descentralização de competências para as administradoras portuárias apresenta alguns desafios. A forma como o contrato de arrendamento é gerido pode variar, resultando em diferentes níveis de cumprimento contratual e qualidade de serviço. Inclusive, a flexibilidade e a eficácia na adaptação dos contratos às necessidades e mudanças podem ser inconsistentes, afetando a viabilidade e o sucesso dos arrendamentos portuários.

Os portos localizados em regiões com maior influência política podem sofrer interferência na administração, resultando em decisões influenciadas por interesses políticos em vez de critérios técnicos. Além disso, nem todas as autoridades portuárias dispõem da estrutura técnica, administrativa e financeira necessária para uma gestão mais autônoma. Inclusive, a proximidade entre as autoridades portuárias e os arrendatários pode aumentar o risco de captura da autoridade, tornando crucial a existência de um sistema eficiente de controle e fiscalização.

Sob esse aspecto, é possível concluir que a descentralização de competências às autoridades portuárias tem o potencial de melhorar a eficiência, a adaptabilidade e o desenvolvimento regional dos portos com a atração de mais investimentos de forma célere, o que enseja a necessidade de ampliar a política de descentralização, desde que as autoridades locais estejam devidamente capacitadas e equipadas para assumir essas responsabilidades. Importante destacar que esses benefícios trazem desafios significativos para as Autoridades Portuárias em termos de supervisão, consistência, capacidade de gestão e transparência. Para maximizar as vantagens e mitigar os desafios, é crucial implementar mecanismos de supervisão, treinamento e avaliação contínua das autoridades portuárias. O próprio modelo de procedimento de descentralização introduzido pela Portaria MTPA n. 574/2018 traz um conjunto robusto de critérios e mecanismos de supervisão capazes de mitigar a maioria dos desafios apontados pela descentralização.

Por fim, atualmente, as autoridades portuárias no Brasil enfrentam o desafio de equilibrar a centralização promovida pelo governo federal na realização de arrendamentos com a necessidade de uma governança moderna e eficiente. Essa centralização, iniciada com a Lei 12.815/2013, trouxe ganhos importantes em termos de coordenação, padronização e maior controle das atividades portuárias, especialmente em um cenário onde várias companhias docas demonstravam limitações técnicas e administrativas para gerenciar processos complexos de licitação.

No entanto, a centralização também resultou em uma burocracia excessiva, que, em muitos casos, retardou o desenvolvimento de novos arrendamentos e a otimização da infraestrutura portuária. Para mitigar esses efeitos, o governo federal tem buscado implementar uma governança mais moderna e independente, descentralizando algumas competências para autoridades portuárias locais que demonstram capacidade de gestão, conforme estabelecido pela Portaria 574/2018.

Essa estratégia de descentralização seletiva visa assegurar que a administração portuária não seja influenciada por pressões locais e partidárias, mantendo o foco na eficiência e na competitividade do setor. A busca por uma governança portuária que seja menos sujeita a interferências políticas e mais orientada por critérios técnicos é fundamental para garantir que os arrendamentos sejam geridos de forma profissional e transparente. Uma governança moderna e independente, que se baseie em princípios de boa gestão e regulação eficiente, é essencial para atrair investimentos e promover o crescimento sustentável do setor.

A PARTIR DA LEI N. 12.851/2013, UM NOVO MARCO REGULATÓRIO FOI ESTABELECIDO NA QUAL CENTRALIZOU A COMPETÊNCIA PARA A UNIÃO CELEBRAR E GERIR OS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO, VIA ADMINISTRAÇÃO DIRETA, ESTABELECENDO A ANTAQ COMO O ÓRGÃO COMPETENTE PARA ELABORAR OS EDITAIS, PROMOVER AS LICITAÇÕES E FISCALIZAR A EXECUÇÃO DOS CONTRATOS

OPINIÃO

**JAMES WINTER**

Sócio-fundador do Macedo & Winter Advogados Associados

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Assimetrias x Autonomia da Autoridade Portuária

Um fato que enseja assimetria entre arrendatários e terminais privados pode ser justificado pela ausência de autonomia da Autoridade Portuária e pela base constitucional do modelo de exploração, nascido na Constituição Federal, passando pelas leis federais (Lei nº 12.815/2013 / Lei nº 9.277/1996), Decreto (Dec. nº 8.033/2013) e posteriormente pelas normas infra legais da regulação setorial tratadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

A Lei nº 12.815/2013 dispõe sobre a exploração dos portos e instalações portuárias, a qual, nos §1º e §2º do art. 1º, divide em duas as formas de exploração indireta, sendo: i) no Porto Organizado e nas Instalações Portuárias nele localizados, mediante concessão e arrendamento de bem público; e/ou, ii) nas Instalações Portuárias localizadas fora da área do Porto Organizado, mediante autorização; sendo que é o art. 15 da Lei, que rege sobre a definição da área do Porto Organizado.

Logo, a exploração indireta dos portos brasileiros se dá através de concessão ou arrendamento (sempre através de licitação) e ou de delegação (Lei nº 9.277/1996), quando a exploração da atividade portuária for realizada dentro da poligonal do Porto Organizado, ou por meio de autorização (sem licitação), quando a exploração da atividade for realizada fora da poligonal do Porto Organizado.

Dessa forma, a Lei dos Portos define claramente cada tipo de modelo de exploração, sendo a concessão, delegação, arrendamento e autorização, todos constantes respectivamente nos incisos IX, X, XI e XII do art. 2º da Lei.

O arrendatário interessado em explorar uma área dentro do porto organizado terá que participar de um processo de licitação, com prazo inicial de trinta e cinco anos, com objeto vinculado ao edital, contratação de mão de obra pelo Ogmo e previsão de reequilíbrio contratual, reversibilidade de bens e sujeição à Autoridade Portuária.

Já o autorizado interessado na exploração de área fora do poligonal do porto organizado é dispensado da licitação, tem prazo de exploração por vinte e cinco anos prorrogáveis sem limite definido, livre liberdade de exploração do perfil de carga, sem obrigatoriedade de contratação de mão de obra do Ogmo e assume todo o risco do negócio com liberdade de contratação com terceiros, sob sua conta e risco, sem o critério da reversibilidade de bens ou direito a reequilíbrio contratual, com pouca sujeição à autoridade portuária.

A consequência natural de ter um regime de exploração que pode ser de caráter público e outro de caráter privado é objetivamente a existência de diferenças que decorrem de cada instituto, nascendo eventuais assimetrias, em especial referentes a agilidade de gestão e tomada de decisões estratégicas, bem como na demora dos procedimentos de licitações.

Um problema no Brasil é adotar um modelo landlord sem que a Autoridade Portuária realmente tenha autonomia para decidir e executar projetos de interesse do porto e da carga e isso já começa pelo complexo processo de arrendamento dessas áreas, iniciando pelo Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), seguindo as premissas e as diretrizes do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), o Plano Mestre e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

Há de se ressaltar que a Portaria nº 574/2018, trouxe relevantes

avanços para fins de descentralizar e dar mais autonomia às Autoridades Portuárias, mediante a criação de diversos indicadores, bem como dos requisitos de ser a administração do porto organizado exercida por entidade constituída na forma de empresa estatal, nos moldes da Lei nº 13.303/2016 e estarem os portos organizados com os respectivos Planos Mestres e Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) atualizados, alfandegados, com a certificação ISPS-Code válida e licença de operação também válida, tudo nos moldes do artigo 6º da referida norma.

Sobre os avanços trazidos pela Portaria, um bom exemplo a ser citado é a Portos do Paraná, que desde 2019 cumpriu a todas as exigências e passou a realizar as suas próprias licitações e fiscalização dos contratos de arrendamento, conquistando autonomia, sendo a primeira Autoridade Portuária do país a obter a delegação dessas competências, o que posteriormente foi também alcançado por Suape em 2022 e depois o Porto de Santos/SP (APS).

Em contrapartida, como exemplo negativo, temos o Porto de Itajaí/SC, que hoje explora sua principal área por meio de um Contrato de Arrendamento Provisório, dependendo de um Edital de Arrendamento Definitivo, sem até agora ter criado a empresa pública municipal para administrar o porto, o qual continua sendo administrado precariamente na forma de Autarquia Municipal, gerando incertezas na renovação do convênio de delegação da União ao Município, que vence em janeiro/2025, e pior, recentemente a Autoridade Portuária teve o contrato de dragagem suspenso por falta de pagamento, com uma dívida milionária, além de anteriores tentativas de licitações de áreas fracassadas, perda das linhas de longo curso e outros fatores que levaram o porto a literalmente "ficar a deriva", sem que nenhum dos seus gestores fossem responsabilizados e prejudicando todo o complexo portuário e logístico da região.

Fora do Brasil, nos portos de Rotterdam e de Antuérpia, os gestores tem autonomia para analisar e escolher os parceiros comerciais, utilizando-se de instrumentos como opções de convite individual, processo de seleção de projetos, chamamento público ou até mesmo licitação, porém a Autoridade Portuária tem poder e discricionariedade para escolher o que for melhor para o porto. No Porto de Houston, só é exigida licitação para contratos com prazo superior a 50 anos, porém o procedimento lá demora apenas 4 meses quando já existentes as estruturas ou de 6 a 12 meses em áreas sem estrutura, com uma taxa aproximada de 90% das licitações concluídas entre 4 e 8 meses. Nos exemplos, verifica-se a plena autonomia dos gestores e todos têm contratos com metas de movimentações e mecanismos de garantias ou penalidades em caso de descumprimento, dispensando os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para cada caso.

Logo, não há dúvidas de que, no modelo landlord, a autonomia da Autoridade Portuária é vital para permitir a administração do porto e o seu desenvolvimento, com vistas a melhorar o condomínio portuário, a redução de custos, as melhores práticas de mercado (econômicas; financeiras; contábeis; ambientais), a busca pela eficiência, qualificação dos gestores, transparência na gestão e geração de empregos, sejam diretos ou indiretos, mas conforme exposto, a redução de tempo e burocracia para lançar os editais e realizar os procedimentos licitatórios são determinantes para garantir segurança aos interessados, inclusive com flexibilização de regras quando necessário ao melhor atendimento aos interesses públicos, fatores que diminuiriam eventuais assimetrias entre os modelos de exploração no Brasil.

A CONSEQUÊNCIA NATURAL DE TER UM REGIME DE EXPLORAÇÃO QUE PODE SER DE CARÁTER PÚBLICO E OUTRO DE CARÁTER PRIVADO É OBJETIVAMENTE A EXISTÊNCIA DE DIFERENÇAS QUE DECORREM DE CADA INSTITUTO, NASCENDO EVENTUAIS ASSIMETRIAS, EM ESPECIAL REFERENTES A AGILIDADE DE GESTÃO E TOMADA DE DECISÕES ESTRATÉGICAS, BEM COMO NA DEMORA DOS PROCEDIMENTOS DE LICITAÇÕES



ROBERTO OLIVA

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

opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Um marco regulatório com maior segurança e menor burocracia

O fórum Brasil Export é um evento cada vez mais revestido de sucesso, com inovações e uma aderência muito grande do setor de infraestrutura. Na edição deste ano, realizada entre os dias 8 e 10 deste mês, em Brasília (DF), nós tivemos a presença das três agências reguladoras desse mercado - Anac, a Antaq e a ANTT -, uma presença muito forte da classe empresarial, de líderes associativos, e com

painéis muito ricos. Nós tivemos o Infracur, com a palestra do ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Ramos. Foi um sucesso, com aderência muito grande do público. E isso é muito importante para o momento em que o Brasil vive.

O País, vamos dizer assim, está com a bola na marca do pênalti. Está crescendo, tem demonstrado que possui uma democracia e instituições sólidas, mas a gente precisa, efetivamente, sair do discurso para a prática.

A gente ouve os discursos dos agentes estatais, vê falar em inovação, em segurança jurídica, em um ambiente regulatório bom. Mas, infelizmente, a prática é adversa. A gente continua com uma burocracia muito grande no Brasil.

Vamos falar de infraestrutura. Se o Brasil crescer mais, ele colapsa. Nós não vamos ter estradas, nós não vamos ter aeroportos, nós não vamos ter ferrovias capacitadas, mas vamos ter gargalos portuários pela falta de acessos. Principalmente os acessos terrestres, ferroviários e marítimos. Temos portos com uma posição crítica de acessos.

E a gente não pode deixar de citar a longa demora para um reequilíbrio, a longa demora para uma licitação, a longa demora para se fazer qualquer modificação em contrato. Cada vez mais tem mais ajustes, surgem mais órgãos intervenientes, mais câmaras setoriais, mais normas.

No Brasil, é dito que a área fiscal é um manicômio. Nossa política fiscal é um manicômio e há essa reforma no Congresso, que a gente espera que avance, mas está indo em passos muito lentos. Mas acho que o manicômio pior são os atos, é toda a burocracia que permeia o setor de infraestrutura.

Vou tratar sobre o setor que mais me afeta, que é o setor portuário. É o setor no qual eu sou empresário praticamente há 40 anos, com a minha empresa, e onde atuo intensamente através da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), como presidente do conselho. E a maior entidade portuária do Brasil, com praticamente 100 empresas, 250 terminais portuários, TUPs, arrendados. E por exemplo, a gente tem processo hoje para andar qualquer coisa. Você tem a figura da PPI, você tem a Infra SA, você tem a Antaq, você tem o TCU, aí você volta para o Ministério de Portos e Aeroportos, como poder concedente, e ainda há as companhias docas. E sem falar ainda das interfaces com Receita Federal, Marinha.

Então, para qualquer providência que seja em um porto ou através de um arrendatário ou um TUP, os processos são muito longos e há, cada vez mais, uma tendência de se querer engessar. Esse cenário está totalmente em desacordo com o discurso que a gente ouve de modernização.

A gente vive um momento ímpar no Brasil, além do crescimento. Fala-se muito do Congresso, mas deputados e senadores estão trabalhando cada vez mais, com o presidente Arthur Lira, que criou essa comissão da Cepertes, com ministros, notáveis juristas, para rever o marco portuário. A Lei n. 12.815 avançou em relação aos TUPs, mas houve um retrocesso gigantesco, extremamente maléfico

para o País, com uma excessiva centralização em Brasília, através da Antaq, do Ministério dos Portos, e uma total falta de autonomia das companhias docas. E você criou um gargalo enorme, num país com essa diversidade geográfica, regional, econômica, cultural, que precisa ter regras claras e, também, ser descentralizado nas decisões, nas ações, como era na época da Lei n. 8.630, que foi um marco revolucionário.

Na criação da Lei n. 8630, fez-se um benchmark com os portos europeus, que eram os mais modernos em termos de regulação, com a autoridade portuária como landlord, os terminais arrendados, as companhias docas tendo, através dos CAPs, a participação de toda a sociedade, sejam trabalhadores, poder público nas diversas esferas, operadores, armadores, representantes, usuários de carga. Foi enfim um avanço, um avanço fantástico. Mas houve um retrocesso terrível com a 12.815.

É certo que o copo não está sempre tão vazio. A 12.815 liberou o TUP do critério de movimentação, liberou o capital para poder investir no setor portuário e criar seus terminais privativos. Esse foi o grande ponto positivo da 12.815. O resto foi péssimo para o País.

Então, em boa hora, o presidente Arthur Lira criou essa comissão de juristas e de notáveis para rever esse marco. E ela não foi formada dentro do setor, ela não foi feita com armadores ou operadores, mas com juristas, que estão se debruçando realmente para melhorar o marco regulatório. E esse trabalho, que a gente vai ter a oportunidade de conhecer no final do mês, será entregue ao Congresso para essa tão esperada, tão necessária revisão do marco regulatório, que irá tornar a lei portuária mais leve, mais simples, mais direta, com menor subjetividade.

O setor precisa de regulação, mas não de mordada, para poder ter segurança jurídica e atrair investimentos. Hoje, o Brasil é um porto seguro para investimentos. Nós não temos problemas éticos, nós não temos problemas religiosos, de disputas religiosas. Nossas instituições funcionam. O que a gente precisa é tornar esse ambiente, pegando um termo emprestado do inglês, mais friendly, friendly para o empresário, friendly para o investidor, friendly para o usuário. Tirar as amarras, fazer acontecer, procurar uma melhor relação com as prefeituras.

O porto é fundamental para o crescimento do País. O Brasil até pode sobreviver, como tem sobrevivido, com uma infraestrutura precária em rodovias, ferrovias. Mas sem portos, não sobrevive. Nossas trocas comerciais, mais de 98% delas são feitas através de portos. Então é imperativo esse crescimento portuário.

É importante dizer que um porto não tem importância em si mesmo. Porto é uma passagem, ele é um gate in, um gate out de riquezas. Para cada emprego gerado no porto, na área portuária, no cais, você gera quase 14 empregos por trás. Um porto consegue alavancar o desenvolvimento do País. E há a preocupação que esse crescimento seja com sustentabilidade, com governança, com inclusão social. Acho que o setor todo está lutando por isso. Isso é um fenômeno que o mundo precisa encarar. E o setor portuário abraçou essa causa.

O objetivo, então, é termos um ambiente favorável aos investimentos, com menor burocracia, com menos demora, com menos tinta de caneta criando a toda hora portarias, com muitas vezes se contradizem Minha esperança é que, através dessa mudança legislativa, tenhamos um novo marco portuário. E através dele, a gente possa retomar o caminho para o nosso desenvolvimento com maior segurança e menor burocracia.

A GENTE OUVI OS DISCURSOS DOS AGENTES ESTATAIS, VÊ FALAR EM INOVAÇÃO, EM SEGURANÇA JURÍDICA, EM UM AMBIENTE REGULATÓRIO BOM. MAS, INFELIZMENTE, A PRÁTICA É ADVERSA. A GENTE CONTINUA COM UMA BUROCRACIA MUITO GRANDE NO BRASIL

OPINIÃO

**MATHEUS OLIVA**

Diretor da Intermarítima Portos e Logística S.A. e articulista

opinio@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Infraestrutura: o jogo jogado

A

Bahia não está atrasada no jogo eliminatório da produtividade. Está fora dele. Entrar no jogo da produtividade é fundamental para entrar no campeonato da competitividade. Em última instância, estar no campeonato da competitividade leva a uma melhoria de vida significativa para a população do

estado, sobretudo a mais pobre, a mais carente de lideranças em acordo com este conceito. A riqueza de sua geografia é reconhecida, abrangendo desde vastas minas de ouro até recursos minerais diversificados, a exemplo do urânio, recursos energéticos abundantes como petróleo, água corrente em rios caudalosos, vento e sol constantes, agricultura, pecuária, comércio, serviços, indústria, inovação, arte e turismo. Mesmo assim, a Bahia enfrenta altos índices de pobreza.

A falha em reconhecer que o estado está "fora do jogo" resulta em uma série de falhas estratégicas, de liderança e de aprendizado. Vale, para o caso da Bahia, citar René Descartes com seu "Discurso sobre o Método", onde o filósofo francês do século XVII utiliza a dúvida, o ceticismo e a fragmentação das partes para a busca da verdade. Fragmentar problemas, como num quebra-cabeça, facilita o entendimento de cada parte para o encaixe das peças de maneira mais rápida que acabará por contribuir para a visão do todo. É preciso separar cada problema em seu quadrado. Sem essa abordagem cartesiana elementar, a administração pública do estado continuará sendo engolida pela areia movediça dos problemas sem soluções.

No quebra-cabeça apelidado de "Enigma Baiano", a gestão de infraestruturas é sofrível. A Bahia é exemplo do conceito de "desaprendizado organizacional", formulado por William H. Starbuck, prolífico nonagenário, bacharelado em Física pela Universidade de Harvard e PhD em Administração Industrial pelo Instituto de Tecnologia Carnegie. Seu conceito, essencial para enfrentar desafios de gestão pública ou privada, evidencia que a falta de preparação adequada e as respostas ineficazes a crises levam a resultados sociais negativos e exacerbam problemas como desemprego e instabilidade social. A discussão sobre estratégias proativas de gestão de crises torna-se crucial para enfrentar essas mazelas sociais e criar um ambiente em que o estado tenha condições para voltar ao jogo da produtividade. Na Bahia, os sistemas legados na infraestrutura de transporte têm bloqueado o progresso e sufocado a produção. Desaprender o que se desaprendeu e retornar aos trilhos do aprendizado das regras de como o jogo é jogado é a via para a sociedade baiana prosperar em suas ambições nas suas diversas dimensões.

Os eixos ferroviários e rodoviários nacionais expõem a falta de lógica na utilização das infraestruturas existentes e das condições naturais geográficas. As duas mais extensas rodovias

do país, BR 101 e BR 116, próximas ao litoral, são prova da curta visão de desenvolvimento de tão vasto território. Próximas entre si e à costa marítima, as custosas e ineficientes rodovias jogam um jogo de "perde-perde" com a cabotagem, impedindo o desenvolvimento do oeste do país. A Bahia, com seu extenso litoral, mimetizou o Brasil nesta mazela. Para piorar, criou-se uma ferrovia denominada Centro-Atlântica (FCA - Ferrovia Centro Atlântica) incorporada ao balanço da Cia. Vale do Rio Doce no processo de privatização da Rede Ferroviária Federal S/A nos anos 90. Esta ferrovia, no território baiano, diferentemente do mineiro, é praticamente nula como "centro-atlântica", concorrendo com as BR 101 e 116 e ainda com a cabotagem no sentido longitudinal. A hipertrofia de alternativas de transporte sentido Norte - Sul é causa de atrofia latitudinal. Uma crise crônica de insuficiência logística. A logística é o pulmão da produtividade, de tão atrofiado e agonizante, na Bahia, o acesso ferroviário ao porto de contêineres em Salvador foi destruído e em consequência a produção pujante de algodão no oeste baiano é escoada para mercados internacionais via porto de Santos. A Bahia não tem pulmões para disputar o jogo da produtividade.

Em anúncio divulgado publicamente aos 28 dias de novembro do ano 2019, a Advocacia Geral da União (AGU) informou à imprensa um acordo da VLI, concessionária da FCA, com o Ministério Público Federal (MPF), em função de conduta lesiva aos entes públicos comprovada em pareceres da União, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O acordo foi de R\$ 1,2 bilhão a serem pagos pela VLI aos entes públicos em 10 anos. De lá para cá nada foi divulgado sobre o pagamento e destinação de recursos.

A VLI é uma sociedade de participações tendo como maior acionista a Brookfield Asset Management, firma de capital canadense que iniciou sua jornada de empreendedorismo em São Paulo, há cerca de 130 anos, ao fundar a "São Paulo Tramway Company". Em anúncio ao público em 27 de agosto do corrente, a VLI anuncia cerca de R\$ 30 bilhões de investimentos em sua malha ferroviária, incluindo "2,5 quilômetros" no acesso ao Porto de Aratu. É complicado entender essa razão matemática como algo de benefício quando na mesma proposta, porém omitida em seu anúncio, a VLI pretende descontinuar mais de 2.200 quilômetros de sua malha ferroviária, grande parte na Bahia.

A Brookfield Asset Management se orgulha de ser uma das maiores companhias de gestão de ativos alternativos no mundo. O governo da Bahia se orgulha de melhorar a vida dos cidadãos. A VLI se orgulha de investir em 2,5km de acesso ao porto de Aratu. A Bahia inteira não se orgulha de estar fora do jogo da produtividade para disputar o campeonato da competitividade.

A FALHA EM RECONHECER QUE O ESTADO ESTÁ "FORA DO JOGO" RESULTA EM UMA SÉRIE DE FALHAS ESTRATÉGICAS, DE LIDERANÇA E DE APRENDIZADO. VALE, PARA O CASO DA BAHIA, CITAR RENÉ DESCARTES COM SEU "DISCURSO SOBRE O MÉTODO", ONDE O FILÓSOFO FRANCÊS DO SÉCULO XVII UTILIZA A DÚVIDA, O CETICISMO E A FRAGMENTAÇÃO DAS PARTES PARA A BUSCA DA VERDADE. FRAGMENTAR PROBLEMAS, COMO NUM QUEBRA-CABEÇA, FACILITA O ENTENDIMENTO DE CADA PARTE PARA O ENCAIXE DAS PEÇAS DE MANEIRA MAIS RÁPIDA QUE ACABARÁ POR CONTRIBUIR PARA A VISÃO DO TODO. É PRECISO SEPARAR CADA PROBLEMA EM SEU QUADRADO

LUIZ RAIMUNDO CARNEIRO DE AZEVEDO

Engenheiro civil, consultor da Universidade Ceuma e atual presidente do Maranhão Export

opinio@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Infraestrutura: o jogo jogado



Maranhão, com seu potencial agrícola em crescimento, enfrenta desafios e oportunidades no desenvolvimento da logística de grãos. A médio e longo prazo, a integração da estrada de ferro EF-317 e do Terminal Portuário de Alcântara ao já estabelecido porto público do Itaqui será crucial para otimizar o escoamento da produção e fortalecer a economia do estado.

A EF-317 (Ferrovia Autorizada), a Ferrovia do Maranhão, como prolongamento da Ferrovia Norte Sul desde Açailândia (MA) até o porto de águas profundas em Alcântara (MA), está projetada para ser um eixo logístico, ligando áreas produtoras de grãos diretamente ao litoral.

A ferrovia "open access" irá reduzir custos de transporte, aumentar a eficiência logística, permitindo fluxo mais rápido e constante de grãos. A médio prazo, a operação da EF-317 deverá diminuir os gargalos atuais e proporcionar uma rota alternativa para o escoamento, aliviando a pressão sobre as rodovias e melhorando a competitividade dos produtos brasileiros, particularmente os grãos no mercado global.

O Terminal Portuário de Alcântara, com retroárea de 11000 HA, localizado estrategicamente próximo ao Porto do Itaqui, e inserido proativamente nos programas de descarbonização portuária, é uma peça-chave nesse cenário. Enquanto o Porto do Itaqui já é um dos principais pontos de exportação de grãos do Brasil, Alcântara será um complemento essencial, ampliando a capacidade de exportação do Estado. Com um terminal moderno e eficiente, Alcântara irá absorver parte do aumento da produção agrícola esperada para os próximos anos, facilitando o acesso aos mercados internacionais.

Itaqui, consolidado, Alcântara, por sua vez, poderá ser desenvolvido com foco na especialização e eficiência, criando um corredor logístico altamente eficaz. A sinergia entre esses dois portos permitirá uma maior flexibilidade e resiliência no sistema de transporte de grãos e bens.

Para maximizar os benefícios dessa integração, investimentos em infraestrutura complementar são essenciais. Isso inclui a construção e modernização de armazéns, melhoria das estradas de acesso, e a implementação de tecnologias avançadas de gestão logística. Além disso, políticas públicas voltadas para a atração de investimentos privados garantirão o sucesso desses projetos, aderentes ao AGRO e ao Centro de Lançamento de Alcântara, de sua vizinhança.

O cenário atual revela um ponto de estagnação no crescimento

das exportações de grãos pelo Arco Norte, que estacionou nos 33% das exportações nacionais desde 2020. Dados recentes mostram que, em 2016, o Arco Norte exportou 16,5 milhões de toneladas de grãos, representando 19% do total brasileiro. Em 2023, as exportações atingiram 61,7 milhões de toneladas, correspondendo a 34% do total nacional. Apesar desse crescimento significativo, o percentual relativo estabilizou-se desde 2020, indicando a necessidade de novos investimentos e melhorias logísticas para continuar avançando.

Como agravante, as secas sazonais cada vez mais intensas nos rios Madeira e Tapajós estão causando sérios transtornos na logística de escoamento de grãos, especialmente para os produtores do Mato Grosso, principal região agrícola do Brasil. Esses rios são rotas cruciais para o transporte de grãos em direção aos portos do Norte, onde o escoamento para exportação se realiza, mas o volume de água reduzido durante as secas limita a navegabilidade das embarcações.

Com a redução no calado dos rios, as barcaças não conseguem operar com sua capacidade plena, exigindo a redução da carga transportada. Isso aumenta os custos logísticos, já que mais viagens são necessárias para transportar a mesma quantidade de grãos. Além disso, em alguns momentos críticos, a navegação é interrompida completamente, forçando os produtores a desviarem o transporte para rotas terrestres, como rodovias, que são mais caras e menos eficientes.

Esses problemas têm um impacto significativo na competitividade das exportações brasileiras de grãos, principalmente soja e milho, aumentando o custo total da cadeia logística e comprometendo o cumprimento dos contratos internacionais de exportação. A falta de infraestrutura adequada para enfrentar essas variações sazonais de água nos rios também agrava a situação, exigindo soluções urgentes tanto em termos de planejamento logístico quanto de investimentos em infraestrutura resiliente. Há então premente necessidade de dotar o Maranhão de seu Plano de Integração Multimodal e Logística, em consonância com o PNL 2035 e o esperado Plano Nacional de Ferrovias, racionalizando o uso das Ferrovias Carajás, Norte Sul e Transnordestina com as Rodovias BR e MA, em demanda aos portos da Baía de São Marcos. Em resumo, a estratégia de integração da EF-317 e do Terminal Portuário de Alcântara ao Porto do Itaqui é vital para o futuro da logística de grãos no MATOPIBA e Arco Norte. Com investimentos contínuos e uma abordagem coordenada, o estado poderá alcançar um novo patamar de eficiência e competitividade no mercado global, superando as atuais limitações e promovendo um crescimento sustentável no setor agrícola com reflexos na nova industrialização.

A EF-317 (FERROVIA AUTORIZADA), A FERROVIA DO MARANHÃO, COMO PROLONGAMENTO DA FERROVIA NORTE SUL DESDE AÇAILÂNDIA (MA) ATÉ O PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS EM ALCÂNTARA (MA), ESTÁ PROJETADA PARA SER UM EIXO LOGÍSTICO, LIGANDO ÁREAS PRODUTORAS DE GRÃOS DIRETAMENTE AO LITORAL

OPINIÃO

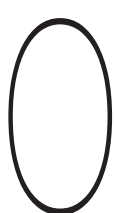
FERNANDA DE PAIVA ARAÚJO

Advogada, sócia na Araújo e Araújo Advogados Associados e presidente do conselho do Tocantins Export

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

A otimização da Hidrovia do Rio Tocantins com medidas de regulação responsivas



anúncio da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq em 2024 do início dos estudos de viabilidade para a concessão da Hidrovia do Rio Tocantins tornará a via uma dos principais caminhos de transporte da produção agrícola do Matopiba.

O acrônimo que se refere a uma região do Brasil que abrange partes dos estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, e é reconhecida por seu potencial agrícola e por ser uma das áreas com maior crescimento na produção de grãos, especialmente soja, milho e algodão, tem sido destaque em âmbito nacional, e atraído investimentos em infraestrutura, como estradas e ferrovias, além de iniciativas de pesquisa e tecnologia para melhorar a produtividade agrícola, contudo o ganho de produtividade tem tornado a infraestrutura em implantação e ampliação insuficientes.

Nesse contexto, é inequívoco que em alguns anos, as vias tradicionais não serão capazes de suportar o escoamento da produção que se multiplica em progressão geométrica a cada ano, sendo aí que o potencial navegável dessa hidrovia desde o município de Peixe/TO até Barcarena/PA, se já estiver funcionando, poderá ser a resposta para essa exigência premente.

A posição do Estado do Tocantins nessa região é central, seja pelo potencial agriculturável de suas vastas extensões de terra ou pela singularidade de por toda a sua extensão territorial de Norte a Sul, correm paralelas a bacia hidrográfica do Rio Tocantins, duas importantes vias estruturantes brasileiras, a Ferrovia Norte-Sul e a Rodovia BR-153, o que exigirá em momento posterior a concessão da via navegável um cuidado regulatório que potencialize a otimização da Hidrovia do Rio Tocantins.

No Rio Tocantins, o transporte aquaviário de passageiros e mantimentos não tem um relevante papel no transporte e integração da população ribeirinha, o que é uma diferença relevante com outras hidrovias concessionáveis, como a do Rio Madeira. Em compensação, a baixa utilização do curso navegável e a posição geográfica tem a capacidade de impedir a formação de gargalos logísticos na região do MATOPIBA, já que cada comboio de barcas formado com 6 mil toneladas representa a mesma carga que 86 vagões ferroviários e 172 carretas de 35 toneladas cada.

Essas peculiaridades incentivam que o modelo de regulação da exploração dos 1.021 Km de Peixe/TO a Marabá/PA e dos 494 Km de Marabá/PA a Barcarena/PA apresente características que incentivem a utilização do modal e permitam a maior competitividade dos stakeholders regionais.

A regulação a ser realizada necessariamente deve fixar

parâmetros de carga mínima para os comboios de barcas a navegem pela hidrovia, a priorização na via navegável de comboios com carga de commodities agrícolas destinadas à exportação, a definição de janelas operacionais máximas de espera em áreas de cruzamento de embarcações com a preferência de ser mantida em movimento, o comboio carregado com carga agrícola navegando em direção a foz.

A implementação regulatória do requisito de carga mínima, além de concorrer para a consolidação da carga, promove a eficiência econômica do modal, pois garante que as embarcações operem com uma carga que justifique os custos de transporte, reduzindo o custo por unidade transportada.

Essa exigência minimiza o impacto ambiental do transporte hidroviário, pois embarcações com pouca carga tendem a operar de maneira menos eficiente, consumindo mais combustível por tonelada transportada.

A priorização regulatória na via navegável de comboios com carga de commodities agrícolas destinadas à exportação fomenta o desenvolvimento das cadeias produtivas já implantadas que podem ampliar a produtividade da área plantada, e permitirá que a hidrovia crie estruturas mais adaptadas a necessidade dessa importante região produtora, com ganho na produtividade do transportador, que diante do incentivo priorizará a formação de comboio de commodities semelhantes, uma vez que a similitude da carga exigirá condições operacionais parecidas, como tipo de embarcação, manuseio e logística de transporte, resultando em redução do custo operacional.

A autorização regulatória de fixação de janelas de tempo de espera máximos em áreas de cruzamento de embarcações, com prioridade de ser mantido no curso navegável o comboio de barcas carregadas com produtos agrícolas navegando em direção a foz, é crucial para aumentar a eficiência logística já que, ajuda a reduzir atrasos e congestionamentos, garantindo que as embarcações priorizadas não fiquem paradas por longos períodos nos desvios e contribuindo para um maior número de operações dos terminais receptores, o que irá melhorar a sua rotatividade, permitindo que mais embarcações sejam atendidas em menos tempo e retornem para realizar mais operações.

Importante registrar que não há a pretensão de se abordar de forma taxativa os incentivos regulatórios a serem implementados para a efetivação da hidrovia, sendo que todas as propostas elencadas podem ser efetivadas por meio de uma regulação responsiva, e não configuram criações isoladas, mas levam em conta as características únicas da Hidrovia do Rio Tocantins, buscando referência nas práticas adotadas no sistema hidroviário dos Estados Unidos e da República Popular da China, para impulso e otimização da hidrovia.

É INEQUÍVOCO QUE EM ALGUNS ANOS, AS VIAS TRADICIONAIS NÃO SERÃO CAPAZES DE SUPORTAR O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO QUE SE MULTIPLICA EM PROGRESSÃO GEOMÉTRICA A CADA ANO, SENDO AÍ QUE O POTENCIAL NAVEGÁVEL DESSA HIDROVIA (DO RIO TOCANTINS) DESDE O MUNICÍPIO DE PEIXE/TO ATÉ BARCARENA/PA, SE JÁ ESTIVER FUNCIONANDO, PODERÁ SER A RESPOSTA PARA ESSA EXIGÊNCIA PREMENTE



MARÇAL MUNIZ DA SILVA LIMA

Advogado e consultor jurídico com ênfase no setor ferroviário

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Um novo olhar para a terceirização de serviços no setor ferroviário

A

s discussões sobre o tema terceirização de serviços tem tomado um outro rumo no Brasil desde a promulgação do marco legal estabelecido nas Leis ns. 13.429/2017 e 13.467/2017, passando também, sem sombra de dúvida, pelas decisões do STF, tanto na fixação do tema de repercussão geral 725 (Leading Case RE 958252) e ADPF 324, como nas ADIs 5685 e 5695.

Essas discussões estão pautadas em dois grandes núcleos, no primeiro tem havido uma discussão polarizada entre STF x TST, já que o foco tem recaído sobre a legalidade e constitucionalidade do que convencionou-se a chamar de “pejotização”.

Mas um segundo núcleo relevante de discussão para todos os setores da economia do nosso país e, portanto, muito importante para o setor ferroviário, diz respeito à efetiva gestão dos contratos de terceirização e o gerenciamento dos riscos trabalhistas, financeiros e reputacionais dessa relação. É sobre esse prisma que buscamos esclarecer alguns pontos relevantes que preocupam o setor ferroviário e que devem ser melhor entendidos a fim de minimizar os riscos inerentes a prática da terceirização.

A lógica atual do capitalismo traz a circulação de bens como fator primordial, sendo a ferrovia uma rede técnica de circulação com grande capacidade de transporte, conectando grandes centros de produção e consumo com capacidade de impacto no comércio global. Para execução de suas atividades o setor tem grande investimento em processos de manutenção de sua malha ferroviária e material rodante, além de investimentos altos em tecnologia de suas composições e sistemas, como também necessidades de manter ambientes operacionais e alojamentos de seu pessoal em conformidade com a legislação (trabalhista, ambiental, etc). São essas as atividades que a terceirização de serviços tem grande relevância e implicação para o setor.

Nas atividades de manutenção (material rodante, via férrea, predial/operacional) e de tecnologia a especialização de serviços traz um enorme diferencial, possibilitando maior agilidade, inovação, melhoria contínua e, conseqüentemente, efetividade e qualificação dos serviços, já que essas atividades desenvolvidas pelos terceiros (ou parceiros) constituem a sua essencialidade ou o seu negócio principal (core business).

Ocorre, porém, que não se pode perder de vista a responsabilidade legal neste tipo de relação jurídica. As disposições legais que permitem a terceirização de serviços impõem a responsabilidade dos tomadores de serviços em garantir as condições de segurança, higiene e salubridade dos trabalhadores, quando o trabalho for realizado em suas

dependências ou local previamente convencionado em contrato, além da responsabilidade subsidiária pelas obrigações trabalhistas.

Uma visão mais amplificada dessa responsabilidade legal impõe às empresas (também do setor ferroviário) uma responsabilidade social neste tipo de contratação, isto é, alinhado às práticas ESG (Ambiental, Social e Governança), de sustentabilidade, há necessidade de as empresas terem como foco a gestão social, incluindo a prática de direitos humanos em suas metas e ações.

Investir em práticas ESG estabelecendo uma agenda e metas próprias tem sido algo fundamental para as empresas atualmente, independentemente do porte. O conceito ESG e sustentabilidade são usados para descreverem o quanto uma companhia busca maneiras de minimizar seus impactos no meio ambiente, e o quanto ela se preocupa com as pessoas em seu entorno e adota bons processos internos com foco no meio ambiente, governança, mas também no social.

Em 2015, todos os estados membros das Nações Unidas (ONU) adotaram a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável contendo 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), numa parceria global que tem múltiplos objetivos, como acabar com a pobreza, melhorar a saúde e a educação, reduzir desigualdade, apoiando o crescimento econômico, preservando oceanos e florestas e combatendo as alterações climáticas.

Em que pese a atuação dos Estados em prol dos ODS seja significativo, o setor privado desempenha um papel fundamental no alcance dos ODS através de ações de sustentabilidade corporativa. O cumprimento dos direitos humanos e das normas fundamentais da OIT faz parte da parte “S” (Social) do ESG.

Vale lembrar que os critérios de ESG também são relevantes na avaliação para concessão do crédito. Além dos indicadores econômico-financeiros, métricas complementares passaram a integrar a análise de concessão de recursos, possibilitando maior controle de riscos a longo prazo e uma visão mais globalizada.

Um exemplo bem prático foi a criação do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE B3) cujo objetivo é ser o indicador do desempenho médio das cotações dos ativos de empresas selecionadas pelo seu reconhecido comprometimento com a sustentabilidade empresarial. Por essas razões, o impacto das contratações e a execução dos serviços especializados são de alta relevância ao negócio ferroviário, sendo, portanto, necessário um planejamento adequado nas contratações e uma gestão operacional e colaborativa desses contratos.

UMA VISÃO MAIS AMPLIFICADA DESSA RESPONSABILIDADE LEGAL IMPÕE ÀS EMPRESAS (TAMBÉM DO SETOR FERROVIÁRIO) UMA RESPONSABILIDADE SOCIAL NESTE TIPO DE CONTRATAÇÃO, ISTO É, ALINHADO ÀS PRÁTICAS ESG (AMBIENTAL, SOCIAL E GOVERNANÇA), DE SUSTENTABILIDADE, HÁ NECESSIDADE DE AS EMPRESAS TEREM COMO FOCO A GESTÃO SOCIAL, INCLUINDO A PRÁTICA DE DIREITOS HUMANOS EM SUAS METAS E AÇÕES

OPINIÃO

**FREDERICO DOS SANTOS MESSIAS**

Juiz titular da 4ª Vara Cível de Santos (SP), coordenador do Núcleo de Justiça Especializado em Direito Marítimo do Tribunal de Justiça de São Paulo e professor opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Transporte, uma atividade de risco essencial

A

atividade de transporte é uma verdadeira protagonista da economia brasileira, representando, segundo dados da Conferência Nacional do Transporte, 6,8% do PIB. Essa atividade, essencial ao desenvolvimento do país, gera riscos.

O risco, portanto, é inerente à atividade de transporte.

Esse risco é aceito em prol do desenvolvimento da economia. É nesse contexto de risco aceito, que nasce a importância da responsabilidade civil do transportador.

A responsabilidade civil está fundada no princípio da reparação integral, previsto no artigo 944, do Código Civil, impondo-se ao responsável pelo dever de indenizar a efetiva restituição da parte lesada ao momento anterior ao do dano causado. Transporte e responsabilidade civil são conceitos indissociáveis, onde houver um, estará o outro também.

O contrato de transporte, em sua formulação geral, está regulado no artigo 730, do Código Civil.

O contrato de transporte é uma obrigação de resultado. Isso significa dizer que importa aos contratantes do contrato de transporte, a obtenção do resultado contratado.

O transportador, portanto, obriga-se pelo resultado convencionado, qual seja, entregar a carga confiada para transporte no destino, nas mesmas condições em que recebida na sua origem.

Não por outra razão, o contrato de transporte, para além da obrigação principal de transportar, possui uma obrigação anexa de depósito, pois o transportador, na condição de depositário da carga que lhe foi confiada ao transporte, se obriga com a sua entrega nas mesmas condições em que a recebeu, vale dizer, livre de qualquer avaria.

O risco potencial da atividade de transporte conduz o transportador pelo caminho da responsabilidade objetiva.

Nesse passo, afirma-se a natureza objetiva da responsabilidade civil do transportador, seja pela incidência do artigo 927, § Único, do Código Civil, seja pelo antigo Decreto Legislativo (Lei Federal) nº 2.681/12, mais conhecido como "Decreto das Estradas de Ferro" (também conhecido como "Decreto dos Transportes"), seja, ainda, pela Lei 11.442/2007 (Lei do Transporte de Cargas Rodoviárias).

A responsabilidade objetiva é aquela que prescinde do elemento subjetivo (culpa), bastando a presença dos três elementos essenciais a qualquer espécie de responsabilidade civil, quais sejam: conduta, dano e o nexo causal entre a primeira e o segundo.

Há quem sustente a existência da denominada "responsabilidade civil objetiva imprópria", a partir de uma culpa sempre presumida do transportador, a inverter o ônus da prova quanto à exclusão do nexo de causalidade, cujo efeito prático é o

mesmo da "responsabilidade objetiva pura", já que ambas admitem, como regra, a exclusão do nexo causal, com o ônus probatório imposto ao transportador.

Aqui, destaca-se, devido a importância da conclusão, o ônus probatório quanto à prova de qualquer causa excludente será do transportador.

Veja-se, assim, que o transportador não está alçado à condição de segurador universal, responsável pela reparação de todo e qualquer dano, mas somente aqueles para os quais concorreu, inseridos no círculo dos riscos assumidos por ele no exercício da sua atividade, terreno no qual ganham destaque os conceitos de fortuito interno e fortuito externo.

A análise de um determinado fato como fortuito interno – inserido no círculo dos riscos assumidos – e fortuito externo – externo ao círculo dos riscos assumidos – é uma análise necessariamente tópica, que somente se apresenta viável a partir do caso concreto.

Não por outra razão, um mesmo evento, a depender da situação de fato, poderá ser ora fortuito interno, ora fortuito externo, conforme as circunstâncias que se apresentarão e que servirão de base para análise do julgador por ocasião do seu julgamento.

Tome-se, como exemplo, o caso do roubo, sem maiores digressões em razão da limitação deste espaço.

Afirma-se o roubo como uma causa excludente da responsabilidade do transportador. Mas, será sempre causa excludente? E nos casos de transporte terrestre por percurso com sabida alta incidência de casos de roubo? O transportador adotou todas as diligências razoáveis?

Está posta a dificuldade, que somente à luz de um caso concreto será possível solucionar.

Em conclusão, a partir do que escrito nesse singelo texto, destaco a importância da atividade de transporte, em todos os seus modais, não apenas para a economia nacional, como já afirmei, mas, para além, o desenvolvimento mesmo da economia global, a implicar, por consequência, na elevação dos riscos pelo seu incremento, exigindo-se regras bem definidas a respeito da responsabilidade civil.

É importante o papel do Poder Judiciário na manutenção desse cenário de efetiva e integral reparação do dano, a partir dos riscos assumidos pelo transportador, não lhe obrigando nem a mais, nem a menos.

As decisões judiciais, implementadas a partir de Magistrado com conhecimento especializado sobre o setor, concretizam no mundo real o conceito abstrato de previsibilidade, ideia consentânea com o ideal de segurança jurídica.

Por isso, em prol da atividade de transporte, alinhada que deve estar com as melhores práticas internacionais do mercado, sempre destaco, segurança jurídica não é uma opção, é a única solução!



SHANA BERTOL

Advogada e diretora executiva do Ogmo/Paranaguá (PR)

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Qual será o futuro dos OGMOS?

Após mais de três décadas da lei que constituiu o OGMO – órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, muitos questionam se essa figura não teria cumprido seu papel no ciclo de transição, saindo de um sistema marcado pela gestão sindical e forte intervenção estatal, para um regime intermediado por uma entidade neutra.

Desde a sua constituição nos portos brasileiros, a figura do OGMO sempre foi estigmatizada pela ineficiência, de um lado pela cultura de resistência de todo um setor a uma entidade até então desconhecida, e do outro face às amarras legais que impossibilitam uma gestão autônoma e independente.

Isso porque, apesar da Lei dos Portos delegar ao OGMO a responsabilidade pelo fornecimento e administração da mão de obra portuária, não lhe conferiu o poder de direção do negócio, especialmente quanto à entrada e à saída de trabalhadores portuários avulsos do sistema, à aplicação de medidas disciplinares aos trabalhadores que cometem infração e à adoção de ferramentas básicas de gestão, tais como: assiduidade, compulsoriedade e organização das escalas de trabalho para atender as demandas de falta de mão de obra.

Vale notar que com o afastamento da aposentadoria como causa de extinção da inscrição do trabalhador portuário avulso no OGMO, a Lei dos Portos limitou ainda mais as possibilidades de exclusão dos trabalhadores do sistema, permanecendo somente as hipóteses de morte e cancelamento por processo administrativo ou plano de desligamento voluntário. Nesta seara, o cancelamento por processo administrativo é feito através da Comissão Paritária, a qual tem atribuição legal de solucionar os litígios decorrentes da relação de trabalho portuário.

No entanto, o que se verifica na prática é que a Comissão Paritária, na forma como constituída (trabalhadores portuários e operadores portuários), não tem a efetividade almejada em razão da falta de consenso dos membros sobre a aplicação da penalidade, conforme bem apontado no Relatório TCU - Tribunal de Contas da União (TC 021.614/2023-7): "(...) constata-se que, de um total de 4.200 penalidades aplicadas entre 2017 2020, submetidas à apreciação das comissões paritárias, quase 63% foram reduzidas ou anuladas".

Essa ausência de autonomia para que o OGMO de fato gerencie a mão de obra portuária, resulta em uma cultura de ingerência dos trabalhadores, prevalecendo preferências pessoais na escolha de atividades e impunidade quanto às infrações cometidas na faixa portuária. A junção desses fatores resulta na dificuldade de uma necessária e efetiva renovação

no quadro de trabalhadores portuários, para manter no sistema aqueles que sobrevivem do porto e atingem um nível de desempenho e performance nas operações portuárias.

A insuficiência da aplicação dos recursos recolhidos pelo setor portuário ao Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo FDEPM), é outro desafio a ser enfrentado pelos OGMOS, que acabam por não atender de forma eficiente e satisfatória ao treinamento e capacitação da mão de obra, na medida que não têm a gestão deste fundo. Muitos OGMOS são obrigados a adotar políticas próprias de treinamento, impactando em duplicidade de recolhimento pelos operadores portuários.

Outra questão que coloca em risco a sobrevivência dos OGMOS são os vultuosos passivos trabalhistas que a entidade responde em razão da responsabilidade solidária prevista na Lei 12.815/2013, acarretando um alto custo para operadores portuários, em especial aqueles ativos e operantes, que tentam se desvencilhar de passivos trabalhistas que não deram causa, gerando possíveis barreira para novos entrantes.

E aqui, um parêntese, para esclarecer que a grande maioria desses passivos trabalhistas envolvendo os OGMOS não decorrem de inobservância das suas atribuições e responsabilidades conferidas pela Lei Portos. O que se observa pelas inúmeras demandas que tramitam no poder judiciário, é a universalização da solidariedade que tornou os OGMOS um garantidor de todo e qualquer crédito trabalhista decorrente da tomada de mão de obra dos trabalhadores portuários avulsos.

A somatória desses engessamentos legais compromete sobremaneira o core business do OGMO, que é justamente fornecer e gerir uma mão de obra portuária que atenda a demanda dos portos de forma eficiente, qualificada e segura.

Em que pese os ventos soprarem contra a maré, muitos OGMOS aprenderam a nadar e sobreviver, se reinventado ao encontrar alternativas para agregar valor para atividade portuária, adotando uma cultura de empresa privada, na qual o produto é a mão de obra portuária, os clientes são os operadores portuários e terminais, buscando gerar resultado operacional para que seus clientes obtenham lucro.

Mas o momento é oportuno para olharmos para o futuro! Foi criada pela Câmara dos Deputados uma comissão de juristas para elaborar uma proposta de revisão do arcabouço legal portuário, em que se almeja que todas essas limitações e restrições legais sejam revistas, a fim de conferir aos OGMOS independência e autonomia para fazer a gestão da mão de obra portuária, elevando assim a eficiência operacional dos portos.

APESAR DA LEI DOS PORTOS DELEGAR AO OGMO A RESPONSABILIDADE PELO FORNECIMENTO E ADMINISTRAÇÃO DA MÃO DE OBRA PORTUÁRIA, NÃO LHE CONFERIU O PODER DE DIREÇÃO DO NEGÓCIO, ESPECIALMENTE QUANTO À ENTRADA E À SAÍDA DE TRABALHADORES PORTUÁRIOS AVULSOS DO SISTEMA, À APLICAÇÃO DE MEDIDAS DISCIPLINARES AOS TRABALHADORES QUE COMETEM INFRAÇÃO E À ADOÇÃO DE FERRAMENTAS BÁSICAS DE GESTÃO

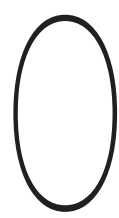
OPINIÃO

**MARIA CRISTINA GONTIJO PERES VALDEZ SILVA**

Advogada atuante nas áreas do Direito Ambiental, Marítimo e Portuário, auditora ambiental de portos e professora universitária
opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Reflexões sobre a jornada da sustentabilidade no setor portuário brasileiro e a esperança dos fundos verdes



ESG, sigla que remete às boas práticas de governança social e ambiental, passou a ser temática obrigatória a ser discutida nos fóruns de infraestrutura do setor portuário e de navegação. Em paralelo a isso, soma-se o fato de que o Brasil tomou seu lugar como protagonista da segurança alimentar mundial, sendo um dos maiores exportadores de proteína animal e vegetal do planeta. Somos de fato, o “país do agronegócio”.

E neste ponto, o investimento em pesquisa, somado ao fomento da produção, fez a diferença, tornando o agronegócio extremamente competitivo em relação ao setor de infraestrutura brasileiro, que demorou a ter a mesma atenção por parte das políticas públicas de desenvolvimento econômico, e que hoje precisa recuperar o tempo perdido. É importante lembrar que Evaristo de Miranda, engenheiro agrônomo de formação, com Mestrado e Doutorado em Ecologia, foi um dos grandes idealizadores da sustentabilidade no agronegócio, e um dos responsáveis pela Embrapa ser a referência mundial que é hoje.

E sim, se dentro da “porteira” passamos a ser referência, inclusive enfrentando desafios, como a moratória da soja, e prestes a enfrentar novos parâmetros e restrições que entrarão em vigor em 2025, pela União Europeia, a mesma situação não se deu de forma tão incisiva em relação à infraestrutura e à indissociável logística, necessárias tanto para atender ao setor produtivo (exportações e importações), como para atender as demandas da economia interna e da população que reside em um país de dimensões continentais como o Brasil.

Outra curiosidade é que entre 2016 e 2018, no Brasil pouco se falava em transição energética e redução de emissões de gases de efeito estufa no transporte marítimo. Falar de quantificação, então, poderia ser considerado uma piada. Hoje as certificações GHG Protocol são uma realidade.

Mas por que a preocupação, por exemplo, com as questões relacionadas à poluição atmosférica na navegação e nos portos não era tão significativa? A justificativa é que os estudos da época mostravam, naquele momento pré-pandemia de COVID-19, que a indústria da navegação, além de ser responsável pelo consumo de aproximadamente 12% da matriz energética mundial (2019), emitia em média 1 (um) bilhão de toneladas de dióxido de carbono por ano, sendo responsável por aproximadamente 3% das emissões mundiais. Então, estava tudo certo? Não!

O fato é que o crescimento elevado da frota naval e o aumento do comércio mundial tendiam a elevar as emissões para 1,7 bilhões de toneladas anuais até 2050, se nenhuma medida fosse tomada naquele momento (HARRIS e BAKER, apud GONTIJO, 2021). Assim sendo, o cenário mudou, e a busca pela sustentabilidade teve início também no transporte marítimo e no setor portuário brasileiro. Somou-se a essa equação, a pandemia de COVID-19, novas guerras no contexto geopolítico, discussões acaloradas no âmbito da indústria da navegação, os movimentos de verticalização e o próprio

movimento ESG dentro do mercado financeiro mundial.

Como exemplo desta transformação, o setor presencia o protagonismo do Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR, que recentemente criou uma Diretoria de Sustentabilidade; e a ação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ junto com a Marinha do Brasil, assumindo obrigações de fiscalizar e implementar instrumentos de sustentabilidade no transporte marítimo e nos portos brasileiros.

Essa nova realidade não está restrita ao setor de navegação de longo curso, também abrangendo a cabotagem e navegação interior. Além disso, o MPOR recentemente traçou objetivos específicos para o setor portuário, com base no Plano Clima, consequência direta não só dos ODS - Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, mas também da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima de 1997 (UNFCCC). Esses objetivos específicos se referem a temas como: selos de sustentabilidade e prêmios ESG, planejamentos e projetos nas futuras concessões, BR do Mar, ampliação do Fundo da Marinha Mercante (FMM), combustível sustentável da aviação - SAF, e possibilidade do uso do hidrogênio verde (net zero emissions), entre outros.

Portanto, o Brasil é cobrado por meio de acordos internacionais e contratos privados, no que se refere aos produtos que exporta, e tem atendido aos parâmetros de sustentabilidade impostos. Então, quando vamos entender e internalizar que os parâmetros de sustentabilidade recaem sobre toda a cadeia logística? Por que ainda estamos discutindo os conceitos de logística ecoeficiente e portos verdes como algo inatingível?

Dessa reflexão surge a questão: como fomentar e desenvolver infraestrutura e negócios obedecendo aos parâmetros de sustentabilidade no Brasil? Essa análise deve considerar não só navios ecoeficientes, mas também instalações portuárias ecoeficientes para receber e operar essas embarcações, o que depende de cada caso. O certo é que, com o surgimento dos chamados “fundos verdes”, o movimento ESG ganhou mais força. Exemplo são os Princípios de Poseidon, uma framework de alinhamento climático desenvolvida pelos principais bancos marítimos, para estabelecer uma estrutura global comum para avaliar quantitativamente e revelar se as carteiras de empréstimos das instituições financeiras estão alinhadas com os objetivos climáticos adotados (2020).

Por outro lado, Poder Público brasileiro também precisa, com ética e independência, regular e ofertar segurança jurídica tanto ao investidor, quanto ao executor de projetos de infraestrutura “verde”. Considerando a potencial obtenção de greenbonds a partir de fundos públicos ou privados, nacionais ou internacionais, se impõe o desafio de buscar consultorias especializadas, e de amadurecer e tornar mais objetivas e rapidamente implementáveis as discussões e instrumentos normativos que vão proporcionar a necessária segurança, sob pena de falharmos (a exemplo do caso dos créditos de carbono), e termos que mais uma vez tentar recuperar o prejuízo.

SE DENTRO DA “PORTEIRA” PASSAMOS A SER REFERÊNCIA, INCLUSIVE ENFRENTANDO DESAFIOS, COMO A MORATÓRIA DA SOJA, E PRESTES A ENFRENTAR NOVOS PARÂMETROS E RESTRIÇÕES QUE ENTRARÃO EM VIGOR EM 2025, PELA UNIÃO EUROPEIA, A MESMA SITUAÇÃO NÃO SE DEU DE FORMA TÃO INCISIVA EM RELAÇÃO À INFRAESTRUTURA E À INDISSOCIÁVEL LOGÍSTICA



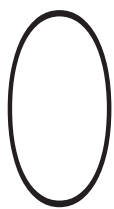
PEDRO CALMON NETO

Advogado e professor de pós-graduação

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

O futuro da navegação de cabotagem no Brasil



fomento para o desenvolvimento de soluções logísticas é necessário e entidades têm desempenhado papel de destaque. Um grande e positivo exemplo é o BRASIL EXPORT, um fórum permanente e agregador que tem percorrido todas as regiões do País discutindo soluções para a logística, infraestrutura e transportes, consolidado como o mais abrangente e positivo movimento do Brasil neste segmento.

Uma iniciativa que tem se mostrado central nesse cenário é a BR do Mar e as alterações legislativas trazidas com a Lei 14.301/2022 que, além de criar um programa para incentivar e modernizar a cabotagem no país, com reflexos diretos sobre a logística, a infraestrutura portuária e a economia como um todo, também possibilitou o ingresso de novos players no mercado de cabotagem estimulando o desenvolvimento sustentável, necessidade de investimentos para modernização, eficiência, modicidade com o aumento concorrencial.

A Importância da Navegação de Cabotagem

O Brasil possui um litoral extenso e uma malha hidroviária que, sem dúvida, pode e merece ser melhor aproveitada – a chamada Amazônia Azul. Historicamente, no entanto, o transporte de cargas tem sido majoritariamente rodoviário, gerando altos custos logísticos, maior impacto ambiental e sobrecarga das estradas. A navegação de cabotagem surge como uma alternativa eficiente e sustentável, capaz de melhorar a circulação de produtos e impulsionar o desenvolvimento econômico das regiões litorâneas.

Segundo estudos da Organização das Nações Unidas (ONU), cerca de 80% das mercadorias comercializadas no mundo são transportadas em navios, com uma estimativa de crescimento médio de 2% por ano, destacando que, segundo a última publicação sobre o mercado marítimo da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), com dados de 2023, a frota mundial é composta das seguintes porcentagens (com base na arqueação bruta das embarcações): 42.8% dos navios são de cargas granel (bulk carriers), 28.7% de óleo (oil tankers), 13.4% de contêineres (container ships), 6.2% de químicos e gases (chemical tankers and gas carriers), entre outros.

A cabotagem traz inúmeras vantagens: o custo por tonelada transportada é menor, há menor emissão de poluentes e o trânsito nas estradas é reduzido, gerando menos desgaste das vias. Além disso, essa modalidade de transporte apresenta maior capacidade de carga e previsibilidade de entregas, fatores que ajudam na competitividade das empresas que dependem de logística, além da segurança no transporte e geração de emprego de alta desempenho.

Os Avanços da BR do Mar

Lançado em 2020, o programa BR do Mar busca expandir e modernizar a cabotagem no Brasil. Entre seus objetivos, está o estímulo à concorrência, a ampliação da frota disponível e a simplificação dos processos burocráticos, para tornar essa modalidade de transporte cada vez mais atrativa. Um ponto chave é a flexibilização das regras para afretamento de embarcações estrangeiras, permitindo uma maior oferta de navios para atender a crescente demanda por cabotagem.

Além disso, a BR do Mar prevê o fortalecimento da indústria naval brasileira, por meio de incentivos à construção de novas embarcações e ao desenvolvimento de tecnologia voltada à navegação costeira. A ideia é criar um ambiente de negócios mais dinâmico, capaz de atrair investimentos e oferecer um transporte de cargas mais eficiente e integrado.

Em que pese ainda pendente de regulamentação grande parte da BR do Mar, o art. 18 da Lei 14.301/2022 alterou o art. 10, incluindo o §1º no inciso IV da Lei 9.432/1997, autorizando, para a navegação de cabotagem, o afretamento de embarcação estrangeira a casco nu, com suspensão de bandeira, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira, o que antes não era possível.

Está acertada alteração somada a algumas outras já possibilitam ver resultados expressivos da iniciativa, não só tornando o afretamento de embarcações mais acessível pelas Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) já existentes, aumentando a capacidade de carga a ser transportada, mas também possibilitando o surgimento de novas EBNs, devidamente outorgadas pela ANTAQ, tais como a Norcoast (contêiner), Braskem (químicos e gases) e Alcoa (granel).

Esse cenário representa um avanço significativo para o setor de logística, mas ainda há desafios a serem superados.

Desafios e Perspectivas Futuras

Apesar dos progressos, ainda há obstáculos para que a cabotagem atinja seu pleno potencial no Brasil. Um dos desafios está na modernização da infraestrutura portuária. Embora o país tenha uma extensa costa, muitos portos ainda carecem de investimentos em equipamentos e tecnologia, o que impacta a eficiência das operações. Investir na modernização e na expansão dos portos é fundamental para viabilizar um crescimento sustentável da cabotagem.

Além disso, é necessário um ambiente regulatório estável e previsível para estimular investimentos de longo prazo. A legislação atual já deu passos importantes nesse sentido, mas ainda há espaço para simplificações e ajustes que promovam uma maior competitividade no setor.

O futuro da navegação de cabotagem no Brasil parece promissor. A BR do Mar representa um avanço importante para a logística nacional, mas é fundamental que governo e setor privado trabalhem juntos para superar os desafios ainda existentes. Um ambiente portuário mais moderno, uma regulação clara e incentivos ao desenvolvimento da indústria naval são passos essenciais para consolidar a cabotagem como um dos pilares da logística no Brasil.

A Transição para Combustíveis de Baixo Carbono e Corredores Verdes no Transporte Marítimo

Outro ponto de destaque é a necessidade de transição visando uma maior defesa do meio ambiente. A mudança para combustíveis de baixo ou zero carbono é hoje vista como a principal forma de descarbonização no setor marítimo, superando outras medidas como digitalização e captura de carbono.

Embora a transição energética esteja apenas começando, segundo o estudo da UNCTAD de 2023, já existem avanços, com cerca de um terço das embarcações encomendadas em 2022 sendo projetadas para usar combustíveis alternativos.

Essa transição requer uma transformação nas cadeias de produção e distribuição de combustíveis, envolvendo stakeholders dos setores de transporte marítimo, portos, energia e finanças. Para atingir uma descarbonização completa até 2050, segundo o supracitado estudo da UNCTAD, serão necessários investimentos substanciais, estimados entre US\$ 8 e 28 bilhões por ano, além de investimentos na produção e distribuição de combustíveis, que podem chegar a US\$ 90 bilhões anuais. Mas além do investimento é necessário o comprometimento de setores governamentais como a ANTAQ e ANP. Hoje a ANTAQ já tem em sua agenda o desenvolvimento de excelentes iniciativas neste sentido, tais como o estudo sobre a descarbonização, de relatoria do Diretor Caio Farias, como a implementação do "Selo Verde" de relatoria da diretora Flavia Takafashi.

Uma abordagem colaborativa é necessária para alcançar a descarbonização, envolvendo todos os elos da cadeia de valor marítima, tais como as supracitadas iniciativas da ANTAQ, bem como a criação dos "corredores verdes", iniciativa consolidada oficialmente durante a COP26 (Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2021) por meio da Declaração de Clydebank, que estabelece o compromisso de criar rotas colaborativas entre portos que incentivam o uso de combustíveis limpos e o desenvolvimento de tecnologias verdes. Em que pese o Brasil não estar entre os 22 (vinte e dois) países que assinaram a Declaração, vemos diversas empresas brasileiras já se envolvendo e adotando práticas relacionadas aos "corredores verdes", especialmente considerando o potencial da cabotagem e do setor de apoio portuário e a relevância do transporte marítimo na economia brasileira.

Conclusão

A navegação de cabotagem é uma alternativa estratégica para o transporte de cargas no Brasil, oferecendo vantagens econômicas, ambientais e logísticas. Com a implantação da BR do Mar, o país deu um passo significativo rumo à modernização e expansão desse modal, mas ainda há muito a ser feito. Com infraestrutura adequada, regulação clara e incentivo à indústria naval, a cabotagem pode se tornar uma das principais forças da logística brasileira, contribuindo para o desenvolvimento econômico e a integração do país.

O FOMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO DE SOLUÇÕES LOGÍSTICAS É NECESSÁRIO E ENTIDADES TÊM DESEMPENHADO PAPEL DE DESTAQUE. UM GRANDE E POSITIVO EXEMPLO É O BRASIL EXPORT, UM FÓRUM PERMANENTE E AGREGADOR QUE TEM PERCORRIDO TODAS AS REGIÕES DO PAÍS DISCUTINDO SOLUÇÕES PARA A LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES, CONSOLIDADO COMO O MAIS ABRANGENTE E POSITIVO MOVIMENTO DO BRASIL NESTE SEGMENTO

OPINIÃO

**NELSON CAVALCANTE**

Juiz do Tribunal Marítimo

opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

Burocracia X Desenvolvimento Portuário

de conhecimento geral que o Brasil escoia praticamente toda sua produção agrícola e industrial através dos portos. Produtores de grãos, carne, minério, petróleo, máquinas e manufaturados em geral dependem do mar para enviar sua produção e receber seus insumos, fazendo com que mais de 90% de nosso comércio exterior seja realizado por via marítima, através de portos espalhados ao longo dos nossos mais de 8.600 quilômetros de litoral, vários deles elencados entre os maiores escoadores mundiais de produtos como café, soja e minério de ferro.

Sabe-se também que o transporte de cabotagem, que foi sendo superado pelo modal rodoviário como principal matriz de transporte de nosso país a partir da segunda metade do século passado, está novamente ganhando importância nas políticas públicas, curiosamente não pela óbvia vantagem logística, mas pela necessidade de nos adequarmos aos parâmetros de sustentabilidade exigidos internacionalmente, levando-nos a buscar novamente a implementação de técnicas de transporte mais limpas, visando a redução da emissão de gases poluentes.

Ainda falando sobre navegação de cabotagem, os mais de 20.000 quilômetros de vias navegáveis através do Rio Amazonas e de seus afluentes nunca permitiram que essa fosse superada em importância pelo transporte rodoviário. Com isso, atualmente navegam pela vastidão da Amazônia mais de 40.000 embarcações ostentando a bandeira brasileira, dos mais diversos tipos e portes, transportando mercadorias e pessoas, servindo-se de terminais, a maioria improvisados, que não retratam a importância econômica do setor. A modernização da frota e a melhoria na infraestrutura portuária ao longo daquela gigantesca via navegável interior se impõem. Há muito a ser feito ali.

Não é nenhuma novidade, portanto, que o Brasil depende do modal marítimo para ver sua economia girar e que a solução dos muitos gargalos logísticos de nosso país criaria um manancial infinito de negócios. Então por que é tão difícil empreender em infraestrutura portuária?

A CEPORTOS (Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias) fez ao longo desse ano de 2024 uma série de audiências públicas para ouvir trabalhadores e empresários do setor portuário. Se os discursos ali ouvidos fossem organizados em uma nuvem de palavras certamente que a palavra BUROCRACIA ocuparia o centro da nuvem com forte destaque. Essa se repetiu em todas

as queixas apresentadas pelas diversas organizações que congregam empresas e trabalhadores, criando até um certo consenso entre elas no sentido de que a pressão do estado é o grande vilão para o desenvolvimento do setor.

A obtenção de uma concessão, arrendamento ou autorização depois de um longo e espinhoso processo não é o fim, mas só o começo da batalha contra o estado que de um lado concede, arrenda ou autoriza, mas de outro impõe barreiras que dificultam a “navegação” tranquila daquele que conseguiu o contrato e quer, finalmente, empreender e obter lucro de seu negócio, uma vez que qualquer modernização tecnológica visando a ampliação da capacidade de movimentação de carga nos terminais ainda esbarra na necessidade de se obter a autorização não apenas do poder concedente, mas de uma série de entidades públicas que, parece até, se alinham no intuito de dificultar a tarefa, conforme disseram alguns durante aquelas audiências.

Não há um mapa que ajude o empreendedor a superar o labirinto de leis, normas, regulamentos, portarias, instruções, resoluções, entendimentos jurisprudenciais e outras tantas normativas que compõem nosso sistema, regras essas não raramente contraditórias. Ele tem que se valer de bons advogados, paciência e uma boa dose de coragem para enfrentar essa aparente falta de incentivo da burocracia nacional. A simplificação de regras e, principalmente, a concentração de toda a burocracia, ou a maior parte dela pelo menos, em uma só agência reguladora foi uma reivindicação comum que a CEPORTOS levou em consideração na elaboração de seu trabalho que ainda será submetido ao Poder

Legislativo antes de virar a Nova Lei dos Portos, a terceira em trinta anos, vale lembrar.

É importante que se afirme que uma lei nova não será capaz de alavancar o setor sozinha se não houver por parte do Poder Público a vontade efetiva de transformar nossa infraestrutura portuária deficiente naquela que o maior exportador de minérios e grãos do mundo merece. Estamos produzindo cada vez mais, mas não estamos nos estruturando na mesma velocidade e se o Brasil quer que a iniciativa privada se responsabilize por instalar estruturas portuárias, dragar e balizar canais para receber navios em portos seguros, todas responsabilidades que já foram do setor público e que foram transferidas para o setor privado, então deve facilitar o trabalho daquele que lhe assumiu as tarefas. Navegar é preciso, mas com essa burocracia...

— O TRANSPORTE DE CABOTAGEM, QUE FOI SENDO SUPERADO PELO MODAL RODOVIÁRIO COMO PRINCIPAL MATRIZ DE TRANSPORTE DE NOSSO PAÍS A PARTIR DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO PASSADO, ESTÁ NOVAMENTE GANHANDO IMPORTÂNCIA NAS POLÍTICAS PÚBLICAS, CURIOSAMENTE NÃO PELA ÓBVA VANTAGEM LOGÍSTICA, MAS PELA NECESSIDADE DE NOS ADEQUARMOS AOS PARÂMETROS DE SUSTENTABILIDADE EXIGIDOS INTERNACIONALMENTE



GABRIELA HECKLER

Gerente Jurídico e Compliance da BTP. Doutoranda em Direito pela Universidade de Hamburgo
opinio@portalbenews.com.br



GUILHERME MONTEIRO

Advogado do escritório Lourenço Ribeiro e pós-graduando em Direito Administrativo pelo IDP

► DIREITO

Crise de confiança: o que está em jogo com a suspensão da cobrança pela guarda provisória de contêineres?

A

recente decisão da ANTAQ, proferida na 572ª Reunião Ordinária de Diretoria, marca um ponto de inflexão na regulação portuária do país. Ao suspender a cobrança pela prestação do serviço de guarda provisória de cargas - prevista no item 1.2.13 do Anexo II da Resolução ANTAQ nº 109/2023 - abre-se um leque de questionamentos não apenas sobre a análise regulatória da agência, mas também sobre as consequências práticas dessa deliberação para todo o mercado de portos no Brasil.

Em agosto/2024, o MDIC concedeu à Antaq o selo Ouro pela Resolução nº 109/2023 da agência, reconhecendo, assim, a excelência regulatória e a clareza nas definições de serviços portuários. Como, então, conciliar essa distinção premiada com a revogação de um item fundamental, e que é o resultado de um procedimento de aprovação da norma que tramitou por quatro anos, com amplas discussões e aprovação unânime pela Diretoria da ANTAQ?

A revogação do item 1.2.13 foi baseada em um entendimento que, à primeira vista, sugere uma mudança de postura da ANTAQ em relação à própria lógica regulatória que ela construiu. Por mais de uma década, mesmo sob questionamento judicial e em órgãos de controle, a ANTAQ consolidou, por meio da Resolução nº 2.389/2012 e suas subsequentes (como as Resoluções nº 34/2019 e 72/2022), uma linha de entendimento muito clara: "a cesta de serviços no âmbito do box rate abrange, na importação, os serviços prestados até a colocação do contêiner na pilha".

Essa opção regulatória por limitar a box rate na importação até a colocação do contêiner na pilha é muito lógica. A partir desse momento, cada carga terá um caminho diverso e, portanto, uma variedade de serviços. Se todos esses serviços prestados a partir de então estivessem incluídos na box rate, os usuários pagariam por todos os serviços, ainda que não usufruíssem de todos eles. Por consequência, isso sim aumentaria o Custo Brasil. A restrição da abrangência da box rate, portanto, é a opção mais econômica para os usuários e para toda a cadeia logística. O usuário só paga pelos serviços que usou, e não há nenhuma cobrança em duplicidade.

Afora isso, é inegável que o papel do terminal portuário, conforme previsto no Regulamento Aduaneiro e na Lei dos Portos, transcende a simples movimentação de mercadorias. Ele assume, de fato, uma responsabilidade bem mais complexa e relevante: a de fiel depositário das cargas sob sua guarda. Ao se fazer com que o terminal atue como um depositário, estabelece-se um vínculo jurídico oneroso. O terminal não guarda mercadorias por cortesia - ele o faz dentro de um arcabouço normativo que lhe impõe riscos, responsabilidades e custos. Juridicamente, trata-se de um depósito necessário, que, de acordo com o Código Civil, não se presume gratuito (artigos 647, I, e 651).

Portanto, ainda que a carga seja armazenada (para efeitos aduaneiros) em outro recinto alfandegado, enquanto ela está sob a guarda do terminal portuário, há custos e responsabilidades do terminal sobre ela. Inclusive, no ordenamento jurídico brasileiro, as responsabilidades do terminal portuário como depositário das cargas não têm nenhuma limitação normativa, o que contrasta com as práticas adotadas nos principais portos globais. É diferente do que ocorre na Alemanha, por exemplo, em que a responsabilidade do recinto se limita ao equivalente a R\$6,64/kg de carga.

Assim, a suspensão da cobrança pelo serviço de guarda provisória, está, na prática, ignorando o ônus que a legislação impõe ao terminal. Isso significa que, ao desonerar os terminais retroportuários desse custo, transfere-se o fardo para os terminais portuários, que permanecem com a responsabilidade e os riscos, mas sem a devida compensação financeira.

Ficam, assim, várias perguntas. Os terminais portuários não serão mais os

responsáveis pelos custos decorrentes da guarda das cargas? Quem vai pagar pela outorga da área pátio (em que ficam segregados os contêineres mantidos em guarda provisória), pela tecnologia empregada e pelos profissionais especializados atrelados a essas atividades? Havendo avarias ou o não recolhimento de impostos, os terminais não serão mais responsabilizados?

Note-se inclusive a artificialidade da solução adotada. Por ela, se um contêiner fica dois dias no terminal portuário, ele poderá cobrar pelo depósito quando a presença de carga ocorrer no próprio terminal, mas não poderá cobrar pela mesma atividade quando a presença de carga se der em outro recinto. Com o máximo respeito, não há lógica nesse entendimento, uma vez que a atividade de depósito prestada nos dois casos é exatamente a mesma, com os mesmos custos e responsabilidades.

As normas editadas por agências reguladoras, como bem sabemos, não têm natureza constitutiva. Elas não têm o poder de criar ou destituir novos direitos ou deveres. Muito menos podem contrariar previsões contidas em lei formal. Isso significa que a ANTAQ, ao regulamentar o serviço de guarda provisória, deveria apenas reconhecer sua existência e definir suas diretrizes operacionais, inclusive instituindo critérios de avaliação de abusividade, se for o caso, e penalizando condutas concretas que estejam em discordância com as normas. Não cabe à agência alterar a natureza jurídica do serviço nem impedir que haja a cobrança de uma contraprestação - afinal, de acordo com o Código Civil, o depósito legal não se presume gratuito. Ao decidir pela suspensão dessa cobrança, a agência parece assumir um papel constitutivo, criando um novo cenário regulatório que contraria a legislação.

Mas, para além disso, a suspensão da cobrança pelo serviço de guarda provisória não é apenas uma questão tarifária. É uma desconstrução da previsibilidade que deveria reger o mercado portuário. O investidor olha para o Brasil e vê um cenário onde regras podem ser alteradas do dia para a noite, sem consulta, sem aviso prévio, em julgamentos de casos concretos, sem as devidas análises de impacto regulatório e desconsiderando todo um histórico de entendimentos já consolidados no próprio órgão regulador. É como se estivéssemos perpetuamente mal colocados em rankings de Economic Freedom e Doing Business, dentre outros motivos, pela insegurança jurídica. A ANTAQ deve atuar para harmonizar o setor, conforme determina o artigo 20, II, b, da Lei nº 10.233/2001 - mas nesse assunto, gera dúvidas. E essas dúvidas geram subsídios cruzados, distorções que impactam nos investimentos dos terminais portuários.

Um ponto de atenção é o argumento do voto condutor, que interpretou de forma descontextualizada uma decisão do TCU de 2019, originalmente sobre THC, como aplicável ao serviço de guarda provisória. Essa extensão de entendimento deixa de levar em conta o fato de que, um pouco antes desse julgamento da ANTAQ, o próprio TCU, em auditoria operacional, já havia emitido instrução técnica indicando ser legítima a cobrança pela guarda provisória. A cobrança foi justificada pela clara distinção entre box rate, THC e SSE, e pela responsabilidade ilimitada que os terminais possuem sobre a carga - afinal, as mercadorias ocupam fisicamente o espaço do terminal. A qualidade desse estudo foi até publicamente endossada pelos Ministros Jorge Oliveira e Benjamin Zymler na Sessão de Plenário do dia 18/09/2024, apesar de o trabalho não ter ainda sido julgado em definitivo.

A ANTAQ está à mercê de diversos controles que já restringiram sua atuação técnica, e é temerário que, mesmo sem o Plenário do TCU ter se manifestado formalmente sobre a guarda provisória, a agência tenha adotado uma postura cativa, deferindo-se a uma interpretação que sequer foi formalizada. Movimentos regulatórios como esse geram incertezas ao mercado, passam ao largo da segurança jurídica que tanto se evoca e afastam investimentos importantes para o país - e que poderiam contribuir muito (estes sim) para a redução do Custo Brasil. Impedir que se cobre pela prestação de uma atividade que gera custos e responsabilidades definitivamente não é o melhor caminho.

É INEGÁVEL QUE O PAPEL DO TERMINAL PORTUÁRIO, CONFORME PREVISTO NO REGULAMENTO ADUANEIRO E NA LEI DOS PORTOS, TRANSCENDE A SIMPLES MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS. ELE ASSUME, DE FATO, UMA RESPONSABILIDADE BEM MAIS COMPLEXA E RELEVANTE: A DE FIEL DEPOSITÁRIO DAS CARGAS SOB SUA GUARDA

OPINIÃO

**INGRID ZANELLA ANDRADE CAMPOS**

Advogada especialista em Direito Marítimo, Portuário Ambiental e Aduaneiro, vice-presidente da OAB Seccional Pernambuco e juíza suplente do Tribunal Marítimo
opinioao@portalbenews.com.br

► DIREITO

A regulação portuária das indústrias de hidrogênio verde

A

tualmente, muito se debate sobre a importância do hidrogênio verde, o combustível do futuro, à economia no Brasil, como uma nova fonte energética. Para garantir o aspecto verde, enquanto fonte de energia sustentável, até o meio de transporte do hidrogênio é considerado.

O hidrogênio verde é considerado como uma possível solução de baixo carbono plenamente aplicável às indústrias com alto consumo energético. São inúmeras as possibilidades e benefícios, sem mencionar que envolve uma fonte de energia sustentável.

Os investimentos anunciados para construção de usinas produtoras de hidrogênio verde (H2V) no Brasil já somam mais de US\$ 22 bilhões. De acordo com o Hydrogen Council (2022), o hidrogênio precisa crescer sete vezes para apoiar a transição energética global, chegando a representar 10% do consumo total de energia até 2050.

Diante de sua notória relevância, o hidrogênio verde foi inserido na matriz energética brasileira após a publicação da Lei n.º 14.498/2024, que dentre outras coisas instituiu a Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono.

Considerando a crescente demanda, indústrias de hidrogênio verde vêm buscando espaços em áreas portuárias. A referida procura considera de forma estratégica fatores como a localidade, logística de exportação, existência de Zona de Processamento de Exportação (ZPE), proximidade de polos industriais, além da capacidade da região no desenvolvimento de energias renováveis.

Portanto, não há como se fomentar a indústria de hidrogênio verde sem um planejamento regulatório portuário, através da ocupação de uma área dentro do porto organizado de forma segura.

Para a identificação da área mais apropriada, considerando os fatores acima, são necessários estudos iniciais, incluindo a viabilidade operacional, logística, ambiental e econômica, além da disponibilidade de áreas portuárias localizadas de forma estratégica. E no caso de indústrias de hidrogênio verde, será necessário apresentar o Estudo de Análise de Risco (EAR), para avaliação da vulnerabilidade do empreendimento e da região em que está localizado, incluídos técnicas de identificação de perigos, estimativas de frequência de ocorrências anormais e gerenciamento de risco.

Primeira etapa é a identificação no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ) se há área que pode ser destinada a determinado fim, bem como se está caracterizada como afeta ou não às operações portuárias em exploração indireta, o que irá alterar significativamente o modelo regulatório que poderá ser adotado.

As áreas não afetadas à operação portuária são as localizadas dentro da poligonal do porto organizado que, de acordo com o PDZ, não é reservada ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, incluindo as de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial.

A definição se o empreendimento de hidrogênio verde, mesmo havendo notória atividade industrial, pode se enquadrar como área afeta ou não às operações portuárias dependerá de uma análise casuística, a depender do projeto e das atividades a serem desenvolvidas dentro do porto organizado, além da previsão e destinação do PDZ.

Assim, caso haja a caracterização como atividade operacional, ou seja,

afeta às operações portuárias, restam dois modelos exploratórios que podem ser empregados, considerando ainda o hidrogênio verde como uma possível "carga não consolidada".

Assim, seria plenamente aplicável o Contrato de Uso Temporário, a curto prazo, ou o Contrato de Arrendamento, a longo prazo.

Destaca-se de forma breve o Decreto n.º 10.672/2021, que regulamenta a possibilidade dispensa de licitação de arrendamento portuário e os procedimentos e condições para o uso temporário de áreas e instalações portuárias localizadas na poligonal do porto organizado, conforme Lei n.º 14.047/2020.

Entre os institutos regulamentos pelo Decreto n.º 10.672/2021, há a possibilidade de dispensa de licitação de área no porto organizado quando existir um único interessado em sua exploração. Para tanto, basta que a autoridade portuária realize chamamento público e o novo empreendimento possua conformidade com o PDZ do porto.

Além disso, foi regulamentado regime de uso temporário para exploração de áreas e instalações portuárias, permitindo-se explorar terminal portuário por um prazo improrrogável de até 48 (quarenta e oito) meses.

O uso temporário de áreas e instalações portuárias deve envolver a movimentação de cargas com mercado não consolidado, sendo essa considerada quando a mercadoria não movimentada regularmente no porto organizado nos últimos cinco anos e que tenha demandado, em média, menos de uma atracação mensal no mesmo período. Da mesma forma, essa utilização deverá estar compatível com o PDZ aprovado pelo poder concedente.

Todavia, por envolver atividade industrial, a indústria de hidrogênio pode ser caracterizada como atividade não operacional, ou seja, como não afeta às operações portuárias. Desta forma, o modelo regulatório poderá ser desenvolvido através de um contrato de cessão portuária, conforme Portaria do Ministério dos Portos e Aeroportos n.º 51/2021.

A cessão deverá estar embasada por estudos simplificados que abrangem a análise de viabilidade técnica e ambiental, que contemplem a apresentação do empreendimento, o valor estimado global e por metro quadrado a serem auferidos pela administração do porto organizado na cessão, quando onerosa; e análise de viabilidade técnica, além, agora, do EAR.

Considerando a notória importância para o Brasil, não pairam dúvidas que os portos brasileiros devem acelerar a corrida para o desenvolvimento do mercado de hidrogênio verde em áreas do porto organizado. Ainda mais após a vigência da Lei n.º 14.498/2024, que instituiu o Regime Especial de Incentivos para a Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (Rehidro), com a suspensão do PIS/Cofins na aquisição interna e importação de máquinas, equipamentos e serviços essenciais para a infraestrutura de projetos de hidrogênio.

A instalação de uma indústria de hidrogênio verde pode ampliar a rede de negócios de um determinado porto, com destaque à exportação, além de suprir a demanda de empresas locais e instaladas no porto e na região. Da mesma forma, o desenvolvimento de empreendimentos sustentáveis segue a linha da Governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG) na área portuária.

No mais, nítida a necessidade de celeridade e desburocratização da contratação de áreas portuárias, com vistas a atender o mercado, conforme pontuado, caso haja apenas um interessado, devendo ser aberto chamamento público, com possível dispensa de licitação.

■ O HIDROGÊNIO VERDE É CONSIDERADO COMO UMA POSSÍVEL SOLUÇÃO DE BAIXO CARBONO PLENAMENTE APLICÁVEL ÀS INDÚSTRIAS COM ALTO CONSUMO ENERGÉTICO. SÃO INÚMERAS AS POSSIBILIDADES E BENEFÍCIOS, SEM MENCIONAR QUE ENVOLVE UMA FONTE DE ENERGIA SUSTENTÁVEL



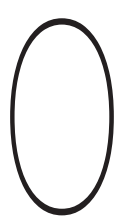
CESAR AUGUSTO AMARAL

Sócio da CAA Assessoria, Consultoria e Perícia Contábil

opinio@portalbenews.com.br

▶ CONTABILIDADE

O setor portuário e a exigência de expertise técnica em perícia e consultoria



O setor portuário, pilar fundamental da economia global e via principal do comércio internacional, exige dos profissionais que nele atuam um conjunto de conhecimentos técnicos altamente especializados. No Brasil, com sua extensa costa de mais de 8.500 km, os portos são cruciais para o desenvolvimento econômico e a integração com o mercado mundial. Esta realidade demanda uma expertise que transcende o conhecimento generalista, especialmente nas áreas de

perícia técnica e consultoria.

A natureza singular dos serviços técnicos portuários se manifesta em diversos aspectos, desde a legislação específica até as particularidades operacionais, logísticas e ambientais.

O marco regulatório do setor e seus regulamentos criaram um ambiente complexo que requer profissionais capazes de navegar por suas nuances com precisão e competência.

Neste contexto, peritos e consultores do setor portuário desempenham um papel crucial, em diversas áreas como:

- 1. Avaliação de Viabilidade:** Peritos e consultores são frequentemente chamados para avaliar a viabilidade de novos empreendimentos portuários. Isso envolve análises complexas que consideram aspectos técnicos, econômicos, ambientais e regulatórios.
- 2. Otimização de Processos:** A eficiência operacional é vital no setor portuário. Consultores especializados trabalham na otimização de processos, utilizando técnicas avançadas de análise de dados e modelagem de operações, incluindo a reorganização de fluxos de carga.
- 3. Due Diligence:** Em transações envolvendo ativos portuários, a perícia técnica é essencial. Profissionais especializados realizam avaliações detalhadas de infraestrutura, equipamentos, contratos e operações, fornecendo insights cruciais para tomadas de decisão em fusões, aquisições ou parcerias estratégicas.
- 4. Laudos Técnicos:** Em litígios complexos envolvendo questões portuárias, peritos elaboram laudos técnicos que exigem um profundo conhecimento do setor. Isso pode incluir avaliações de danos em equipamentos, análises de acidentes ou disputas contratuais relacionadas a operações portuárias.
- 5. Gestão Ambiental:** A perícia técnica em questões ambientais é cada vez mais crucial, com estudos de impacto ambiental, planos de gestão ambiental, essenciais para a operação e expansão de instalações portuárias.
- 6. Perícia Contábil Trabalhista:** A exigência de expertise técnica no setor portuário também abrange a perícia contábil trabalhista, uma área de crucial importância dada a complexidade das relações de trabalho nos portos. Esta especialidade requer um profundo conhecimento não apenas das normas contábeis e trabalhistas gerais, mas também das particularidades do trabalho portuário.

Os peritos contábeis trabalhistas no setor portuário enfrentam desafios únicos, incluindo:

a) **Legislação Específica:** O trabalho portuário é regido por legislação específica e normas anteriores ainda aplicáveis. Isso inclui regras particulares sobre categorias de trabalhadores portuários das Autoridades Portuárias, bem como os avulsos e os vinculados, cada um com suas peculiaridades em termos de direitos e obrigações.

b) **Cálculos Complexos:** Os cálculos de remuneração no setor portuário podem ser extremamente complexos, envolvendo uma variedade de adicionais, como periculosidade, insalubridade, trabalho noturno e horas extras, além de particularidades como o adicional de risco portuário.

c) **Múltiplos Acordos e Convenções Coletivas:** Diferentes categorias de trabalhadores portuários podem ser regidas por diferentes acordos coletivos, exigindo do perito um conhecimento detalhado de cada um deles.

d) **Litígios Complexos:** Disputas trabalhistas no setor portuário podem envolver múltiplas partes, incluindo trabalhadores, sindicatos, operadores portuários e autoridades portuárias, exigindo uma abordagem técnica sofisticada na perícia.

A perícia contábil trabalhista no setor portuário é frequentemente requisitada em processos judiciais e administrativos, incluindo reclamações trabalhistas individuais e coletivas, fiscalizações do Ministério do Trabalho e processos de negociação coletiva. A precisão e a confiabilidade dos laudos periciais são fundamentais para a resolução justa de disputas e para a manutenção de relações trabalhistas equilibradas no setor.

Além disso, os peritos contábeis trabalhistas no setor portuário também podem atuar de forma preventiva, auxiliando autoridades portuárias e operadores na estruturação de sistemas de remuneração, na avaliação de passivos trabalhistas e na implementação de práticas que assegurem conformidade com a legislação trabalhista específica do setor.

A complexidade destas atividades evidencia a necessidade de uma qualificação profissional específica e aprofundada. Programas de pós-graduação, MBA e mestrado voltados para o setor portuário têm se tornado ferramentas essenciais na formação destes profissionais altamente qualificados.

A importância desta qualificação específica se reflete na crescente demanda por profissionais com formação especializada, razão pela qual Autoridades portuárias, operadores de terminais e empresas de consultoria buscam cada vez mais peritos e consultores que possam demonstrar não apenas experiência prática, mas também uma base sólida de conhecimentos teóricos e técnicos obtidos através de educação formal especializada.

A ausência de conhecimento técnico específico pode acarretar prejuízos significativos às Autoridades Portuárias e outros atores do setor. O desconhecimento das peculiaridades do setor portuário pode levar a decisões equivocadas, com consequências de longo alcance e alto custo.

Neste contexto, o papel dos peritos e consultores especializados torna-se ainda mais crítico, não apenas fornecendo expertise técnica, mas também atuando como guardiões contra decisões mal informadas que poderiam comprometer a eficiência, segurança e competitividade dos portos.

Em conclusão, a natureza singular e complexa dos serviços técnicos portuários exige dos peritos e consultores que atuam neste setor um nível de especialização e conhecimento técnico que vai muito além da formação generalista. A qualificação profissional específica é essencial para atender às demandas estratégicas das autoridades portuárias e contribuir para o desenvolvimento e a competitividade dos portos, não sendo apenas um diferencial, mas uma necessidade imperativa para enfrentar os desafios complexos e multifacetados do setor portuário moderno, garantindo decisões informadas, operações eficientes e um desenvolvimento sustentável do setor portuário.

A NATUREZA SINGULAR DOS SERVIÇOS TÉCNICOS PORTUÁRIOS SE MANIFESTA EM DIVERSOS ASPECTOS, DESDE A LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA ATÉ AS PARTICULARIDADES OPERACIONAIS, LOGÍSTICAS E AMBIENTAIS. O MARCO REGULATÓRIO DO SETOR E SEUS REGULAMENTOS, CRIARAM UM AMBIENTE COMPLEXO QUE REQUER PROFISSIONAIS CAPAZES DE NAVEGAR POR SUAS NUANCES COM PRECISÃO E COMPETÊNCIA

OPINIÃO



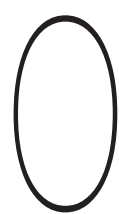
JERÔNIMO GOERGEN

Presidente da Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (Acebra)

opinio@portalbenews.com.br

► ESTRATÉGIA

O papel fundamental das empresas cerealistas no fortalecimento do agronegócio brasileiro



O agronegócio brasileiro é reconhecido mundialmente pela sua eficiência e capacidade de produção, e as empresas cerealistas desempenham um papel crucial nesse contexto. Desde a produção até o armazenamento e comercialização dos grãos, elas são essenciais para garantir que a cadeia

produtiva funcione de forma eficiente e sustentável. A Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (Acebra) tem sido fundamental para apoiar essas empresas, reunindo diversos atores do setor que atuam no armazenamento, secagem, beneficiamento e comercialização de grãos como soja, milho, arroz, trigo e outros. A representatividade das cerealistas é vital para manter o agronegócio brasileiro competitivo, tanto no mercado interno quanto no internacional.

Para que as empresas cerealistas possam desempenhar esse papel estratégico, é essencial uma infraestrutura e logística adequadas. O Brasil, embora seja um dos maiores produtores de grãos do mundo, enfrenta gargalos significativos nessas áreas, o que impacta diretamente a eficiência das cerealistas e a competitividade dos produtos no mercado global.

A capacidade de armazenar e escoar a produção agrícola é um dos maiores desafios. A falta de infraestrutura adequada, principalmente em regiões produtoras afastadas dos grandes centros urbanos, muitas vezes resulta em perdas durante o transporte e o armazenamento. Estradas em más condições, a insuficiência de ferrovias e portos congestionados são problemas que afetam a logística e aumentam os custos de operação. Para que as cerealistas possam cumprir seu papel, é necessário que o Brasil invista em infraestrutura de transportes e armazenamento, modernizando estradas, ampliando a malha ferroviária e otimizando os portos para facilitar o escoamento da produção.

Nos últimos anos, o setor de cerealistas passou por uma

grande transformação tecnológica. Novos métodos de armazenamento, monitoramento e beneficiamento dos grãos foram incorporados, o que melhora a eficiência dos processos e a qualidade dos produtos. A automação e digitalização das operações têm permitido que as cerealistas reduzam custos e melhorem a gestão, proporcionando um ambiente mais seguro e sustentável para o armazenamento. Além disso, a adoção de tecnologias de rastreabilidade está ajudando o Brasil a atender às exigências dos mercados internacionais, que estão cada vez mais rigorosos quanto à origem e qualidade dos produtos agrícolas. Essa evolução coloca as empresas cerealistas em uma posição de destaque no cenário global.

Apesar dos avanços, o setor enfrenta desafios significativos. A elevada carga tributária, os altos custos logísticos e a burocracia são barreiras que dificultam a expansão das cerealistas. Além disso, as oscilações no mercado internacional, como variações nos preços das commodities, impactam diretamente as margens de lucro das empresas. No entanto, o setor também tem muitas oportunidades pela frente. O aumento da demanda global por alimentos coloca o Brasil em uma posição estratégica, e as cerealistas desempenham um papel central nesse contexto. Investimentos em infraestrutura, inovação e parcerias público-privadas são caminhos para fortalecer o setor e expandir sua capacidade de atender tanto o mercado interno quanto a demanda externa.

A Acebra tem atuado de forma decisiva para enfrentar esses desafios. A associação trabalha em defesa dos interesses das cerealistas, promovendo o diálogo com o governo e com entidades do setor agropecuário, buscando soluções para os problemas enfrentados pela cadeia produtiva.

O futuro do agronegócio brasileiro está diretamente ligado ao fortalecimento das empresas cerealistas. Com um papel estratégico na cadeia produtiva, elas garantem que a produção agrícola continue crescendo e se mantenha competitiva globalmente.

PARA QUE AS EMPRESAS CEREALISTAS POSSAM DESEMPENHAR ESSE PAPEL ESTRATÉGICO, É ESSENCIAL UMA INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA ADEQUADAS. O BRASIL, EMBORA SEJA UM DOS MAIORES PRODUTORES DE GRÃOS DO MUNDO, ENFRENTA GARGALOS SIGNIFICATIVOS NESSAS ÁREAS, O QUE IMPACTA DIRETAMENTE A EFICIÊNCIA DAS CEREALISTAS E A COMPETITIVIDADE DOS PRODUTOS NO MERCADO GLOBAL.



MARCUS MACEDO

CEO Santa Cruz Marketing
e membro do Conselho ESG Brasil Export
opinio@portalbenews.com.br

▶ MARKETING

Madeira engenheirada: sustentabilidade e revolução na construção civil e aplicações em infraestrutura



madeira engenheirada, Cross Laminated Timber ou CLT em inglês, vem se destacando como uma inovação na construção civil. Essa tecnologia consiste na colagem de camadas de madeira em direções alternadas, formando painéis robustos e estáveis, que oferecem alta resistência e durabilidade comparável a

materiais tradicionais como o concreto e o aço. Desenvolvido inicialmente na Europa, o CLT tem ganhado popularidade global por suas características estruturais e sustentáveis, sendo aplicado em diversos tipos de edificações.

A Europa foi pioneira na adoção da madeira engenheirada, com países como Áustria, Alemanha, Suécia... à frente no desenvolvimento e implementação de projetos em CLT. Nesses países, o material é amplamente utilizado em edifícios residenciais e comerciais de grande escala. Um dos exemplos mais notáveis é o edifício "HoHo Tower" em Viena, que com seus 24 andares demonstra a viabilidade do uso do CLT em arranha-céus.

No Canadá, o CLT vem sendo explorado também em projetos de infraestrutura de transportes, como pontes e instalações portuárias, devido à sua leveza e facilidade de montagem. Na Columbia Britânica, o governo incentiva o uso da madeira engenheirada como parte de suas políticas ambientais e industriais.

Nos Estados Unidos, o CLT está sendo incorporado em projetos de aeroportos e edifícios logísticos. A expansão do aeroporto internacional de Portland, no Oregon, é um exemplo recente onde o material foi usado nas estruturas internas, garantindo rapidez na construção e um visual moderno. Além disso, empresas de logística têm explorado o CLT para galpões e centros de distribuição, uma vez que sua durabilidade e isolamento térmico são grandes vantagens.

No Brasil, o maior prédio comercial em madeira engenheirada do país, está sendo construído no município de Atibaia/SP. Trata-se de um "open mall" de serviços, lazer e entretenimento que abrigará 36 lojas, duas áreas para eventos, sistemas específicos para gestão de resíduos, uma ampla área verde em um espaço de mais de 20 mil m².

O uso da madeira engenheirada oferece diversas vantagens quando comparado aos materiais convencionais. Entre os principais benefícios estão:

1. **Leveza e Resistência:** O CLT é significativamente mais leve que o concreto e o aço, o que facilita o transporte e a montagem das estruturas, resultando em menor necessidade de fundações profundas e equipamentos pesados. Sua resistência à tração e compressão o torna adequado para estruturas de grande porte, inclusive em áreas de alta atividade sísmica.

2. **Rapidez de Construção:** Por serem pré-fabricados, os painéis de CLT podem ser montados em um curto período de tempo, reduzindo o prazo total da obra com impacto financeiro positivo a medida que antecipa o início do faturamento do empreendimento. Tem sido um fator chave em projetos de infraestrutura, como portos e aeroportos, onde prazos são

críticos para minimizar interrupções operacionais.

3. **Isolamento Térmico e Acústico:** A madeira possui propriedades naturais de isolamento, o que garante eficiência energética em edifícios e armazéns, reduzindo custos com aquecimento e refrigeração. Em instalações logísticas e aeroportos, isso se traduz em maior conforto para trabalhadores e usuários, além de economia de energia.

4. **Versatilidade e Estética:** Além de suas propriedades estruturais, o CLT permite uma maior liberdade de design arquitetônico, proporcionando projetos inovadores e esteticamente agradáveis. A aparência da madeira é valorizada por seu toque natural, trazendo uma sensação de bem-estar e conexão com o meio ambiente.

Um dos principais fatores que impulsiona o uso da madeira engenheirada é sua contribuição para a sustentabilidade. Diferente dos materiais tradicionais, cuja produção envolve altos níveis de emissão de CO₂, o CLT atua como um "sequestrador" de carbono. Durante o crescimento, as árvores utilizadas na fabricação dos painéis capturam CO₂ da atmosfera, armazenando-o em sua estrutura ao longo do ciclo de vida do produto.

Além disso, o CLT é produzido a partir de madeira de reflorestamento, o que garante a renovação contínua dos recursos florestais. Países com rigorosas políticas de manejo florestal, como os europeus e o Canadá, asseguram que a produção de madeira engenheirada contribua para a preservação dos ecossistemas e a biodiversidade. Outro ponto importante é a possibilidade de reciclagem e reutilização do material ao final de sua vida útil, fechando o ciclo de uso sustentável.

O CLT também reduz a pegada ambiental das construções ao diminuir a necessidade de materiais com alta emissão de carbono, como o cimento e o aço. Em obras de infraestrutura, como portos e aeroportos, onde as operações geralmente possuem uma alta demanda energética, a utilização de madeira engenheirada pode contribuir para uma significativa redução do impacto ambiental, alinhando esses empreendimentos às práticas de economia verde e mitigação das mudanças climáticas.

O uso da madeira engenheirada, particularmente o CLT, representa um avanço significativo no setor da construção civil e infraestrutura. Sua combinação de resistência, leveza, eficiência energética e, principalmente, sustentabilidade, faz com que essa tecnologia se destaque como uma solução viável para projetos contemporâneos. Em um cenário onde a preservação dos recursos naturais é uma prioridade, o CLT oferece uma alternativa de construção alinhada com os princípios da economia circular e da preservação ambiental. O futuro da infraestrutura global pode muito bem estar alicerçado em painéis de madeira.

Como acionista e gestor do Open Mall que mencionei acima, sou testemunha desses benefícios, nos próximos 6 meses veremos a primeira grande obra com essa tecnologia, certamente uma iniciativa que poderá revolucionar o mercado imobiliário, da construção civil e da sustentabilidade no Brasil.

NO BRASIL, O MAIOR PRÉDIO COMERCIAL EM MADEIRA ENGENHEIRADA DO PAÍS, ESTÁ SENDO CONSTRUÍDO NO MUNICÍPIO DE ATIBAIA/SP. TRATA-SE DE UM "OPEN MALL" DE SERVIÇOS, LAZER E ENTRETENIMENTO QUE ABRIGARÁ 36 LOJAS, DUAS ÁREAS PARA EVENTOS, SISTEMAS ESPECÍFICOS PARA GESTÃO DE RESÍDUOS, UMA AMPLA ÁREA VERDE EM UM ESPAÇO DE MAIS DE 20 MIL M²

OPINIÃO



FRANCISCO BRASILEIRO
Produtor criativo e empreendedor ESG
opinio@portalbenews.com.br



MATEUS SOLANO
Ator e defensor ambiental
opinio@portalbenews.com.br

▶ SUSTENTABILIDADE

A nova era do entretenimento: acelerando a transição sustentável

Fernando de Noronha foi o cenário ideal para refletirmos sobre o futuro da infraestrutura e, principalmente, sobre a urgência de repensarmos nossa relação com o meio ambiente. Ao observarmos a natureza, muitas vezes ignoramos uma verdade fundamental: ela é a infraestrutura que sustenta a vida.

Nos últimos 250 anos, no entanto, nossa sociedade tem sistematicamente falhado em reconhecer esse fato, tratando os recursos naturais como inesgotáveis. Agora, estamos pagando o preço por essa exploração predatória.

O Congresso Sustenta Export reforçou que a transição verde não é apenas uma escolha, mas uma necessidade imediata. Contudo, em meio a tantas promessas, ainda vemos muito greenwashing – discursos vazios que escondem a falta de ações reais. A sustentabilidade não pode ser apenas uma estratégia de marketing; ela precisa ser uma prática genuína, transformadora e enraizada em ações concretas. Empresas, governos e a sociedade precisam entender que essa é uma missão coletiva, exigindo colaboração em todos os níveis.

No nosso dia a dia, tanto nas telas quanto fora delas, estamos comprometidos com a sustentabilidade. Práticas como separação de lixo, compostagem, uso de energia solar e carros elétricos já fazem parte de nossas rotinas. Esses pequenos gestos geram impacto nas nossas famílias, amigos e no público que acompanha as ações de Mateus, sendo a base da transformação que queremos promover em escala maior.

No entanto, a verdadeira mudança precisa começar pelas grandes indústrias. Quando bem implementada, a sustentabilidade não só gera lucro, como também evita prejuízos significativos a longo prazo. Empresas que integram práticas sustentáveis, como a Unilever e a Ikea, já estão colhendo os frutos de sua visão de futuro, consolidando suas marcas, fidelizando clientes e garantindo segurança financeira em meio a um cenário de mudanças globais. Em contrapartida, aquelas que resistem à transformação, como vimos no escândalo do Dieseltgate de uma das maiores montadoras de automóveis do mundo, acabam pagando um preço alto pela falta de responsabilidade ambiental. As consequências vão além das multas bilionárias e tocam na reputação e na confiança que os consumidores depositam nessas marcas, com danos que podem levar anos para serem reparados.

Enquanto isso, nossos biomas queimam. As queimadas no Brasil não apenas destroem nossa biodiversidade, mas também afetam nossa economia, atingindo setores como a agricultura, o turismo e, é claro, a infraestrutura. A cada incêndio florestal, estradas, portos e aeroportos são impactados, e os eventos climáticos extremos geram prejuízos econômicos e operacionais gigantescos. Chuvas intensas e longas secas já mostram que a falta de políticas sustentáveis compromete diretamente o setor de infraestrutura, afetando desde a logística até o transporte.

Ainda assim, há esperança. Projetos inovadores ao redor

do mundo provam que é possível construir de forma inteligente e sustentável. O exemplo da Battersea Power Station em Londres, que foi transformada de uma antiga central elétrica em um ícone de regeneração urbana sustentável, e o porto de Rotterdam, que adotou tecnologias verdes para reduzir suas emissões de carbono, são modelos a serem seguidos. No Brasil, o porto de Santos também está dando passos importantes em direção a soluções mais ecológicas, servindo de exemplo para outros terminais no país.

Uma chave para essa transformação é o entretenimento. Ele pode e deve ser usado como ferramenta de engajamento e mudança. Programas de entrevistas, documentários e reality shows têm o poder de educar, inspirar e engajar o público em larga escala, destacando as iniciativas das empresas e mostrando como práticas sustentáveis e transparentes podem gerar lucros. O entretenimento permite que grandes marcas comuniquem suas ações ESG (ambientais, sociais e de governança) de forma acessível e envolvente, criando uma conexão emocional com os consumidores.

Compromisso com a transparência é fundamental para mensurar KPIs eficazes e garantir um ROI sustentável. Empresas que unem transparência - lê-se sinceridade - ao entretenimento como pilar podem avaliar com clareza seus impactos ambientais, ajustar estratégias para maximizar resultados e fortalecer a confiança com consumidores e investidores.

Com a crescente demanda por práticas ESG, o entretenimento não é apenas uma ferramenta de mobilização social, mas também uma poderosa plataforma de mercado. Empresas que integram sustentabilidade em suas produções audiovisuais atraem uma nova geração de consumidores conscientes, criando um vínculo duradouro e valioso. Estudos de mercado mostram que 85% dos consumidores globais esperam que as empresas tenham uma postura ativa em questões ambientais, e essa tendência só cresce. Ao acelerar a transição sustentável através do entretenimento, estamos não só educando, mas também gerando novos modelos de receita, capazes de aliar lucros à responsabilidade social, ampliando o valor de mercado das marcas envolvidas.

Como artistas, sabemos que a arte pode ser uma poderosa aliada na promoção da educação ambiental. Cinema, televisão e plataformas digitais são vitrines para soluções inovadoras que inspiram milhões de pessoas.

Com a COP30 se aproximando e sendo sediada em Belém, o Brasil tem uma oportunidade única de se posicionar como líder dessa transformação global. Temos os recursos, a criatividade e a paixão para liderar essa mudança.

O momento de agir é agora. Se queremos garantir um futuro digno para nós, nossos filhos e netos, precisamos agir imediatamente. A natureza é a infraestrutura das nossas vidas, e protegê-la é mais do que um dever; é a chave para nossa sobrevivência e prosperidade.

■ O CONGRESSO SUSTENTA EXPORT REFORÇOU QUE A TRANSIÇÃO VERDE NÃO É APENAS UMA ESCOLHA, MAS UMA NECESSIDADE IMEDIATA. CONTUDO, EM MEIO A TANTAS PROMESSAS, AINDA VEMOS MUITO GREENWASHING – DISCURSOS VAZIOS QUE ESCONDEM A FALTA DE AÇÕES REAIS. A SUSTENTABILIDADE NÃO PODE SER APENAS UMA ESTRATÉGIA DE MARKETING; ELA PRECISA SER UMA PRÁTICA GENUÍNA, TRANSFORMADORA E ENRAIZADA EM AÇÕES CONCRETAS



JOÃO DAVID SANTOS

Engenheiro Mecânico e mestre em Saúde e Segurança Ocupacionais, gerente de Sustentabilidade e executivo responsável pela agenda climática na Wilson Sons
opiniao@portalbenews.com.br

► SUSTENTABILIDADE

Desafios e oportunidades das mudanças climáticas para o setor marítimo

As mudanças climáticas representam um desafio sem precedentes para o setor marítimo global, que é responsável por cerca de 3% das emissões mundiais de dióxido de carbono equivalente (Co2eq). Como um componente vital da economia, responsável pelo transporte de mais de 90% de todo fluxo de comércio global, o setor enfrenta pressões crescentes para reduzir suas emissões de gases de efeito estufa (GEE), ainda que seja o modal logístico mais eficiente de todos.

A Organização Marítima Internacional (IMO, da sigla em inglês) estabeleceu metas ambiciosas para descarbonizar o transporte marítimo, culminando no atingimento de emissões líquidas zero de GEE por volta de 2050. Atingir este desempenho exigirá uma transformação significativa das práticas operacionais e tecnológicas atuais: 99,7% dos navios usam como fonte de energia exclusivamente combustíveis fósseis, e dos pedidos em construção, mais de 91% ainda mantém a sua matriz energética baseada em fontes não renováveis. Outro desafio é a infraestrutura portuária, que muitas vezes não está preparada para a transição para tecnologias mais limpas. Além disso, a regulamentação varia significativamente entre os países, criando um ambiente complexo e às vezes contraditório para as empresas que operam em rotas internacionais.

Nos cenários apresentados, é relevante avançar nas discussões para que o setor marítimo faça parte da solução para redução das emissões de gases de efeito estufa, sem comprometer a infraestrutura da logística global de bens de consumo, levando-se em consideração as particularidades do setor, como a alta utilização de ativos com longo prazo para depreciação, estando mais expostos à imprevisibilidade dos diferentes cenários em análise.

A transição para um setor marítimo mais sustentável também envolve investimentos substanciais. A pesquisa, desenvolvimento e implementação de novas tecnologias, como navios movidos a hidrogênio ou amônia, exigem saltos significativos. As empresas de transporte marítimo enfrentam o desafio de superar essa transição sem comprometer sua viabilidade econômica.

Para o setor marítimo, aspectos de segurança a bordo são críticos para a operação de embarcações, tendo em vista a necessidade de armazenamento de grandes quantidades de energia a bordo, além da limitação de acesso a recursos de mitigação e combate em cenários reais de incêndios ou explosões. Os combustíveis marítimos da atualidade possuem características que enfatizam a segurança das embarcações e suas tripulações, como o alto ponto de fulgor, implicando em menores riscos. Fontes alternativas de energia atualmente em pesquisa ou em teste implicam no aumento significativo dos riscos a bordo, seja por suas características no estado final de utilização, seja pela menor densidade energética, gerando volumes maiores a bordo.

Combustíveis como o etanol e o biometanol possuem baixo ponto de fulgor, apresentando vapores voláteis à temperatura ambiente, implicando em risco agravado de incêndio. Gás natural liquefeito (LNG, da sigla em inglês) implica na permanente possibilidade de mudança de estado (de líquido para gasoso), visto que o combustível é mantido no estado líquido a partir do controle de temperatura, e quando convertido em gás para utilização nos motores, resulta em maior possibilidade de escape. Os projetos de embarcações com uso de hidrogênio envolvem sistemas pressurizados, além do comportamento altamente reativo do produto em função

da sua instabilidade. Amônia representa um alto risco à vida humana e aquática, por se tratar de um produto extremamente tóxico, com alta letalidade mesmo em concentrações relativamente pequenas. No caso do uso de baterias, os riscos resultam da maior possibilidade de explosões e capacidade restrita de combate no caso de incêndio. As exceções ficam por conta dos combustíveis renováveis que se assemelham ao óleo diesel, como o biodiesel, que possuem maior estabilidade e ponto de fulgor do que o próprio combustível fóssil, com densidade energética semelhante.

Onde há desafios, há oportunidades. A inovação tecnológica é fundamental para enfrentar a nova realidade imposta pelas mudanças climáticas. Tecnologias emergentes, como propulsão elétrica, combustíveis alternativos (biocombustíveis, hidrogênio, amônia), e sistemas de energia renovável a bordo, ou o uso da inteligência artificial para otimizar deslocamentos, oferecem caminhos promissores para reduzir as emissões.

Atenção especial deve ser dada à eficiência energética, por seu potencial de impacto e abrangência. A própria IMO estima que as principais fontes de descarbonização até 2030 virão de iniciativas de eficiência energética, com potencial de redução de 30% no total das emissões. A troca de matriz energética na frota global de embarcações é gradual, portanto os impactos demoram mais a surtir efeito na descarbonização. Já as ações de eficiência têm impacto em embarcações existentes, com potencial muito maior de abatimento no curto e médio prazo, além do benefício de serem muitas vezes custo-efetivas, gerando resultados positivos para contribuir na futura descarbonização do setor.

O Brasil tem particularidades que se destacam para capturar as oportunidades da transição para a economia de baixo carbono. Além de possuir uma vocação natural para a logística marítima, com seu extenso litoral e rios e lagos navegáveis, é também grande produtor de biocombustíveis (principalmente etanol e biodiesel), além de possuir uma matriz energética proporcionalmente mais renovável que a das grandes economias - de acordo com os últimos dados do BEN (Balanço Energético Nacional), mais de 49% da oferta de energia interna veio de fontes renováveis em 2023. Tais virtudes abrem caminhos para tornar o Brasil protagonista na agenda climática, repercutindo de maneira sustentável em sua economia, bem como benefícios de grande impacto social, participando ativamente na oferta de energias renováveis para outros países.

A digitalização do setor marítimo também apresenta oportunidades significativas. Sistemas avançados de gerenciamento de tráfego marítimo e logística podem otimizar rotas e reduzir o consumo de combustível. A análise de big data permite prever manutenções necessárias e melhorar a eficiência operacional, contribuindo para a redução das emissões de GEE.

A colaboração entre diferentes stakeholders é essencial para o sucesso da transição energética no setor marítimo. Parcerias entre empresas, governos, e instituições de pesquisa podem acelerar o desenvolvimento e a implementação de novas tecnologias. Programas como o "Getting to Zero Coalition", que reúne mais de 150 empresas para promover a descarbonização do transporte marítimo, exemplificam como a cooperação pode levar a avanços significativos.

O financiamento verde e os investimentos sustentáveis também são áreas em crescimento que podem suportar a transição do setor marítimo. Fundos de investimento e bancos estão cada

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 57

A ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO, DA SIGLA EM INGLÊS) ESTABELECEU METAS AMBICIOSAS PARA DESCARBONIZAR O TRANSPORTE MARÍTIMO, CULMINANDO NO ATINGIMENTO DE EMISSÕES LÍQUIDAS ZERO DE GEE POR VOLTA DE 2050. ATINGIR ESTE DESEMPENHO EXIGIRÁ UMA TRANSFORMAÇÃO SIGNIFICATIVA DAS PRÁTICAS OPERACIONAIS E TECNOLÓGICAS ATUAIS: 99,7% DOS NAVIOS USAM COMO FONTE DE ENERGIA EXCLUSIVAMENTE COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS, E DOS PEDIDOS EM CONSTRUÇÃO, MAIS DE 91% AINDA MANTÉM A SUA MATRIZ ENERGÉTICA BASEADA EM FONTES NÃO RENOVÁVEIS

vez mais direcionando recursos para projetos que promovam a sustentabilidade e a redução das emissões de carbono.

Setor Portuário

A navegação de apoio também é parte integrante do setor de transporte marítimo. No apoio portuário, os rebocadores são elementos essenciais para a segurança dos navios, terminais, outras embarcações, e demais instalações que compõem os complexos portuários. Da mesma forma, operam como recurso indispensável para a salvatagem de navios em dificuldades ou manobras de estruturas especiais, como as plataformas de petróleo. Esta função de compor a segurança da navegação é ainda mais relevante diante de uma emergência climática. Na mesma proporção em que os eventos climáticos aumentam em intensidade e frequência, é fundamental contar com recursos de apoio aos navios em caso de tempestades, aumento da velocidade das correntes hídricas, além de vendavais, sendo necessária a atuação mais frequente de rebocadores para conterem as embarcações maiores. Pequenos em tamanho, os rebocadores são muito potentes, já que precisam manobrar navios que, atualmente, podem alcançar quase 400m de comprimento e 60m de largura, e ultrapassar 150 mil toneladas de arqueação bruta. Requerem extrema confiabilidade e prontidão operacionais, valendo-se atualmente de tecnologias consolidadas, tendo na propulsão principal pares de motores a diesel que alcançam potências superiores a 2.000 kW cada um, capazes de operar por longos períodos sem necessidade de reabastecimento.

A Wilson Sons, maior operador de logística marítima e portuária do mercado brasileiro, possui também a maior frota de rebocadores, com mais de 80 embarcações, e vem investindo em tecnologia e inovação para mitigar suas emissões de carbono. Algumas iniciativas merecem destaque, como a utilização de uma Central de Operações (COR) que coordena e monitora as atividades de toda frota em tempo real, permitindo que os deslocamentos, velocidade e fluxo de manobras sejam cuidadosamente avaliados, otimizando o uso das embarcações; eficiência no planejamento e programação do deslocamento das embarcações são uma realidade, possibilitando navegação em velocidades menores e/ou rotações mais constantes, a partir das análises feitas na COR.

Outro exemplo é o dimensionamento adequado do número de rebocadores a cada manobra: Com a frota mais moderna e potente da atualidade, no Brasil, os rebocadores da Wilson Sons permitem a realização de manobras de navios de grande tonagem de forma mais eficiente, reduzindo o uso total de energia pelo uso de menos embarcações no processo. Mais recentemente, a companhia vem construindo embarcações com tecnologia inovadora do casco, utilizando quilhas duplas, que permitem uma economia de até 14% de combustível, reduzindo na mesma proporção as emissões de GEE. Até o final de 2024, serão seis embarcações da mesma classe.

Destaca-se também a intensificação no uso de energia de terra enquanto os rebocadores estão atracados aguardando manobra. Atualmente, mais de 70% da frota da companhia já tem acesso à energia elétrica para suprir os sistemas básicos que continuam ativos enquanto a embarcação não está em operação, com potencial de redução de até 20% das emissões totais de GEE.

A companhia também vem analisando e testando tecnologias para continuar aumentando a eficiência energética da execução dos seus serviços, bem como buscar alternativas

para utilizar em sua matriz cada vez mais fontes renováveis, como biocombustíveis e configurações híbridas de motorização.

Biodiesel FAME: o biodiesel éster metílico e ácido graxo (biodiesel FAME, da sigla em inglês) é produzido no Brasil a partir de biomassa, principalmente de soja. O biodiesel FAME brasileiro tem uma baixa emissão de gases de efeito estufa considerando-se todo o ciclo de vida - "do poço à roda" (em média há uma redução de 74% nas emissões do diesel FAME na comparação com o diesel fóssil, de acordo com estudo publicado pela EPE (Empresa de Pesquisa Energética)). Amplamente aplicado em equipamentos rodoviários, a mistura ao diesel fóssil é obrigatória desde 2008 e atualmente a proporção está em 14% de biodiesel. A oferta regular, abrangente e abundante do combustível no Brasil, com produção atual estimada em 55% da capacidade instalada, indica a possibilidade de absorção de novos volumes nos próximos anos. De acordo com a fabricante de motores Caterpillar, os motores principais das embarcações da frota da WS podem receber misturas com até 30% de biodiesel, sem necessidade de adaptações significativas. Esta perspectiva permitiria uma redução importante nas emissões, com abrangência para praticamente todos os portos onde a WS opera. Pode ser utilizada tanto em embarcações existentes, quanto nas novas construções. A mistura de diesel e biodiesel é uma alternativa economicamente viável, adaptável e disponível. Sua aplicação em larga escala depende de alterações nas políticas públicas atuais, tendo em vista que a mistura não abrange os combustíveis marítimos.

Biodiesel HVO: a exemplo do biodiesel FAME, o HVO (óleo vegetal hidrotratado, na sigla em inglês) também é produzido a partir de biomassa, mas em um processo diferente, conferindo ao combustível características que permitem ser classificado como drop-in (que pode ser utilizado em qualquer proporção de mistura com diesel fóssil, ou até mesmo puro, sem necessidade de adaptações). O HVO é o tipo de diesel verde ou diesel renovável mais produzido no mundo, sendo o terceiro mais consumido (atrás do etanol e do biodiesel) e aquele cuja produção mais cresce no mundo (incluindo o etanol e o biodiesel nessa comparação). Esse crescimento é explicado pelo menor custo do produto em relação às demais rotas; pelo maior desenvolvimento tecnológico; e pela excelente qualidade do produto, tornando-o adequado às mais modernas tecnologias de motores.

No Brasil, há oferta pontual do produto a partir da Petrobras (Refinaria de Araucária), misturado diretamente ao diesel fóssil nas proporções de 5% e 10%. A empresa já anunciou que estenderá a produção de HVO para as unidades de Paulínia (SP), Duque de Caxias (RJ) e Mauá (SP), além da construção de uma unidade dedicada de produção de HVO em Cubatão (SP), totalizando a oferta de mais de 10 bilhões de litros/ano até 2027. Há ainda o anúncio de outros fabricantes, como a Refinaria de Mataripe (BA), prevendo a produção de 1 bilhão de litros/ano.

Os desafios apresentados pelas mudanças climáticas ao setor marítimo são complexos e multifacetados, exigindo uma abordagem integrada que combine inovação tecnológica, colaboração entre setores e apoio regulatório. No entanto, as oportunidades são igualmente substanciais. Ao adotar novas tecnologias, melhorar a eficiência operacional e trabalhar em conjunto com diversos stakeholders, o setor marítimo pode não apenas reduzir seu impacto ambiental, mas também liderar a transição para uma economia global mais sustentável. A evolução do setor marítimo em resposta às mudanças climáticas será um teste crucial de resiliência e inovação, com implicações profundas para o futuro do comércio global e do meio ambiente.

GABRIEL BOAVENTURA

Sócio e diretor criativo da FibraOne, agência de inteligência e marketing voltada ao setor de infraestrutura e sustentabilidade
opinio@portalbenews.com.br

▶ SUSTENTABILIDADE

O papel fundamental do marketing no setor de infraestrutura

Impactos Positivos de Grandes Marcas no Mercado de Infraestrutura

O mercado de infraestrutura é crucial para o desenvolvimento econômico e social das nações, fornecendo a base para o funcionamento de diversas indústrias e da sociedade. Nos últimos anos, grandes marcas globais se destacaram por suas iniciativas inovadoras e responsáveis, promovendo mudanças em áreas como sustentabilidade, governança social e inovação tecnológica. Empresas como Patagônia, Siemens e Vestas estão à frente dessas transformações.

Sustentabilidade como Pilar de Crescimento

A sustentabilidade tornou-se uma prioridade para grandes empresas de infraestrutura, que buscam reduzir impactos ambientais e ampliar benefícios para o meio ambiente. A Patagônia, embora não seja uma marca de infraestrutura, serve como exemplo de práticas empresariais que inspiram outros setores a adotar posturas mais conscientes.

Em 2022, a Patagônia transferiu sua propriedade para um "trust", garantindo que seus lucros sejam investidos em iniciativas de combate às mudanças climáticas e proteção de áreas naturais. Esse modelo inovador serve de referência para empresas de infraestrutura que buscam alinhar crescimento econômico com sustentabilidade.

Siemens: Inovação e Sustentabilidade

A Siemens é um exemplo no setor de infraestrutura ao promover inovação e sustentabilidade. A Siemens Gamesa, uma divisão da empresa, é dedicada à produção de turbinas eólicas, contribuindo para a transição energética global. Além disso, a empresa tem desenvolvido projetos de "smart cities", que utilizam tecnologia para otimizar o uso de energia e reduzir emissões de carbono em áreas urbanas.

A Siemens demonstra que é possível aliar crescimento econômico à preservação ambiental, beneficiando tanto o mercado quanto a sociedade, ao implementar soluções tecnológicas sustentáveis em projetos urbanos.

Vestas: Liderança em Energia Eólica

Líder mundial em soluções de energia eólica, a Vestas desempenha um papel significativo na infraestrutura energética sustentável. A empresa dinamarquesa fabrica e instala turbinas eólicas em diversos países, reduzindo a dependência de combustíveis fósseis e impulsionando a transformação do setor energético.

A Vestas investe constantemente em inovação para aumentar a eficiência das turbinas e integrar essas tecnologias às redes elétricas. Seu modelo de negócios sustentável prova que é possível conciliar crescimento econômico com a preservação ambiental, contribuindo para um futuro mais verde.

Infraestrutura Social e Impacto das Grandes Marcas

Além de sustentabilidade, grandes marcas também focam no impacto social, especialmente em infraestrutura de saúde, educação e habitação. Empresas como Unilever e Nestlé são exemplos de como grandes corporações estão melhorando a vida de comunidades locais.

A Unilever, por meio de seu programa Sustainable Living Plan, tem como meta melhorar a saúde e o bem-estar de mais de um bilhão de pessoas até 2030, além de reduzir pela metade seu impacto ambiental. Esses projetos mostram o potencial das grandes marcas em promover o desenvolvimento sustentável e o bem-estar social, especialmente em países em desenvolvimento.

Desafios e Oportunidades

Embora exemplos como Patagônia, Siemens e Vestas indiquem o caminho para uma infraestrutura mais sustentável e responsável, ainda existem muitos desafios. As empresas precisam investir em pesquisa e desenvolvimento, além de lidar com mudanças nas políticas públicas para incentivar práticas mais verdes.

Por outro lado, o aumento da demanda por produtos e serviços sustentáveis, somado à pressão dos investidores por práticas ESG (ambiental, social e governança), cria novas oportunidades. Empresas que adotarem soluções mais inovadoras e sustentáveis estarão bem posicionadas para atrair investimentos e melhorar sua reputação no mercado.

Conclusão

O impacto positivo de grandes marcas no mercado de infraestrutura é claro e continua a crescer. Exemplos como Patagônia, Siemens, Vestas e Unilever mostram que é possível combinar lucro com responsabilidade social, promovendo inovações que atendem às necessidades imediatas dos consumidores e ao mesmo tempo garantem um futuro mais sustentável.

À medida que a demanda por soluções de infraestrutura responsáveis aumenta, mais empresas provavelmente adotarão essas práticas. O futuro da infraestrutura dependerá da capacidade das marcas de equilibrar interesses econômicos com necessidades sociais e ambientais, promovendo um modelo de negócios benéfico para todos.

A SUSTENTABILIDADE TORNOU-SE UMA PRIORIDADE PARA GRANDES EMPRESAS DE INFRAESTRUTURA, QUE BUSCAM REDUZIR IMPACTOS AMBIENTAIS E AMPLIAR BENEFÍCIOS PARA O MEIO AMBIENTE. A PATAGÔNIA, EMBORA NÃO SEJA UMA MARCA DE INFRAESTRUTURA, SERVE COMO EXEMPLO DE PRÁTICAS EMPRESARIAIS QUE INSPIRAM OUTROS SETORES A ADOPTAR POSTURAS MAIS CONSCIENTES

OPINIÃO

**RÔMULO ALEXANDRE SOARES**

Advogado sócio da APSV Advogados
e co-fundador do Instituto Winds for Future
opinio@portalbenews.com.br

► DIREITO

O Ceará por uma transição energética justa

A transição energética é o grande desafio de uma sociedade eletrointensiva. O aumento das temperaturas médias globais, a maior frequência de eventos climáticos extremos e a elevação do nível do mar estão relacionadas à emissão de gases de efeito estufa, oriundos, em grande parte, da queima de combustíveis fósseis para a geração de energia.

A outra face dessa mesma moeda é que o desafio para limitar o aquecimento global a 1,5°C traz oportunidades para regiões abundantes em recursos naturais renováveis deste lado do Sul Global, que podem contribuir para a meta de frear o aquecimento até 2050. A justiça dessa transição energética se estabelece na forma em que se dá essa relação entre nações assimétricas nas suas pegadas de carbono.

É neste contexto que abordo como o estado do Ceará vem encarando oportunidades associadas ao desafio global por uma transição energética justa e que oportunidades vem absorvendo para promover o desenvolvimento através da internacionalização da sua economia.

A energia elétrica chegou ao Ceará no início dos anos 1960, trazida de Paulo Afonso, para ligar as máquinas do primeiro distrito industrial do estado. Entretanto, é um pouco antes da virada do milênio que se processa uma segunda importante revolução elétrica, desta vez no governo de Tasso Jereissati, para fazer o Ceará produzir energia e assim articular um novo mecanismo de internacionalização da sua economia.

Eu já era advogado e testemunhei essa nova revolução. Eram da antiga estatal Coelce os três aerogeradores implantados na ponta do Mucuripe, na segunda metade dos anos 1990, anunciando uma nova vantagem locacional do Ceará: os bons ventos. Poucos anos depois, o PROINFA, programa federal de incentivo às energias renováveis, lançado na transição entre os governos de Fernando Henrique e Lula, atribuiria ao Ceará uma importante fração dos projetos eólicos contratados naquele período, devido à qualidade do vento no seu litoral. Começava ali uma jornada bem-sucedida ligada à geração de energia limpa. Não demoraria muito para uma segunda vantagem locacional ser revelada: a produção de energia por fonte solar.

As energias renováveis não trouxeram para o Ceará apenas a oportunidade de gerar eletricidade, mas também de integrar o estado a uma rede de alcance global que abrange empresas líderes em outros mercados e que, fazendo negócios no estado, investiram capital. De fato, o Ceará não atraiu apenas empresas de geração de energia, mas também outros atores dessa cadeia produtiva, como fabricantes de pás eólicas, aerogeradores, softwares e outros serviços especializados.

O cluster de energia do Ceará já nasceu global, com a atuação de multinacionais europeias que já investiam na geração de energia eólica e viram no Ceará uma oportunidade de aumentar a escala de seus negócios em um estado integrado a um país e mercado continentais.

É nesse contexto que, há cerca de dois anos, decidiu-se investir na proposta de tornar o Ceará o hub brasileiro do hidrogênio verde. Em dezembro de 2021, num trabalho realizado pela McKinsey, o estado foi o primeiro a reunir, no Brasil, o ecossistema de energias renováveis para elaborar um roadmap que permitisse — à terra que, em 1997, implantou sua primeira usina eólica, e, em 2011, sua primeira usina solar — produzir a primeira molécula de hidrogênio verde ainda em 2022.

Se hoje se fala de hidrogênio verde no Ceará como uma oportunidade associada à transição energética, é importante dizer que nada disso teria sido possível sem essa jornada de quase 30 anos, que pavimentou um ambiente e governança favoráveis à atração de novos investimentos para gerar energia limpa. A proposta de criação de um hub de hidrogênio verde no Ceará trará uma nova etapa no processo de internacionalização e amadurecimento desse cluster de energia, especialmente a partir da atração de outros investimentos em logística e transporte de amônia para a Europa, e da associação da produção de hidrogênio verde à geração eólica no mar.

No entanto, a ambição em se posicionar como um importante ator na transição energética, deve ser marcada pela adoção de uma abordagem que vá além da mera expansão das fontes renováveis. A transição deve ser inclusiva, gerar empregos, fortalecer as cadeias produtivas locais e promover o desenvolvimento econômico regional de forma equitativa.

Em outras palavras, é vital que a transição energética, que move empresas, governo estadual, entidades de classe e academia, tenha como propósito, além de produzir excelentes resultados para seus investidores e para o clima na terra, também promover uma transição energética justa. A transição não pode aprofundar o fosso entre parcela da sociedade que aproveita a eletricidade e a outra que sequestram carbono. Isso vale à escala subnacional, nacional e global. O recente lançamento no Ceará, do Programa Renda do Sol, que visa contribuir com a redução da pobreza por meio da geração de renda pela microgeração distribuída de energia solar residencial, é um bom exemplo dessa construção concertada entre diversos atores públicos e privados.

Para uma sociedade eletrointensiva, não há outros caminhos: agir para mitigar os impactos das mudanças climáticas, adaptar-se e se revelar, num horizonte de 25 anos, bem-sucedida em não exigir a todos um Planeta B — aliás, que ainda não existe.

A OUTRA FACE DESSA MESMA MOEDA É QUE O DESAFIO PARA LIMITAR O AQUECIMENTO GLOBAL A 1,5°C TRAZ OPORTUNIDADES PARA REGIÕES ABUNDANTES EM RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS DESTE LADO DO SUL GLOBAL, QUE PODEM CONTRIBUIR PARA A META DE FREAR O AQUECIMENTO ATÉ 2050