



portalbenews.com.br



CARREIRA Você conhece seus pontos fortes? E suas fraquezas? Tais dados são estratégicos para o crescimento na profissão, alerta Hudson Carvalho ▶ **p8**

INFRAESTRUTURA Quais as lições que o Espírito Santo pode ensinar à Bahia? Confira no artigo de Waldeck Ornélas ▶ **p9**



Arquivo/Agência Brasil



MERCOSUL-UE

Acordo garante fôlego à indústria automotiva

O setor automotivo do Mercosul terá mais tempo para eliminar tarifas de importação e abrir o mercado à União Europeia (UE), de acordo com o texto final do acordo comercial entre os dois blocos, firmado na sexta-feira (6) ▶ **p3**

Divulgação



Obras do moegão, projeto logístico do Porto de Paranaguá, avançam e são vistoriadas por governador e ministro

▶ **p4**

BR-267/MS Restauração de rodovia integra parceiros da América do Sul ▶ **p3**

ZONA FRANCA Pólo Industrial registra R\$ 170 bi de faturamento até outubro ▶ **p6**

BEJob

Vagas de emprego em diversos setores Confira ▶ **p7**

EDITORIAL

A Ferrovia do Sul

A criação do Grupo de Trabalho da Malha Sul, uma iniciativa do Ministério dos Transportes, representa um passo crucial para a revitalização de um dos mais importantes corredores ferroviários do Brasil. A recente catástrofe climática que atingiu o Rio Grande do Sul expôs a fragilidade da infraestrutura e a urgência de investimentos para garantir a eficiência e a resiliência do transporte ferroviário na região.

A decisão de reunir representantes do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Infra SA demonstra a compreensão do Governo Federal da importância estratégica da malha ferroviária para o desenvolvimento econômico do País. A criação de um grupo de trabalho com a participação de diversos atores permite uma visão mais abrangente dos desafios e das oportunidades, favorecendo a elaboração de soluções mais eficazes e sustentáveis.

A divisão da malha em três grandes segmentos demonstra a complexidade da tarefa e a necessidade de uma abordagem regionalizada. Ao considerar as especificidades de cada região, o grupo de trabalho poderá elaborar um plano de ação mais adequado às necessidades locais, garantindo a otimização dos recursos e a maximização dos benefícios para a sociedade.

A previsão de envolver os governadores dos estados atendidos pela ferrovia é fundamental para garantir a adesão dos entes federativos ao projeto. A participação dos estados é essencial para o sucesso da iniciativa, pois permitirá a integração dos planos de desenvolvimento regional com as ações do Governo Federal.

O prazo de 90 dias para a conclusão dos trabalhos, com possibilidade de prorrogação, demonstra a urgência em encontrar soluções para os problemas da malha ferroviária. A apresentação de um relatório detalhado ao TCU é um passo importante para garantir a transparência e a legitimidade do processo decisório.

A revitalização da malha ferroviária do sul do Brasil é um desafio complexo que exige um esforço conjunto de todos os atores envolvidos. No entanto, os benefícios dessa iniciativa são inegáveis. Uma malha ferroviária moderna e eficiente contribuirá para a redução dos custos de transporte, o aumento da competitividade das empresas brasileiras e a melhoria da qualidade de vida da população.

É fundamental que o Governo Federal continue investindo em infraestrutura e em políticas públicas que estimulem o desenvolvimento do transporte ferroviário. A revitalização da malha ferroviária do sul do Brasil é um passo importante nessa direção e demonstra o compromisso do Governo em construir um país mais moderno e conectado.

A criação do Grupo de Trabalho da Malha Sul representa uma oportunidade única para transformar a logística brasileira. Ao investir na modernização e na expansão da malha ferroviária, o Governo Federal estará contribuindo para o desenvolvimento econômico do País e para a melhoria da qualidade de vida da população. É fundamental que todos os atores envolvidos nesse processo trabalhem em conjunto para garantir o sucesso dessa iniciativa.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

3 Acordo Mercosul-UE: salvaguardas garantem fôlego para a indústria automotiva

HUB

3 Segundo o governo brasileiro, o acordo assinado entre o Mercosul e a UE não sofreu modificações quanto ao comércio de produtos agropecuários

REGIÃO CENTRO-OESTE

3 Restauração de rodovia integra parceiros da América do Sul

REGIÃO SUL

4 Moegão chega a 18% de execução e repara terreno para expansão de Paranaguá

NACIONAL

5 Catástrofe climática acelera modernização da Malha Sul ferroviária

REGIÃO NORTE

6 Polo Industrial de Manaus registra R\$ 170 bi de faturamento até outubro

BE JOB

7 Vagas de emprego em Logística, Recursos Humanos, Administração, Elétrica e mais

OPINIÃO

8 “Sem promessas para 2025. Vamos nos preparar para ele - Parte 2 de 4: Quem sou eu, de verdade?”, por Hudson Carvalho

9 “O Espírito Santo, a Bahia e os portos”, por Waldeck Ornélas

10 “Descarbonização de verdade”, por Sérgio Cutrim



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, 1º andar
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacynara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News
Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News
Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News
Mônica Mathias

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Júnior Batista,
Paulo José Ribeiro, Yousefe Sipp
e Vitória Malafati (estagiária)

Colunista
Ivani Cardoso

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



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

Acordo Mercosul-UE: salvaguardas garantem fôlego para a indústria automotiva

Blocos econômicos ajustam cronograma de tarifas e protegem fabricantes regionais de impactos externos

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

A agricultura e o acordo 1
Assinado na sexta-feira, dia 6, após 25 anos de negociações, o acordo entre o Mercosul e a União Europeia (UE) não sofreu modificações quanto ao comércio de produtos agropecuários, esclareceu o governo brasileiro no factsheet (documento com resumo) sobre o tratado. As condições para a entrada na UE de bens agrícolas exportados pelo Mercosul foram mantidas em relação ao texto original de 2019 - contrariando a expectativa de países como França e Polônia, que queriam restringir os produtos do continente sul-americano para não perderem competitividade.

A agricultura e o acordo 2
Pelo factsheet divulgado pelo governo brasileiro, café e sete tipos de fruta do Mercosul entrarão na União Europeia sem tarifas e sem cotas. Pela oferta do Mercosul aceita pela UE, as frutas com livre circulação são: abacate, limão, lima, melão, melancia, uva de mesa e maçã.

A agricultura e o acordo 3
Outros produtos agropecuários terão cotas (volumes máximos) e tarifas para entrarem na União Europeia, porém mais baixas que as atuais. O acordo prevê a desgravação (retirada gradual da tarifa), de modo a zerar o Imposto de Importação entre os dois blocos e cumprir as condições de uma zona de livre-comércio. Os prazos para a eliminação de tarifas são de quatro, sete, oito, 10 e 12 anos, variando conforme o item.

A agricultura e o acordo 4
As cotas definidas no acordo comercial serão posteriormente divididas entre os países do Mercosul. No caso de as exportações do Mercosul à UE ultrapassarem a cota, os produtos passarão a pagar as alíquotas atuais.

A agricultura e o acordo 5
No caso do café, o acordo exige que 40% do café verde e 50% do café solúvel exportados pelo Mercosul sejam originários do Brasil. Para os três tipos de café (verde, torrado e solúvel), as tarifas, atualmente entre 7,5% e 11%, serão eliminadas de quatro a sete anos. Em relação ao açúcar, as tarifas serão zeradas gradualmente, com uma cota de 180 mil toneladas com tarifa zero e as tarifas atuais, entre 11 euros e 98 euros por tonelada, ficarão apenas sobre o que ultrapassar a cota.

O setor automotivo do Mercosul terá mais tempo para eliminar tarifas de importação e abrir o mercado à União Europeia (UE), de acordo com o texto final do acordo comercial entre os dois blocos, firmado na sexta-feira (6). Além disso, foi estabelecido um mecanismo inédito de salvaguardas para proteger investimentos regionais em caso de aumento repentino de importações de veículos europeus.

Embora uma zona de livre comércio, como a criada pelo acordo, tradicionalmente elimine tarifas para a circulação de bens, o setor automotivo do Mercosul recebeu um tratamento diferenciado. Os prazos para a desgravação de veículos produzidos com tecnologias inovadoras foram estendidos, garantindo maior flexibilidade aos fabricantes locais.

Inicialmente, a eliminação



Os prazos para a desgravação de veículos produzidos com tecnologias inovadoras foram estendidos, garantindo maior flexibilidade aos fabricantes locais.

das tarifas seria concluída em 15 anos para todos os segmentos automotivos. No entanto, o novo texto amplia os prazos:

- Veículos eletrificados: prazo estendido para 18 anos.
- Veículos a hidrogênio: desgravação em até 25 anos, com seis anos de carência.
- Veículos com tecnologias emergentes: até 30 anos para eliminação das tarifas, também com carência de seis anos.

Essas alterações visam oferecer mais tempo para que a indústria automotiva do Mercosul se adapte às exigências tecnológicas e competitivas do mercado europeu.

O acordo também introduziu um mecanismo de proteção ao setor automotivo do Mercosul. Caso haja um aumento súbito nas importações de veículos da UE que ameace a indústria regional, o Brasil poderá interromper o cronograma de

desgravação para todo o setor.

Além disso, será possível reativar, por um período de até cinco anos (três iniciais, renováveis por dois), a tarifa de importação de 35% para veículos provenientes da UE, sem a necessidade de compensações aos europeus. A medida visa resguardar empregos e investimentos locais, reduzindo potenciais impactos negativos na cadeia produtiva automotiva do Mercosul.

REGIÃO CENTRO-OESTE

Restauração de rodovia integra parceiros da América do Sul

BR-267/MS recebeu investimento de R\$ 97 mi, entre as cidades de Jardim e Porto Murtinho, na fronteira com o Paraguai

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

A etapa 1 das obras de restauração da BR-267/MS foi concluída e o tráfego já foi liberado para os motoristas no trecho de 40 quilômetros, entre as cidades de Jardim e Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, na fronteira com o Paraguai. O investimento do Governo Federal nesta primeira fase da obra foi de aproximadamente R\$ 95

milhões.

A entrega do Departamento de Nacional de Infraestrutura de Transporte faz parte de uma contratação de 101,10 quilômetros de execução das obras de restauração do pavimento com adequação de capacidade na BR-267/MS, que vai de Porto Murtinho até Alto Caracol.

O restante do projeto vai até o km 678,10, que se encontra em manutenção. O valor total da contratação é de aproximadamente R\$ 240 milhões. As melhorias facilitam o acesso ao corredor logístico que vai conectar o Brasil a países vizinhos.

O Índice de Condição da Manutenção (ICM) de outubro deste ano para Mato Grosso do Sul indica que 81,8% das rodovias federais do estado estão em boas condições. Para efeito de comparação, o índice fechou o ano de 2022 em 67,2% de malha em boas condições. Em 2023, a porcentagem havia subido para 76,1%.

Integração continental

As obras vão até o novo corredor logístico, a partir do km 678,10, que vai conectar o Centro-Oeste brasileiro ao Para-

guai e à Argentina, até chegar aos portos de Iquique e Antofagasta, no Chile.

O empreendimento é importante para aumentar a integração entre os países, facilitando o transporte de cargas e passageiros, além de estreitar as relações comerciais.

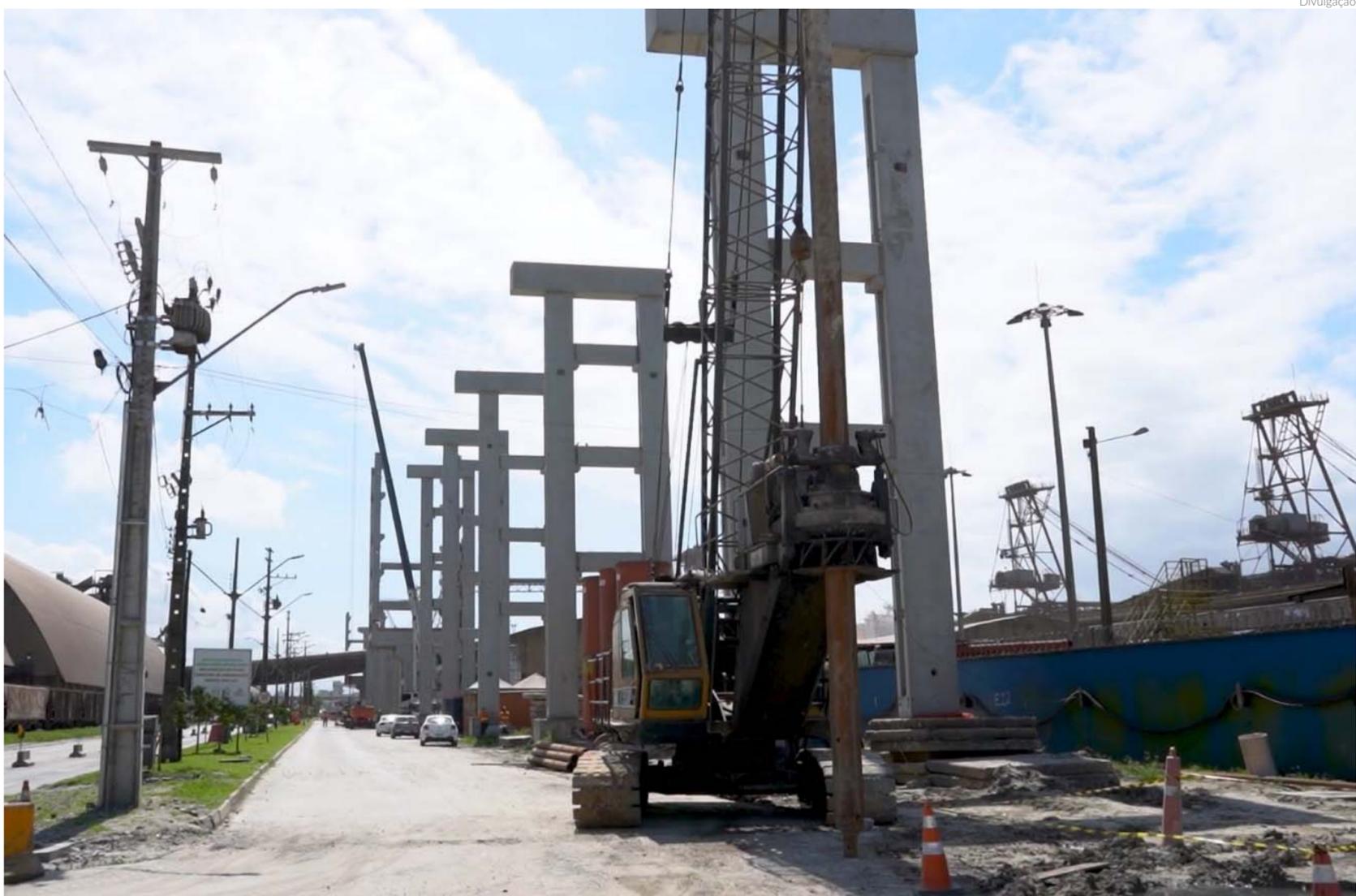
As melhorias envolveram 4,9 quilômetros de terceira faixa, sinalização horizontal e vertical, implantação de defensas, execução de novas obras de arte correntes, drenagem profunda, dispositivos de drenagem superficial e alargamento do acostamento.

REGIÃO SUL

Moegão chega a 18% de execução e prepara terreno para expansão de Paranaguá

Complexo logístico do porto deve ser concluído em 2025, com impacto direto na capacidade de movimentação de cargas

Divulgação



As obras foram vistoriadas pelo governador Carlos Massa Ratinho Júnior (PSD), o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, e o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

As obras do Moegão, o sistema exclusivo de descarga ferroviária de grãos e farelos do Porto de Paranaguá (PR), atingiram 18% de execução. O projeto, que soma R\$ 592 milhões em investimentos, foi vistoriado na sexta-feira, dia 6, pelo governador Carlos Massa Ratinho Júnior (PSD), o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, e o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

O complexo inclui moegas ferroviárias, elevadores de canecas, correias transportadoras, torres de transferência, torres de alimentação, balanças, além de prédios administrativo e de manutenção. Segundo Ratinho Junior, “o ministro veio conhecer o projeto do Moegão, que é a maior obra portuária acontecendo no Brasil e está aqui, no Porto de Paranaguá. Essa é uma obra do Governo do Estado, em parceria com o governo federal através do BNDES, com R\$ 600

milhões de investimento”.

O governador destacou o impacto positivo da obra: “Esta é uma obra que está em ritmo acelerado e queremos, no ano que vem, inaugurar-la para aumentar em 35% a movimentação de cargas do Porto de Paranaguá, gerando mais emprego para a nossa população e fortalecendo a economia paranaense e brasileira”.

Até agora, os trabalhos se concentram na preparação do terreno e na execução de fundações, concretagem de blocos e montagem de pilares e vigas. Em paralelo, estruturas como galerias metálicas e transportadores de carga avançam nas fábricas. A próxima etapa será a montagem e o içamento das galerias na área do Moegão, que abrigarão esteiras transportadoras.

Com uma área de 600 mil metros quadrados, o Moegão permitirá a descarga simultânea de até 180 vagões em três linhas independentes, totalizando 3,8 km de esteiras e capacidade para movimentar 2 mil toneladas de cargas por hora

O COMPLEXO INCLUI MOEGAS FERROVIÁRIAS, ELEVADORES DE CANECAS, CORREIAS TRANSPORTADORAS, TORRES DE TRANSFERÊNCIA, TORRES DE ALIMENTAÇÃO, BALANÇAS, ALÉM DE PRÉDIOS ADMINISTRATIVO E DE MANUTENÇÃO

em cada linha. Esse avanço elevará a capacidade diária do porto de 550 para 900 vagões, um aumento de 63%.

O secretário estadual de Infraestrutura e Logística, Sandro Alex, destacou os benefícios econômicos e ambientais: “As obras do Moegão avançaram muito. Em menos de um ano teremos uma operação de mais de R\$ 500 milhões entregue, trazendo benefícios à comunidade, reduzindo de 16 para cinco as interferências no trânsito na cidade, com emissão de menos CO2 e podendo, junto com a PAR 14, PAR 15 e PAR

25, fazer com que esse corredor de exportação passe de 1,5 mil toneladas para 4 mil toneladas carregadas por hora”.

Além de otimizar a logística portuária, o projeto terá impacto positivo na mobilidade urbana. O número de cruzamentos entre ferrovias e ruas será reduzido de 16 para cinco, diminuindo interrupções no trânsito e o risco de acidentes. O prefeito de Paranaguá, Marcelo Roque, celebrou: “Essa obra do Moegão vai melhorar muito a mobilidade, diminuindo o número de caminhões dentro da cidade e, como contrapartida, a prefeitura construirá dois viadutos para facilitar mais ainda o deslocamento da população”.

Roque também ressaltou outros projetos estruturais em andamento, como a construção da segunda Ponte dos Valadares, a Ponte de Guaratuba e a revitalização da Orla de Matinhos, que fortalecem o litoral do Paraná.

O ministro Sílvio Costa Filho elogiou a obra e o desempenho do Porto de Paranaguá: “Quero parabenizar toda a dire-

toria, porque esse volume de investimentos será fundamental para a logística e a capacidade total do porto”. Ele destacou ainda o crescimento do porto acima da média nacional: “Esse ano vamos terminar com um crescimento em torno de 5% no setor portuário brasileiro, sendo que o Porto de Paranaguá deve crescer de 7% a 8%. Isso significa dizer que quando o Porto de Paranaguá cresce, o Paraná cresce, o que ajuda todo o Brasil a ir bem”.

Demais autoridades

Também estiveram presentes na visita o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila; o presidente da Invest Paraná, Eduardo Bekin; os deputados federais Reinhold Stephanes Junior (PSD-PR) e Tião Medeiros (Progressistas); a deputada estadual Flávia Francischini (União); o prefeito de Antonina, José Paulo Vieira Azin (PSD); o prefeito de Pontal do Paraná, Rudão Gimenes (MDB); e o comandante do 8º Distrito Naval, Pablo Araujo Barbosa.

Catástrofe climática acelera modernização da Malha Sul ferroviária

Grupo de Trabalho organiza esforços para recuperação, priorização de trechos e planejamento de longo prazo na região

Da Redação
redacao.jornal@redbenews.com.br

Após a severa catástrofe climática que atingiu o Rio Grande do Sul no final de abril, a malha ferroviária do sul do Brasil sofreu impactos significativos. Em resposta, foi instituído o Grupo de Trabalho da Malha Sul, que realizou sua reunião inaugural na última semana de novembro para discutir soluções, priorizar trechos e planejar obras de infraestrutura.

O grupo, criado pela Portaria nº 1.022, é formado por representantes do Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e da empresa pública Infra SA. Seu objetivo principal é apresentar uma proposta



Eduardo Cysne/MT

▲ O grupo tem um prazo inicial de 90 dias, prorrogáveis por mais 90, para concluir seus trabalhos

que otimize a operação da malha ferroviária concedida à Rumo Malha Sul, com contrato vigente até 2027.

Durante o encontro, realizado em Brasília (DF), foram definidos o cronograma e a metodologia de trabalho. O foco inicial será avaliar o modelo ideal de operação ferroviária para a região, seguido pela análise

de trechos prioritários para recuperação e modernização.

A concessão abrange 7,2 mil quilômetros de ferrovias, o que levou à divisão do estudo em três grandes segmentos:

1. Malha Gaúcha, atendendo prioritariamente o Rio Grande do Sul
2. Ferrovia Paraná-Santa Cata-

rina, conectando esses dois estados

3. Corredor Mercosul, que integra o transporte entre Brasil e países vizinhos

A proposta também prevê o envolvimento dos governadores dos quatro estados atendidos pela ferrovia – Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo – para alinhar as necessidades locais ao planejamento nacional.

Prazo e entregas

O grupo tem um prazo inicial de 90 dias, prorrogáveis por mais 90, para concluir seus trabalhos. Ao término, será produzido um relatório detalhado, que será submetido ao secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro. Caberá a ele avaliar a viabilidade de uma proposta consensual a ser enviada ao Tribunal de

A PROPOSTA TAMBÉM PREVÊ O ENVOLVIMENTO DOS GOVERNADORES DOS QUATRO ESTADOS ATENDIDOS PELA FERROVIA – RIO GRANDE DO SUL, SANTA CATARINA, PARANÁ E SÃO PAULO – PARA ALINHAR AS NECESSIDADES LOCAIS AO PLANEJAMENTO NACIONAL

Contas da União (TCU).

A iniciativa marca um esforço integrado para revitalizar uma das principais malhas ferroviárias do Brasil, que desempenha papel estratégico na logística nacional e na conectividade com os países do Mercosul.

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

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

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube
@tv_benews



www.tvbenews.com.br

REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

REGIÃO NORTE

Polo Industrial de Manaus registra R\$ 170 bi de faturamento até outubro

Valor é 14,43% maior comparado ao faturamento obtido nos 10 meses do ano passado, de R\$ 148,96 bi

Da Redação
redacao.jornal@redeneews.com.br

O Polo Industrial de Manaus (PIM) registrou faturamento de R\$ 170,44 bilhões nos dez primeiros meses deste ano, o que representa crescimento de 14,43% em relação ao desempenho em igual intervalo de 2023 (R\$ 148,96 bilhões). Em dólar, o faturamento do PIM no período de janeiro a outubro também teve variação positiva – os US\$ 31,96 bilhões faturados foram 7,33% maior que o montante de US\$ 29,77 bilhões obtido no mesmo período de 2023.

Os indicadores de desem-

penho do PIM, sistematizados e publicados pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), também revelam exportações de US\$ 541,54 milhões nos dez primeiros meses deste ano, o que representa aumento de 14,16% na comparação com o mesmo período do ano passado (US\$ 474,36 milhões).

Com relação à mão de obra, o PIM fechou outubro com um total de 125.277 trabalhadores, entre empregos diretos, temporários ou terceirizados. Na comparação com outubro de 2023 (115.947 trabalhadores), a variação foi positiva em 8,04%. Com os resultados apurados até outubro deste ano, a média mensal de empregos diretos gerados pelo PIM, em 2024, é de 121.748 traba-

lhadores.

Os cinco segmentos industriais com maior volume de faturamento nos dez primeiros meses deste ano foram Bens de Informática (faturamento de R\$ 39,12 bilhões), Eletroeletrônico (R\$ 30,8 bilhões), Duas Rodas (R\$ 30,65 bilhões), Químico (R\$ 16,99 bilhões) e Termoplástico (R\$ 15,33 bilhões). Todos esses subsetores também apresentaram crescimento de, no mínimo, 7,06% entre janeiro e outubro, sendo os subsetores Termoplástico e de Duas Rodas os maiores destaques, com crescimentos de 20,64% e 18%, respectivamente, ante o resultado obtido no mesmo período de 2023.

As linhas de televisores com tela de LCD e OLED, com 11.936.285 unidades produzi-

das nos dez primeiros meses deste ano, obtiveram aumento de 11,57% na comparação com igual período de 2023 (10.698.840 unidades). Outros produtos que também se destacaram incluem as motocicletas, motonetas e ciclomotós, com 1.543.372 unidades produzidas e aumento de 12,99%; condicionadores de ar do tipo split system, com 4.809.160 unidades e aumento de 51,25%; condicionadores de ar de janela ou de parede de corpo único, com 354.649 unidades e aumento de 111,87%; monitores com tela de LCD para uso em informática, com 2.751.510 unidades e aumento de 36,79%; fornos micro-ondas, com 4.583.332 unidades e aumento de 45,67%; e tablets, com 1.388.653 unidades e aumento

de 22,2%.

Avaliação

De acordo com o superintendente da Suframa, Bosco Saraiva, a Zona Franca de Manaus está próxima de fechar 2024 com um novo recorde de faturamento. “Deveremos chegar até o final deste ano com um faturamento próximo de R\$200 bilhões, o que será mais um marco na história da indústria da ZFM. Temos também que ressaltar os resultados expressivos de mão de obra, que muito nos satisfazem, pois nossa média mensal superior a 120 mil empregos diretos até outubro mostra que conseguimos gerar cerca de 8,5 mil novos empregos somente neste ano”, destacou Saraiva.

TV BE News ampliou seu alcance!



Agora você pode acompanhar a programação da TV BE News:

 Portal BE News: www.tvbenews.com.br

 Canal do Youtube

 Canal 19 da TV aberta na Grande Campinas
2,7 milhões de espectadores

 Canal 82 na Sky
Alcance nacional, com mais de 3 milhões de assinantes

 Canal 58 nas novas parabólicas
Alcance nacional, com mais de 1 milhão de usuários

REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

Na coluna BE Job desta semana, confira as vagas abertas em diferentes setores e regiões do país. No Pará, a Wilson Sons está com uma vaga para Agente Marítimo Jr. em Barcarena, enquanto a Suzano está com um Banco de Talentos para Logística em Belém. No Nordeste, a APM Terminals busca um HR People Advisor em Pecém (CE), e em Natal (RN), a Socicam oferece a vaga de Coordenador Administrativo Operacional. No Centro-Oeste, a Rumo está contratando Eletricista III em Chapadão do Sul (MS), e a Cargill oferece vaga para Lubrificador(a) em Primavera do Leste (MT). Em Santos (SP), a Marimex está com vaga para Auxiliar de Suporte Administrativo. E em Santa Catarina, a Multilog tem oportunidades em Itajaí e a TESC está com vaga para Eletromecânico em São Francisco do Sul.

Vagas de emprego em Logística, Recursos Humanos, Administração, Elétrica e mais

▶ Ensino médio completo

BANCO DE TALENTOS - LOGÍSTICA

Empresa: Suzano
Cidade: Belém, PA
Período: Tempo integral
Atividade: Participar de um banco de talentos destinado a profissionais de logística interessados em futuras oportunidades na Suzano. Estar disponível para residir em Belém.
Requisitos: Disponibilidade para morar em Belém. Interesse e qualificação em áreas relacionadas à logística. Perfil alinhado aos valores e propósito da Suzano.
Inscrições: <https://shre.ink/gkQi>

REGIÃO NORDESTE

▶ **Ensino: Ensino superior completo em Administração, Recursos Humanos, Ciências Contábeis ou áreas correlatas. Pós-graduação ou MBA em Gestão de Pessoas, Direito Trabalhista ou áreas correlatas (desejável)**

HR PEOPLE ADVISOR (ANALISTA DE RECURSOS HUMANOS PLENO)

Empresa: APM Terminals
Cidade: Pecém, CE
Período: Tempo integral
Atividade: Atuar como primeiro ponto de contato para colaboradores em assuntos relacionados a RH. Gerenciar consultas de RH, garantindo conclusão satisfatória para os colaboradores. Oferecer suporte em administração de pessoal, incluindo documentação, admissão e benefícios. Implementar e manter atualizadas políticas e procedimentos de RH. Gerenciar benefícios como assistência médica, transporte, seguro de vida e vale alimentação. Conduzir processos de onboarding e integração de novos colaboradores. Manter conformidade com regulamentos trabalhistas e diretrizes internas. Suportar líderes e colaboradores em tarefas de RH como promoções, PPM e benefícios.
Requisitos: Pacote Office avançado. Inglês avançado. Experiência em rotinas de Departamento Pessoal, benefícios e gestão de documentação. Conhecimento atualizado em legislação trabalhista e previdenciária (CLT, eSocial, FGTS, INSS). Experiência com sistemas integrados (SAP, TOTVS,

ADP). Habilidade em atendimento direto a funcionários.
Inscrições: <https://shre.ink/gkQ5>

▶ **Ensino Superior completo em Administração de Empresas ou áreas correlatas.**

COORDENADOR ADMINISTRATIVO OPERACIONAL

Empresa: Socicam Administração Projetos e Representações Ltda.
Cidade: Natal, RN
Período: Tempo integral
Atividade: Coordenar atividades administrativas, operacionais, de limpeza, manutenção e apoio ao usuário no terminal rodoviário de Natal, garantindo o cumprimento das diretrizes da empresa. Supervisionar resultados financeiros, identificar variações e suas causas. Gerenciar arrecadação e fechamento de caixa. Controlar e analisar relatórios estatísticos e financeiros para apoiar decisões. Garantir cumprimento de obrigações contratuais e prazos com órgãos concedentes. Participar da definição de metas, objetivos e orçamento junto ao Gerente de Operações. Relacionar-se com órgãos públicos, empresas de ônibus e lojistas em assuntos rotineiros. Recrutar, triar e supervisionar funcionários, assegurando disciplina e treinamento contínuo. Gerenciar escalas de trabalho e assegurar eficiência operacional em fluxos de passageiros. Implementar normas operacionais e de comercialização, incluindo fiscalização de lojas e controle de vendedores ambulantes. Zelar pela conservação, limpeza e manutenção dos terminais. Desenvolver e negociar com novos fornecedores. Representar a empresa em contato com a imprensa quando necessário.
Requisitos: Experiência profissional de 1 a 3 anos em funções similares. Formação em Administração de Empresas valorizada. Benefícios: Vale-alimentação e vale-transporte.
Inscrições: <https://shre.ink/gkQx>

REGIÃO CENTRO-OESTE

▶ **Ensino Técnico completo em Elétrica ou áreas correlatas**

ELETRICISTA III

Empresa: Rumo (Grupo Cosan).
Cidade: Chapadão do Sul, MS.
Período: Tempo Integral

Atividade: Realizar manutenção e reparação de equipamentos elétricos de Transporte Operacional (TO). Executar serviços elétricos em campo, com atendimento e manutenção de equipamentos no trecho. Trabalhar com sistemas elétricos e eletrônicos de equipamentos ferroviários.
Requisitos: Conhecimento em elétrica e equipamentos eletrônicos. Disponibilidade para viagens eventuais.
Inscrições: <https://shre.ink/gkQf>

▶ **Ensino Médio Completo (mínimo). Curso técnico em Lubrificação ou áreas correlacionadas (desejável)**

LUBRIFICADOR(A)

Empresa: Cargill
Cidade: Primavera do Leste, MT
Período: Tempo integral
Atividade: Realizar lubrificação de mancais, trocas de óleo, limpeza de cárter e atualizações no software de lubrificação. Executar trabalhos de lubrificação, visando disponibilidade e confiabilidade dos equipamentos. Coletar e analisar amostras de lubrificantes. Preencher ordens de serviço e propor melhorias nos processos de lubrificação. Auxiliar em iniciativas e projetos relacionados à lubrificação. Analisar riscos e adotar medidas de controle em tarefas críticas.
Requisitos: Experiência anterior como lubrificador(a). Experiência em ambientes fabris (desejável). Informática básica.
Inscrições: <https://shre.ink/gkQk>

REGIÃO SUDESTE

▶ **Ensino Médio Completo**

AUXILIAR DE SUPORTE ADMINISTRATIVO

Empresa: Marimex
Cidade: Santos, SP
Período: Tempo integral
Atividade: Auxiliar nas rotinas administrativas diárias. Conferir monitoramentos de contêineres reefer. Analisar scroolback. Atender instruções e realizar atividades correlatas ao cargo.
Requisitos: Competências: Autodesenvolvimento, comunicação, motivação, trabalho em equipe, planejamento e organização, e relacionamento interpessoal.
Inscrições: <https://shre.ink/gkQl>

▶ **Ensino Fundamental Completo**

ESTIVADOR

Empresa: Santos Brasil
Cidade: Guarujá, SP
Período: Tempo integral
Atividade: Colocar e retirar materiais de peação e despeação a bordo. Engatar e desengatar frames ou cabos para contêineres especiais. Reportar anomalias ao Supervisor de Operações. Zelar por materiais de suporte e apoiar sinalizações. Cumprir e orientar sobre normas de segurança, saúde ocupacional e políticas internas.
Requisitos: Carteira de Identificação de Trabalhador Portuário Avulso, com registro no Ogm na atividade de estiva. Experiência em terminais portuários.
Inscrições: <https://shre.ink/gkk4>

REGIÃO SUL

▶ **Ensino Médio Completo**

ANALISTA CENTRAL INTEGRADO DE TRANSPORTES JR

Empresa: Multilog
Cidade: Itajaí, SC
Período: Tempo integral
Atividade: Emissão de CT-e, notas fiscais, MDF-e e CIOT. Emissão de contratos de transporte. Atendimento de chamados na plataforma GLPI, dentro dos prazos e SLA's. Quitar e liberar saldos de viagem para motoristas. Emitir e pagar guias DAI e GNRE.
Requisitos: Ensino Médio Completo. Desejável Conhecimento em Excel e pacote office. Conhecimento em TMS (KMM). Desejável noções básicas de impostos.
Inscrição: <https://shre.ink/gkkf>

▶ **Formação técnica em Eletromecânica ou áreas correlatas**

ELETROMECAÂNICO

Empresa: TESC - Terminal Santa Catarina SA
Cidade: São Francisco do Sul, SC
Período: Tempo integral
Atividade: Realizar manutenção corretiva e preventiva em equipamentos eletromecânicos. Diagnosticar falhas e propor soluções técnicas. Ler e interpretar esquemas elétricos e mecânicos. Montar e instalar sistemas eletromecânicos.
Requisitos: Experiência na função. Conhecimentos em manutenção de máquinas e equipamentos industriais. Disponibilidade para trabalhar em turnos.
Inscrições: <https://shre.ink/gkkv>

REGIÃO NORTE

▶ **Ensino: Superior completo em Administração, Logística, Comércio Exterior ou Relações Internacionais (desejável)**

AGENTE MARÍTIMO JR

Empresa: Wilson Sons
Cidade: Barcarena, PA
Período: Tempo integral
Atividade: Atender operacionalmente os navios nos portos. Controlar processos internos, elaborar estimativas de custos e prestar suporte a clientes. Alimentar sistemas internos e enviar alertas para clientes e embarcações. Coordenar chegada, atracação, operação e saída dos navios, comunicando-se com stakeholders. Gerenciar liberações junto a órgãos reguladores e pagamentos de despesas de escala. Gerenciar acessos ao porto e ao navio, além de atividades e serviços para tripulações. Operar sistemas internos para mapeamento comercial e estratégico.
Requisitos: Superior completo (desejável). Inglês intermediário (testado). CNH válida. Domínio do pacote Office. Conhecimentos desejáveis: Shipping, sistema PSP (Porto sem Papel), agenciamento ou operações portuárias, regras de atracação. Disponibilidade de horário e para viagens. Residir em Barcarena ou Vila do Conde.
Inscrições: <https://shre.ink/gkQ6>

OPINIÃO

**HUDSON CARVALHO**

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

▶ ESTRATÉGIA

Sem promessas para 2025. Vamos nos preparar para ele - Parte 2 de 4: Quem sou eu, de verdade?

((

Conhece-te a ti mesmo”

Sócrates, filósofo grego

P-A-R-A-B-É-N-S!!

Muita coragem a sua de voltar a esta Parte 2/4 de nossa preparação para mudarmos, de verdade, em 2025.

Você deve lembrar que nosso Propósito (assim mesmo, com letra maiúscula) é fugirmos das promessas vãs dessa época, que perduram só até a primeira dificuldade. Ao invés disso, usarmos esses dias que faltam para montarmos juntos o planejamento, que nos fará mudar de verdade, no ano que se iniciará em breve.

Como sabe, serão quatro partes.

Na semana passada, no Primeiro Capítulo, pedimos que você respirasse – profundamente - uma metáfora para nos ajudar a entender quem somos, quem queremos ser e as razões pelas quais assumimos determinados comportamentos.

Ah, ... eu perdi a primeira parte, ...! Não tem problema. Ela está lá, guardadinha, esperando por você em “Sem promessas para 2025. Vamos nos preparar para ele – Parte 1 | BE News”, no Portal BE News (<https://portalbenews.com.br/opinio/sem-promessas-para-2025-vamos-nos-preparar-para-ele-parte-1/>).

A parte 3 tratará de “Como melhorar o meu melhor”. Vamos trabalhar nossos pontos positivos. Esqueçamos o que nos atrapalha e coloca para baixo. Nosso foco será o que temos de positivo. Só as melhores competências. A última e mais desafiadora das partes, “Dependência externa nunca mais”, será um guia para a autodisciplina. Não mais dependermos de motivação pontual e passageira, ou da ajuda externa de alguém. Ajuda continuará sendo bem vinda, mas sem dependência.

Uma observação que me fizeram algumas vezes ao longo da semana: “Já passei da idade de mudar!”. Você acha mesmo que há uma idade, seja ela qual for, muita ou pouca, que nos impeça de mudar para melhor?

Estamos na mesma página? Vamos, então, para o tema de hoje, o autoconhecimento. A dura resposta à curta, mas complexa pergunta: “Quem sou Eu?”.

Nossa reflexão precisa, obrigatoriamente, partir de dois compromissos que vamos assumir juntos. Primeiro, vamos passar uma lupa sobre quem realmente somos, sem dó nem piedade. Se algo não for bom, vamos reconhecer e registrar. Só. Sem buscar por culpas ou culpados. Sem vitimismo.

O segundo atinge o extremo oposto. Nosso exercício de autoconhecimento não vai permitir que imponhamos a nós mesmos a Síndrome do Impostor, aquela sensação que muitos temos e que nos impede de reconhecer nossas próprias realizações, como resultados de nossos esforços pessoais. Ao contrário, achar

que tudo foi sorte, caiu do céu ou veio da ajuda de terceiros.

Uma dica? Fique atento a como você reage a elogios. Essa síndrome torna você seu pior inimigo e o leva à autossabotagem (nosso cérebro adora confirmar coisas, então arruma formas de minarmos nossas próprias chances de sucesso), à autodepreciação (autocobrança excessiva), à procrastinação (o resultado do que fazemos nunca está bom) e ao medo da exposição (quantas vezes temos uma boa ideia, não a colocamos em uma reunião e, minutos depois, alguém a expõe e é aplaudido por isso?).

Esse “inventário de nós mesmos”, repito, tem que ser justo conosco mesmo. Naquilo que nos falta e no que temos de sobra. Saber quem somos (assunto de hoje) e como superar nossos limites (assunto da semana que vem), de forma perseverante, é meio caminho andado para nos tornarmos a pessoa e o profissional que desejamos ser.

Vamos para o exercício do autoconhecimento? Proponho os seguintes passos:

Comece definindo seu propósito de vida. Parece complexo, mas é simples. O segredo é ficar atento aos nossos sentimentos. O que dizem? O caminho que estou seguindo está me fazendo bem? Ou o sigo contrariado? Fazer o que nos deixa felizes dá a direção correta. Mas muito, muito cuidado: não estamos falando de felicidade efêmera, pequenas alegrias. Estamos falando de sentimento concreto de bem estar, duradouro. Então, não tenha pressa em concluir.

Outro ponto importante é questionar-se sobre o tipo de legado que pretende deixar. Não pense em legado como algo que só será “contabilizado” no final da vida. Cada lugar e pessoa que você deixa ficam com uma impressão a seu respeito. São como “pequenos legados” que você vai deixando pela vida.

Um ponto importante e que precisa ser considerado nesse exercício é aprender a dizer não. Ajuda a definir limites, sabe? Contemporizar, entender pontos de vista distintos aos nossos é importante, mas agir de forma contrária a nossos valores e convicções – só para agradar aos outros - é algo completamente diferente. Não faça.

Mais uma? Questione-se todo o tempo e, se concluir que está no caminho errado, não hesite em mudar de opinião. Os comportamentos e as formas de agir não são escritos em pedra. Sempre é tempo de fazer diferente e melhor.

Por fim, algo que - confesso - me perseguiu por muito tempo até que consegui controlar: preocupar-me com o que pensam sobre mim aqueles que não importam de verdade. Nunca me ajudou em nada. Só me consumiu tempo de ouvir quem realmente importa. Há uma frase, a qual desconheço a autoria, que diz: “Quem não pode resolver o meu problema não precisa saber dele?”. Como dizem, foco em quem fala bem de você, quando você não está na sala.

Buscar o autoconhecimento não é tão difícil quanto você imaginava, não é mesmo?

UMA DICA? FIQUE ATENTO A COMO VOCÊ REAGE A ELOGIOS. ESSA SÍNDROME TORNA VOCÊ SEU PIOR INIMIGO E O LEVA À AUTOSSABOTAGEM (NOSSO CÉREBRO ADORA CONFIRMAR COISAS, ENTÃO ARRUMA FORMAS DE MINARMOS NOSSAS PRÓPRIAS CHANCES DE SUCESSO), À AUTODEPRECIÇÃO (AUTOCOBANÇA EXCESSIVA), À PROCRASTINAÇÃO (O RESULTADO DO QUE FAZEMOS NUNCA ESTÁ BOM) E AO MEDO DA EXPOSIÇÃO (QUANTAS VEZES TEMOS UMA BOA IDEIA, NÃO A COLOCAMOS EM UMA REUNIÃO E, MINUTOS DEPOIS, ALGUÉM A EXPÕE E É APLAUDIDO POR ISSO?).



WALDECK ORNÉLAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

O Espírito Santo, a Bahia e os portos

Se há algo a ser observado – e aplaudido – neste momento, em termos de infraestrutura, é a desenvoltura com que o estado do Espírito Santo vem dando forma a uma sólida e robusta estrutura portuária.

O Espírito Santo sempre teve a sua imagem vinculada ao Porto de Tubarão, por onde a Vale escoava a produção do minério de ferro oriundo de Minas Gerais. Recentemente, o Porto de Vitória foi o primeiro do País – e único até agora – a ter sua administração privatizada. Os resultados são extraordinários. A concessionária VPorts investiu R\$180 milhões no complexo que abrange os portos de Vitória, Capuaba e Barra do Riacho. A expectativa é de crescimento de 80% nas movimentações portuárias até 2029, logo ali.

No final de novembro, o governo do Espírito Santo fez o lançamento do plano estratégico de uma plataforma logística no norte do estado, o Parklog, com área de 30 km², elaborado em ação conjunta com prefeituras, entidades e empresas. O Parklog abrange três portos – Portocel, Imetame e Barra do Riacho – dois aeroportos – Aracruz e Linhares – uma zona de processamento de exportações (ZPE) e mais um porto seco, em uma região que já conta com o estaleiro Jurong.

A ZPE, autorizada à Imetame, é a primeira privada do País. Com 5 km², chega numa hora em que o Supremo Tribunal Federal (STF) acaba de decidir que essas estruturas agora podem, inclusive, destinar toda sua produção ao mercado interno. Embora não seja produtor de grãos, o Espírito Santo tem a clara percepção da oportunidade de montar uma estrutura logística para atender à crescente demanda do comércio internacional. Enquanto isto, a Bahia dorme de touca, esperando que caiam do céu os investimentos que deveria identificar, prospectar e atrair.

Ainda que se queixe da necessidade de melhorar a eficiência na integração ferroviária, o assunto vem sendo discutido no âmbito do processo de renovação antecipada da FCA – a mesma que desatende à Bahia –, tendo o Espírito Santo assinalado os seus interesses.

Diante da dificuldade de viabilizar a construção do contorno ferroviário da Serra do Tigre, na região do Triângulo Mineiro, o estado apresentou à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a proposta alternativa de construção de um ramal greenfield de 100 km, visando atrair a produção de grãos do norte e noroeste mineiro, a mesma que poderia ser escoada também pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Trata-se da modernização do ramal de Piraqueçu, entre João Neiva e Barra do Riacho, um investimento cruzado, já no traçado da Estrada de Ferro Vitória-Minas. Não sem razão, a VLI tem sido parceira do estado na construção desta segunda alternativa.

Atenção especial está sendo dedicada à revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) do município de Aracruz, para compatibilizar a expansão da cidade com o planejamento portuário, contemplar os aspectos educacionais e os reflexos sociais. Além da infraestrutura de transportes,

resíduos, alfandegamento e formação de pessoas, outros aspectos relevantes são cuidados no planejamento do Parklog.

A Suzano, instalada em Mucuri, manda para o Portocel, por via rodoviária (BR-101), a celulose a ser exportada. O mesmo faz a Veracel, por meio de barcas, a partir de Belmonte. É o extremo sul baiano cada vez mais fora da zona de influência de Salvador.

Paralelamente, o Espírito Santo desenvolve o projeto do Porto Central, no município de Presidente Kennedy, sul do Estado, próximo à divisa com o Rio de Janeiro, base para um arrojado complexo industrial-portuário multipropósito.

Também com olho na exportação do agronegócio, o Porto Central tem uma área de 20 km², onde acesso ferroviário e capacitação de recursos humanos constituem os principais pontos de preocupação. A estrada de ferro Vitória-Rio, que vem sendo defendida pelos dois estados, constitui a solução proposta.

Já existe uma parceria estabelecida para a desmontagem de navios (descomissionamento), assim como, com a Petrobras, para a movimentação de petróleo.

O Porto Central vai beneficiar-se também do transbordamento das atividades que já se observa em relação ao Porto de Santos, mesmo em um cenário econômico nacional de baixo nível de expansão.

Tendo conseguido inserir a sua porção norte na região nordeste, para fins de incentivos fiscais e financeiros, o Espírito Santo dá lições de como usar os recursos do Fundo Constitucional do Nordeste e os incentivos da Sudene. Vive um cenário de mobilização e dinamismo econômico que não se vê na Bahia.

Com um litoral de 410 km, o Espírito Santo promove um aproveitamento extraordinário, diante da Bahia, com seus 1.183 km de extensão – o maior do País.

Enquanto isto, a Bahia não presta atenção ao Projeto Logístico Caravelas, que pode atender à Suzano e à Veracel, além de servir ao escoamento da produção do vale do lítio, na região do Jequitinhonha, em Minas Gerais.

A implantação do Porto Sul em Ilhéus – integrado à FIOL –, embora já concedido à iniciativa privada, tem enfrentado dúvidas do mercado quanto a sua efetiva implementação e no prazo previsto.

Mas, sobretudo, a Bahia tem a possibilidade de desenvolver projeto de grande magnitude em Salinas da Margarida, um megaporto multipropósito de classe mundial, em águas profundas e abrigadas, no interior da Baía de Todos os Santos, para credenciar-se como o grande hub-port do Atlântico Sul.

Em tempo: o estado de Santa Catarina, que há poucos anos ultrapassou a Bahia no ranking do PIB dos estados, também tem uma clara, objetiva e vitoriosa estratégia para o setor portuário. Há bons exemplos a seguir.

EMBORA NÃO SEJA PRODUTOR DE GRÃOS, O ESPÍRITO SANTO TEM A CLARA PERCEPÇÃO DA OPORTUNIDADE DE MONTAR UMA ESTRUTURA LOGÍSTICA PARA ATENDER À CRESCENTE DEMANDA DO COMÉRCIO INTERNACIONAL. ENQUANTO ISTO, A BAHIA DORME DE TOUCA, ESPERANDO QUE CAIAM DO CÉU OS INVESTIMENTOS QUE DEVERIA IDENTIFICAR, PROSPECTAR E ATRAIR

OPINIÃO

**SÉRGIO CUTRIM**

Professor e pesquisador especializado no setor portuário com foco em planejamento, governança, gestão e logística. Doutor em Engenharia Naval e Oceânica
opinio@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Descarbonização de verdade

Descarbonização, palavrinha que está em alta não é verdade? Esse conceito ganhou muita relevância, principalmente após o acordo de Paris, um tratado assinado em 2015, durante a COP21. Esse tratado foi considerado um marco global na luta contra as mudanças climáticas e teve como principal objetivo limitar o aumento da temperatura média global a 1,5°C. Felizmente, não precisamos gastar mais uma palavra para convencer as pessoas e as organizações que existe uma emergência climática. A fase de negação já passou. Precisamos discutir as soluções e incentivos para a descarbonização.

Vocês já me conhecem, sou apaixonado pelo setor portuário, gosto bastante de escrever sobre esse setor e seus temas associados como inovação, governança e sustentabilidade. Vamos aqui falar um pouco sobre descarbonização no setor portuário e de transporte marítimo.

O conceito de descarbonização aplicado ao ecossistema portuário está relacionado a um conjunto de estratégias que visam reduzir ou eliminar as emissões de gases de efeito estufa (GEE) das operações portuárias considerando todo o ecossistema envolvido, ou seja, importações, exportações, logística terrestre e marítima e as indústrias associadas.

Esse conjunto de estratégias inclui a modernização dos portos, a eletrificação de equipamentos, o uso de combustíveis alternativos e renováveis, a implementação de tecnologias avançadas, como captura e armazenamento de carbono, e o envolvimento das cadeias de valor para promover soluções sustentáveis e integradas.

Por que o ecossistema portuário deve se preocupar e contribuir para a descarbonização? Já que o transporte marítimo, responsável por aproximadamente 80% do comércio global, contribui com apenas 3% das emissões globais de gases de efeito estufa. Existem inúmeros motivos, posso citar a decisão da IMO – Organização Marítima Internacional - de estabelecer metas de redução das emissões relativas ao ano de 2008, de 30% até 2030, 80% até 2040 e neutralidade até 2050.

Fábio Barbosa, CEO da Natura e um dos precursores da Sustentabilidade no Brasil, gosta de dizer que as organizações vão aderir à sustentabilidade pelo amor ou pelo dor, ou seja, por convicção ou por obrigações do mercado e eventuais punições.

Agora, vamos aos dados e pesquisas relacionadas à descarbonização no ecossistema portuário. Um importante trabalho chamado Acelerando a Descarbonização Portuária e Marítima foi produzido pelo Pacto Global, Rede Brasil, Grupo de Trabalho de Negócios Oceânicos, elencou os principais desafios para promover a descarbonização. Eles são a promoção da eficiência energética e operacional; da eletrificação dos equipamentos portuários e a utilização de combustíveis alternativos.

Outro estudo complementar, divulgado pela Empresa de Pesquisa Energética com dados da DNV, aponta soluções específicas para a descarbonização do transporte marítimo: utilização de rotas alternativas; revisão do tamanho das embarcações; novas tecnologias de revestimento dos cascos; otimização dos cascos; lubrificação por ar; melhorias na eficiência do maquinário; recuperação do calor; hibridização da bateria; utilização de células de combustível; captura e armazenamento de carbono e utilização de combustíveis alternativos.

Sobre os combustíveis alternativos, vale uma reflexão. A IMO também determinou um objetivo de adoção de 5 a 10% de combustíveis de baixa emissão até 2030. O estudo do Pacto Global aponta como os principais combustíveis para descarbonização marítima os biocombustíveis, o GNL, os combustíveis sintéticos (e-fuels), o metanol, a amônia e o hidrogênio de baixo carbono.

Segundo dados da DNV e do IHSMaukit, 98% da frota mundial de navios hoje utiliza combustíveis convencionais. Porém, as empresas já iniciaram as encomendas de novas embarcações buscando atender às metas da IMO. Do total de navios encomendados aos estaleiros atualmente, 72,9% utilizam combustível convencional e as encomendas de combustíveis alternativos estão distribuídos da seguinte forma pelo número de navios: GNL, 832; Híbrido, 433; Metano, 234; GLO, 96;

Amônio, 25; e Hidrogênio, 10.

Como bom maranhense e defensor do nosso complexo portuário preciso trazer essa discussão para o Maranhão, o maior complexo portuário do país em volume. O Maranhão possui três vocações econômicas naturais: energia, agronegócio e portos. Em um estado tão carente do ponto de vista econômico e social precisamos incentivar a apoiar os projetos que podem contribuir para um desenvolvimento sustentável do nosso estado. Existem alguns projetos em fase de planejamento, implantação ou de estudos que se enquadram nessa categoria. Posso citar alguns como a Zona de Processamento de Exportação de Bacabeira, Terminal Portuário de Alcântara, finalização da Ferrovia Norte-Sul e expansão da Ferrovia Transnordestina, exploração e desenvolvimento do Centro de Lançamento de Alcântara e mais um novo projeto, o Terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) da empresa LC Terminais Portuários.

Agora vou me concentrar nesse novo projeto. A instalação do novo terminal será na Ilha da Razão, localizada ao norte da Ilha de Tauá-Mirim, com um volume diário de 23 milhões de metros cúbicos. O conceito do Terminal de GNL envolve uma operação de recebimento de navios com gás no estado líquido, após o recebimento em um navio instalado há 1 km da costa, atracado de forma permanente em uma plataforma, classificada como uma Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação. Nela é feito um processo de regaseificação, o líquido volta ao estado gasoso por aquecimento. Depois ele é transportado para um centro de controle por meio de um gasoduto. Após essa armazenagem no centro de controle, o gás será distribuído pela Gasmar diretamente aos consumidores. Quem são esses consumidores? Indústrias locais e regionais, consumidores residenciais e o setor de transporte. O terminal não será um produtor de gás. E apesar de ser projetado para receber gás importado, pode também ser adaptado para exportação, se a produção local aumentar.

Esse projeto está relacionado diretamente com duas das três principais vocações econômicas do Maranhão, portos e energia. Além disso, outro motivo justifica a sua implantação. O Maranhão não está conectado ao sistema de gasodutos que transporta gás natural das explorações na costa brasileira e da Bolívia, o que limita o acesso do estado a essa importante fonte de energia. Essa via de recebimento ajudaria a resolver este problema de falta de conectividade ao sistema da gasodutos, permitindo a importação e distribuição de gás natural, aumentando a capacidade energética da região.

O projeto não prevê desapropriação de moradores e representa uma oportunidade para o desenvolvimento econômico, com geração de empregos e impulso da economia.

O projeto passou recentemente por audiência pública e segue em processo de obtenção das licenças permitidas. A implementação do terminal de gás representa uma oportunidade estratégica para o Maranhão desenvolver sua indústria de gás natural, gerando benefícios sociais e econômicos significativos para a população e para a região como um todo. Além disso, a iniciativa traz importantes ganhos ambientais, contribuindo para a descarbonização dos ecossistemas portuários e industriais.

Por exemplo, em equipamentos conhecidos como caldeiras flamotubulares – utilizadas para geração de energia por meio da produção de vapor, resultado da troca térmica entre o calor do combustível e a água –, o uso do gás natural é consideravelmente mais eficiente e menos poluente. Uma pesquisa de Moreira (2007), intitulada "Comparação entre os poluentes atmosféricos e ruídos emitidos por uma caldeira flamotubular movida a gás natural", demonstrou que caldeiras movidas a gás natural, em comparação com o óleo diesel, emitem 17,8% menos CO₂; em relação ao óleo pesado, 23,4% a menos; e, em comparação com o carvão mineral, 37,8% menos CO₂.

Esses dados destacam o papel do gás natural como uma alternativa energética mais sustentável, especialmente no contexto industrial e portuário, contribuindo para um futuro de menor impacto ambiental.

Isso é descarbonização de verdade, com impacto ambiental, econômico e social.

O CONCEITO DE DESCARBONIZAÇÃO APLICADO AO ECOSISTEMA PORTUÁRIO ESTÁ RELACIONADO A UM CONJUNTO DE ESTRATÉGIAS QUE VISAM REDUZIR OU ELIMINAR AS EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA (GEE) DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS CONSIDERANDO TODO O ECOSISTEMA ENVOLVIDO, OU SEJA, IMPORTAÇÕES, EXPORTAÇÕES, LOGÍSTICA TERRESTRE E MARÍTIMA E AS INDÚSTRIAS ASSOCIADAS