



portalbenews.com.br

RIO GRANDE DO SUL Testes da FAB abrem caminho para retorno das operações no Salgado Filho ▶ **p3**

MEIO AMBIENTE Ao BE News, Família Schurmann reforça alerta sobre preservação dos oceanos ▶ **p4**

Divulgação/Grupo Brasil Export



BRASILEXPORT 2024

Melhorar a infraestrutura é o principal desafio do Brasil, afirmam parlamentares

Senador Beto Martins e deputado Arthur Maia defendem maior envolvimento da iniciativa privada para impulsionar os investimentos necessários em logística e transporte ▶ **p6**

Divulgação/Governo do Piauí



Governo assina contrato de R\$ 543 milhões para TUP no Piauí ▶ p3

INFRAJUR Insegurança jurídica no setor portuário prejudica negócios, diz ministro Caputo Bastos ▶ **p14**

INFRAJUR Juristas pedem modernização do marco regulatório portuário para alavancar economia ▶ **p14**

INFRAJUR Ministro Alexandre Ramos aponta necessidade de melhorias no setor de infraestrutura ▶ **p16**

EDITORIAL

Um novo rumo para os portos brasileiros

A abertura da quinta edição do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph), nessa quarta-feira, dia 9 - como parte da programação do Fórum Brasil Export 2024, em Brasília - trouxe à tona um tema essencial para o desenvolvimento do Brasil: a modernização da legislação portuária. As palavras do secretário nacional de Portos, Alex Ávila, ecoam a necessidade de um olhar atento e proativo para o setor, buscando aprimorar o marco regulatório e garantir um futuro promissor para os portos brasileiros.

A mais recente Lei dos Portos, sancionada em 2013, representou um avanço para o setor, mas a dinâmica do comércio global e as novas demandas da sociedade exigem uma constante atualização da legislação. A criação da comissão de juristas para revisar a lei - processo que está em sua fase final - é uma oportunidade única para adaptar o marco regulatório às novas realidades e garantir que os portos brasileiros continuem sendo competitivos no cenário internacional.

Como ressaltou o presidente da Abeph, Luiz Fernando Garcia, que preside a Portos do Paraná (Autoridade Portuária de Paranaguá e Antonina), a discussão sobre a modernização da legislação portuária deve ser conduzida de forma colaborativa, com a participação de todos os atores envolvidos. A experiência acumulada nos últimos dez anos demonstra que a gestão dos portos públicos evoluiu significativamente, e a busca por um desenvolvimento sustentável e eficiente é uma constante.

A modernização da legislação portuária poderá trazer diversos benefícios para o País. Ao ampliar a segurança jurídica para os investimentos, a nova legislação estimulará a atração de recursos privados para o setor, impulsionando a expansão e a modernização dos portos. Além disso, a simplificação dos processos e a redução da burocracia contribuirão para a agilidade das operações portuárias, reduzindo os custos logísticos e tornando o Brasil mais competitivo no comércio internacional.



Sistema BE News de Comunicação

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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacynara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News
Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News
Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News
Mônica Mathias

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

Colunista
Ivani Cardoso

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

6 Infraestrutura robusta é o caminho para o crescimento do Brasil, dizem parlamentares

HUB

- 3 CZPE aprova projeto de Hidrogênio Verde da Fortescue no Complexo do Pecém

NACIONAL

- 3 Governo assina contrato de R\$ 543,5 milhões para construção de TUP no Piauí Salgado Filho: testes da FAB abrem caminho para retorno das operações
4 Família Schurmann reforça alerta sobre preservação dos oceanos

BRASIL EXPORT

- 4 Brasil Export celebra trajetória de entidades portuárias e logísticas com homenagens
6 Governo estima fazer 15 leilões rodoviários até 2025, diz diretor-geral da ANTT
8 Acessos e sustentabilidade são prioridades para o futuro do setor portuário, diz Julião
10 Alex Ávila vê momento decisivo para reformar legislação portuária Presidente da Pianc destaca papel do Brasil na inovação da infraestrutura aquaviária
12 Autoridades Portuárias pedem agilidade e atratividade no novo marco regulatório Investimentos e certificações são chave para segurança nos portos
14 Insegurança jurídica no setor portuário prejudica negócios, diz ministro do TST Juristas defendem modernização do marco regulatório portuário para impulsionar economia
16 Ministro do TST aponta necessidade de melhorias no setor de infraestrutura

OPINIÃO

- 18 "Portos em nossas constituições federais - Vale a pena pesquisar", por Sérgio Aquino
20 "Os portos que queremos", por Mário Povia
26 "Impacto da Lei nº 12.815/2013 na autorização de novas instalações privadas: Desmistificando a generalização dos 'TUPs de Papel'", por Murillo Barbosa, Bárbara Cavalcanti e Rafaela Brandão Rocha
27 "A revisão do marco legal portuário brasileiro", por Caio Morel
28 "Considerações a respeito de um novo marco legal portuário no Brasil", por Carlos Kopittke
30 "Perspectivas do novo marco legal dos portos brasileiros", Benjamin Gallotti
31 "O setor portuário brasileiro: desafios, regulação e a necessidade de modernização", por Fábio Silveira
33 "A necessidade urgente de um novo Plano Nacional de Dragagem para os portos", por Fabrizio Pierdomenico
35 "Transbrasa: 50 anos de liderança em inovação de logística portuária", por Bayard Umbuzeiro Filho
36 "Gestão e inovação: o caminho para a evolução", por Cristiano Klinger
38 "Ogmo - A nova página de uma antiga história", por Thiago Robles
40 "Hidroviás dos rios Madeira e Tapajós e a crise hídrica na Amazônia", por Edeon Vaz Ferreira
41 "A força do ORM e a sua importância para a logística portuária", por Carlos Cesar Meireles Vieira Filho e Marco Grandchamps
42 "Três anos do Instituto Praticagem do Brasil", por Bruno Fonseca
44 "A Bahia e seus desafios logísticos", por Fausto Franco
46 "Gestão de resíduos em infraestruturas de portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e cidades: promovendo o desenvolvimento sustentável de economias locais", por João Amaral e Rebecca Alonso Nascimento

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

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

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

 (11) 91615.1200



Projeto aprovado 1

O Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE) aprovou o projeto de instalação de uma planta de hidrogênio verde (H2V) da Fortescue, na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Complexo do Pecém (CE). O empreendimento, de R\$ 20 bilhões, envolve a construção de uma das maiores unidades de produção do combustível no mundo, que será capaz de entregar 500 toneladas diárias do produto, utilizando 1,2 gigawatts de energia renovável.

Projeto aprovado 2

A Fortescue recebeu, recentemente, a licença de instalação da autoridade ambiental do Estado do Ceará, a Semace. Os trabalhos devem começar até o final do ano.

Projeto aprovado 3

Luis Viga, country manager da Fortescue no Brasil, afirmou que regimes como a ZPE são fundamentais devido aos incentivos fiscais que oferecem. “Esse é mais um passo para garantir que o Brasil possa realizar seu potencial de ser líder global na transição para a economia de baixo carbono, o que passa necessariamente pela concretização do hidrogênio verde como fonte de energia e insumo industrial viável”, observa o dirigente.

Mato Grosso

As obras de infraestrutura logística já iniciadas no Mato Grosso foram tema de uma reunião entre os ministros Renan Filho (Transportes) e Carlos Fávaro (Agricultura e Pecuária) e parlamentares do estado nessa quarta-feira, dia 9, na sede do Ministério dos Transportes, em Brasília. Entre os projetos discutidos, estava a duplicação da BR-163, entre Sinop até a divisa com o Pará.

Acesso à X 1

A Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) iniciou nessa quarta-feira, dia 9, a notificação das prestadoras de serviços de telecomunicações para que permitam a seus clientes o acesso à plataforma X. A medida atende à determinação do Supremo Tribunal Federal (STF), que havia suspenso o acesso diante da recusa da plataforma em obedecer a decisões judiciais.

Acesso à X 2

De acordo com nota da Anatel, caberá a cada uma das prestadoras tomar as providências técnicas necessárias para implementar a ordem judicial. O tempo para a execução do desbloqueio dependerá das medidas empregadas pelas prestadoras, conforme suas especificidades.

Governo assina contrato de R\$ 543,5 milhões para construção de TUP no Piauí

Construção do terminal multifuncional visa modernizar a logística portuária e fortalecer a economia da região do Matopiba

Da Redação
redacao.jornal@redenebenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou na quarta-feira, dia 9, o contrato para a construção do Terminal de Uso Privado (TUP) em Luís Correia, Piauí, com investimento de R\$ 543,5 milhões. A obra visa modernizar a infraestrutura portuária da região e promete aumentar a arrecadação em R\$ 300 milhões por ano, além de dobrar o PIB do Piauí em até 10 anos. O TUP será multifuncional, permitindo a movimentação de diversos tipos de carga e recebendo embarcações de até 60 metros.

O ministro destacou a assinatura como “um movimento importante para a construção da TUP”, afirmando que representa um avanço significativo para um estado que não contava com porto ou hidrovía. O governador do Piauí, Rafael Fonteles (PT), reforçou que a iniciativa é crucial para a credibilidade do projeto e planeja parcerias público-privadas para a operação do porto e produção de hidrogênio verde, que be-



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou o contrato na presença do diretor geral da Antaq, Eduardo Nery, e do governador do Piauí, Rafael Fonteles

neficiarão toda a região do Matopiba.

Durante a cerimônia, o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, ressaltou a importância do contrato de adesão para o projeto e a necessidade de avançar nas etapas de licenciamento ambiental e estruturação do plano de negócios. Até agora, foram investidos R\$ 35 milhões na fase inicial, cobrindo a construção do pátio, estrada de acesso e sede do terminal.

O diretor geral da Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, também esteve presente na cerimônia de assinatura do contrato.

Hidrovía

Além disso, Silvio Costa Filho assinou um acordo de cooperação técnica para a delegação da hidrovía do Parnaíba ao estado do Piauí, permitindo que o Governo Estadual assumira a responsabilidade por contratos existentes e pelo desenvolvi-

mento de estudos necessários. O ministro considerou a hidrovía uma marca para Piauí e Maranhão, enfatizando seu simbolismo e importância estratégica para o Nordeste.

A hidrovía do Rio Parnaíba, com 1.344 km de extensão, é essencial para o transporte de cargas regionais, especialmente grãos, e atende comunidades ribeirinhas. Apesar de sua importância, a infraestrutura atual enfrenta limitações que impactam a eficiência do transporte fluvial.

Salgado Filho: testes da FAB abrem caminho para retorno das operações

Com 85% das obras concluídas, aeroporto de Porto Alegre deve reabrir parcialmente no próximo dia 21

Da Redação
redacao.jornal@redenebenews.com.br

Com a retomada das operações prevista para 21 de outubro, o Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, iniciou testes de segurança com o apoio da Força Aérea Brasileira (FAB). Profissionais do Grupo Especial de Inspeção de Voo da FAB realizaram manobras de aproximação, pouso e decolagem, testando pela primeira vez os equipamentos de operação do

aeroporto, desligados desde o alagamento da pista em maio. “Este trabalho da FAB é fundamental para garantir a segurança dos profissionais e passageiros do transporte aéreo. O retorno das operações representa um marco significativo para a mobilidade e a economia do Rio Grande do Sul. Estamos monitorando de perto o progresso para assegurar que todas as etapas sejam cumpridas conforme o planejado”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho, que visitará o Salgado Filho na próxima semana.

Neste momento, o aeroporto utilizará uma pista de 1.730 metros e será dedicado apenas a voos domésticos. A reabertura total da pista de 3.200 metros está prevista para 16 de dezembro, quando o aeroporto voltará a receber voos internacionais.

“Ficaram 3 milhões de passageiros a menos que deixaram de passar pelo aeroporto de Porto Alegre neste período de interdição”, disse o ministro, ressaltando o impacto positivo da retomada na autoestima da população.

Inspeções também estão sendo realizadas nas áreas internas do aeroporto. Parte dos equipamentos voltou a funcionar há três meses, com operações de check-in temporariamente em um shopping de Canoas. A Base Aérea de Canoas foi adaptada para pousos e decolagens durante a interdição. Segundo a Fraport, concessionária responsável pelo aeroporto, cerca de 85% dos trabalhos de recuperação já foram concluídos, abrangendo desde esteiras de bagagens até sistemas de energia e de TI.

NACIONAL

Família Schurmann reforça alerta sobre preservação dos oceanos

Nova etapa da Voz dos Oceanos recolhe mensagens em diversas paradas no Brasil para levar ao G20, destacando o impacto da poluição

Alexandre Fernandes/BE News

ALEXANDRE FERNANDES
alexandre.fernandes@redebeneews.com.br

Em 2021, a Família Schurmann deu início à expedição Voz dos Oceanos para chamar a atenção do mundo para a poluição dos mares. Em 2024, em meio a tantos eventos climáticos extremos, o grito de socorro é ainda mais forte. “As pessoas não colocam na cabeça que os oceanos têm a ver com tudo isso que está acontecendo”, disse o capitão Vilfredo Schurmann ao BE News. Ele e a esposa Heloísa concederam entrevista no late Clube de Santos, na cidade de Guarujá (SP), um dos pontos de parada da nova etapa da jornada marítima, a Voz dos Oceanos - Rota Brasil.

Com mais de 40 anos de experiência em alto-mar, Vilfredo enfatizou a importância dos oceanos e o impacto causado pelo descarte de resíduos, principalmente plásticos. “Os oceanos é que regulam o clima. Os oceanos estão se descontrolando. E eles são responsáveis por 60% do nosso oxigênio”.

A Família Schurmann pretende levar esse alerta às lideranças mundiais. Mas quer mostrar também que a preocupação com o meio ambiente não é só dela, mas de muitos brasileiros. Por isso, criou o Ecoando Vozes. Por onde passa, a tripulação coleta mensagens de ambientalistas, estudantes, educadores, líderes de iniciativas e ONGs e de representantes da sociedade civil, formando um mural a bordo. A ideia é que tudo seja entregue à cúpula do G20, bloco que reúne as 20 maiores economias do planeta. O encontro



Em Guarujá, o casal Vilfredo e Heloísa Schurmann deu detalhes da Rota Brasil, nova etapa da expedição Voz dos Oceanos, que percorre cidades do litoral brasileiro

está programado para os dias 18 e 19 de novembro, no Rio de Janeiro, justamente o destino final da temporada 2024 da Rota Brasil.

Questionada sobre qual tem sido o pedido mais frequente nessas mensagens, Heloísa respondeu: “Salvem os oceanos! Essa é a mensagem que a gente mais tem visto”. Vilfredo confirmou: “É um absurdo a quantidade de plástico que estão jogando”.

Apesar da situação alarmante, Heloísa, uma das líderes da expedição, consegue ver um ponto positivo. “Com todos esses desastres, a gente percebe que as pessoas estão começando a tomar consciência. Isso é fundamental. Aumentou muito o número de pessoas conscientes. Estudantes, ONGs que estão fazendo um trabalho para reverter esse cenário. Isso me

deixa muito feliz”.

Programação

A Voz dos Oceanos - Rota Brasil teve início no dia 10 de setembro, em Florianópolis (SC). Passou por outras cidades do estado, como Itajaí, Balneário Camboriú e São Francisco do Sul, além de Paranaguá e Ilha do Mel, no Paraná. A exemplo das paradas anteriores, em Santos e Guarujá os tripulantes farão visitas a instituições que promovem ações socioambientais. Entre elas, o Instituto Gremar, de Guarujá, que atua na gestão da fauna marinha, educação ambiental e em projetos de pesquisa nas áreas de conhecimento biológico, medicina veterinária e conservação ambiental; e o Instituto Ecofaxina, que faz ações para reduzir o aporte de plástico no oceano, protegendo

o manguezal no estuário de Santos e São Vicente.

No sábado, dia 12, em parceria com a operadora portuária e logística Santos Brasil, a tripulação fará uma programação especial, incluindo visita ao Instituto Arte em Movimento Ana Zucchi, também em Guarujá, que tem a missão de democratizar a cultura e oferecer formação em dança para jovens carentes.

Vitória Régia

Em alguns casos, a Família Schurmann recebe representantes de instituições a bordo do barco que escolheu para esta nova etapa da Voz dos Oceanos, o veleiro Vitória Régia. Com 18 metros de comprimento, a embarcação tem como proprietário Fernando Horn, um dos tripulantes da Rota Brasil.

Assim como o veleiro Kat,

Alexandre Fernandes/BE News

utilizado na primeira etapa, o Vitória Régia foi projetado para ser sustentável, como explicou Vilfredo. “Temos todo o lixo separado. Fazemos coleta seletiva. Temos um holding tank (tanque de retenção), ou seja, o esgoto é tratado, não é jogado no mar. Temos painéis solares”, disse o capitão, que elogiou a iniciativa. “Tem que ser assim. Os fabricantes de barcos têm que investir em energia limpa”.

Apoio

A Voz dos Oceanos - Rota Brasil 2024 tem como uma de suas apoiadoras a Santos Brasil. A empresa já havia trabalhado em conjunto com a Família Schurmann em ações como o Programa de Educação Ambiental implantado na rede pública de ensino da Baixada Santista, e a Exposição Voz dos Oceanos, realizada entre julho e agosto, em São Paulo.

Para o diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, a nova parceria reforça o compromisso da companhia de contribuir para o futuro das próximas gerações. “Nós do setor privado temos que unir forças e apoiar projetos que busquem conscientizar, educar e engajar a sociedade em prol de mudanças práticas, que gerem impactos positivos no nosso planeta”.

A Villares Metals, uma das líderes de mercado de aços especiais de alta liga na América Latina, também apoia a iniciativa.

Utilizado na expedição Voz dos Oceanos - Rota Brasil, o veleiro Vitória Régia tem 18 metros de comprimento e foi projetado para ser uma embarcação sustentável



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.



Infraestrutura robusta é o caminho para o crescimento do Brasil, dizem parlamentares

Arthur Maia e Beto Martins reforçam a importância de parcerias público-privadas para modernizar o setor logístico e garantir o avanço econômico

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
redacao.jornal@redebnews.com.br

Parlamentares do Congresso Nacional defenderam a construção de infraestrutura e a criação de boas logísticas visando o crescimento e desenvolvimento econômico do setor produtivo do Brasil. As falas foram do deputado federal Arthur Maia (União Brasil-BA) e do senador Beto Martins (PL-SC).

Os parlamentares participaram da sessão solene do Brasil Export 2024, Fórum Nacional de Infraestrutura, Logística e Transportes, realizado na noite de quarta-feira (9), em Brasília (DF).

Arthur Maia enfatizou que o Brasil se apresenta como um dos países que mais se destacam na produção de alimentos em todo o mundo. Ele destacou a necessidade da melhoria da infraestrutura.

“A produção de alimentos no Brasil é muito grande. Já era enorme nos anos 1970 e seguimos crescendo. Esse volume exige que tenhamos uma grande infraestrutura. Nós temos um imenso potencial dentro da mineração que está para ser explorado e que, também, exige uma grande infraestrutura nacional. Não tenho dúvida de que



Em seu discurso durante a sessão solene do fórum Brasil Export, o senador Beto Martins defendeu que o governo brasileiro precisa se atentar para a questão da eficiência logística

nas próximas décadas, o mais importante desafio do Brasil é a construção de infraestrutura”, disse.

O parlamentar destacou o papel da iniciativa privada, que será um dos principais vetores para alavancar os investimentos que vão poder viabilizar uma infraestrutura de qualidade.

“Sabemos que não será o

poder público que terá condições de envidar esforços e investimentos capazes de promover essa construção. Por isso, a participação da iniciativa privada é preponderante”, finalizou.

Em seu discurso, o senador Beto Martins defendeu que o governo brasileiro precisa se atentar para a questão da eficiência logística.

“O desenvolvimento sócio-econômico é onde tem eficiência logística. O que torna o Brasil competitivo lá fora não são os preços dos produtos, é o custo da logística. Os governos do Brasil precisam enxergar que tudo está ligado ao setor da logística”, comentou.

Participaram da sessão solene do Brasil Export 2024 os deputados federais João Leão

(PP-BA); Julio Lopes (PP-RJ) e Paulo Magalhães (PSD-BA); o diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) Tiago Sousa Pereira; o CEO da Administração dos Portos de Sines e Algarve José Luis Cacho; o presidente do conselho nacional do Brasil Export José Roberto Campos; e a presidente do conselho feminino do Brasil Export, Gilmará Temóteo.

Brasil Export celebra trajetória de entidades portuárias e logísticas com homenagens

O Grupo Brasil Export e seu quadro de conselheiros distribuíram homenagens durante a sessão solene do Brasil Export 2024, Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado na noite de quarta-feira (9).

Divulgação/Grupo Brasil Export



Homenagem à Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) pelos 35 anos de desafios superados e conquistas acumuladas em prol dos interesses do setor, exercendo papel fundamental na interlocução com o poder público e colaborando para o desenvolvimento da logística marítima no Brasil. A placa foi entregue ao presidente da Fenamar, Marcelo Neri.

Divulgação/Grupo Brasil Export



Homenagem à Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) pelo marco de 30 anos cumprindo uma agenda voltada para o desenvolvimento do sistema portuário nacional, atendendo às principais demandas dos operadores e sindicatos associados em todo o País. A placa comemorativa foi entregue ao presidente da Fenop, Sérgio Aquino.

Divulgação/Grupo Brasil Export



Homenagem à Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) pelos 35 anos defendendo os interesses comuns de seus associados junto a órgãos reguladores, fiscalizadores e formuladores de políticas públicas para o setor portuário nacional, contribuindo para o desenvolvimento do comércio exterior e de inovações tecnológicas no País. A placa foi entregue ao Diretor Executivo da Abtra, Angelino Caputo, representando o presidente da entidade, Bayard Umbuzeiro Filho.

#OrgulhodeserBTP

VOSS



COMPROMISSO
QUE *move*
O FUTURO.

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



@brasilterminalportuario
www.btp.com.br



Governo estima fazer 15 leilões rodoviários até 2025, diz diretor-geral da ANTT

Secretário nacional de Portos ressalta sinergia do setor com outras frentes econômicas e a importância de ajustes legais

Divulgação/Grupo Brasil Export

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale, afirmou que o Governo Federal vai realizar mais cinco leilões rodoviários até o final deste ano. Além disso, a agência reguladora, em conjunto com o Ministério dos Transportes, estima realizar até dez novos leilões em 2025.

Agenda para o ano que vem definida em torno de dez leilões, para buscar a meta de 35 leilões do ministro Renan Filho”, afirmou.

Vitale foi uma das autoridades que participou da sessão solene do Brasil Export 2024, Fórum Nacional de Infraestrutura, Logística e Transportes, realizado na noite de quarta-feira (9), em Brasília (DF).

Dos cinco leilões, o próximo, marcado ainda para o mês



Vitale destacou o início de leilões de trechos rodoviários no Centro-Norte, que serão importantes corredores logísticos para os estados produtores localizados no Centro-Oeste

de outubro, será o trecho da BR-262 em Minas Gerais. Além disso, estão marcados para o mês de dezembro os lotes 3 e 6 das rodovias do estado do Paraná, trecho da BR-060 e BR-452

em Goiás e a chamada Rota da Celulose, em Mato Grosso do Sul, trecho esse que engloba rodovias federais e estaduais.

Vitale destacou o início de leilões de trechos rodoviários

no Centro-Norte, que serão importantes corredores logísticos para os estados produtores brasileiros localizados no Centro-Oeste.

“Vamos fazer o primeiro

leilão do Centro-Norte, avançando para leilões novos de rodovias no Centro-Oeste, onde está o nosso celeiro de alimentos, da produção de alimentos, em Goiás, ainda neste ano”, disse.

O diretor-geral da ANTT ainda enfatizou importantes avanços dentro do programa do Governo Federal de otimização de contratos de concessões rodoviárias. A promessa do Ministério dos Transportes é da modernização de 15 contratos, sendo que um deles já foi acordado, da BR-101, no Espírito Santo.

“Temos mais dois projetos que estão na esteira a serem julgados no plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), que são a BR-163 no Mato Grosso do Sul, e a BR-101 no Rio de Janeiro. São 14 contratos que serão protocolados para tentar buscar uma otimização contratual e, assim, eliminar gargalos históricos”, explicou.

Acessos e sustentabilidade são prioridades para o futuro do setor portuário, diz Julião

Com presença inédita das três agências reguladoras no fórum Brasil Export, CEO do grupo defende melhorias logísticas e soluções climáticas

Divulgação/Grupo Brasil Export

VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenews.com.br

Durante a abertura oficial do Fórum Brasil Export, na quarta-feira (9), o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, celebrou a conclusão do calendário 2024 dos fóruns promovidos pelo grupo com o intuito de debater o desenvolvimento dos setores portuário, logístico, transportes e infraestrutura do país.

Ele agradeceu também a presença no evento dos diretores das três agências reguladoras do setor: Eduardo Nery, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Rafael Vitale, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Tiago Sousa Pereira, diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

“É a primeira vez que con-



Durante seu discurso, Fabricio Julião apontou a necessidade de melhorar rodovias e ferrovias, além de celebrar o fortalecimento da comunicação no setor de infraestrutura

tamos com a presença das três agências reguladoras na abertura do evento. Isso demonstra a importância do que estamos fazendo aqui”, citou.

Em seguida, Julião agradeceu aos colaboradores que produzem os eventos e à equipe da Rede BE News de Comunicação, responsável pela cobertura

dos fóruns. “Hoje tivemos uma edição histórica do jornal BE News, com 48 páginas. Um setor que sempre se comunicou mal agora passa a ser referência em comunicação para os outros setores”, declarou.

Fabricio também acredita que a palavra de ordem para o desenvolvimento do setor por-

tuário é “acessos”, ou seja, a melhoria das portas de entrada aos portos do país, representadas principalmente pelas rodovias e ferrovias. O CEO ressaltou ainda a necessidade do setor discutir os impactos dos fenômenos climáticos nas operações e desejou que “os clamores possam se transformar

em decisivas ações”.

O Fórum Brasil Export começou na última terça-feira (8) e segue até esta quinta-feira (10), em Brasília, sendo considerado como o mais abrangente movimento do setor de logística, infraestrutura e transportes no país.

No último dia do evento, a programação terá painéis voltados às concessões de hidrovias e às oportunidades de investimentos no setor de infraestrutura. O painel principal do dia abordará o panorama das concessões de hidrovias no Brasil, enquanto uma palestra da ApexBrasil discutirá as implicações dessas concessões para o desenvolvimento econômico do país.

Toda a programação dos fóruns é transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.



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

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

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

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

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



www.dpworld.com/pt-br/brazil



Alex Ávila vê momento decisivo para reformar legislação portuária

Secretário nacional de Portos ressalta sinergia do setor com outras frentes econômicas e a importância de ajustes legais

Divulgação/Grupo Brasil Export

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebenews.com.br

Na abertura da quinta edição do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviária (Enaph), evento promovido pela Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abep), o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Ávila, afirmou que o setor portuário vive um momento ímpar e com grande oportunidade para melhoria da legislação portuária no Brasil.

“Passados dez anos do marco regulatório do setor portuário, estamos em um momento onde não acredito que tivemos no passado recente, essa oportunidade de promover as discussões que estamos tendo. A comissão criada para fazer a revisão (da Lei dos Portos) é uma oportunidade única de debater, discutir e promover ajustes e melhorias para aprimorar nossa legislação, visando o



Ao lado de Alex Ávila, Luiz Fernando Garcia recebeu uma placa do Grupo Brasil Export alusiva à realização do Enaph das mãos de Fabrício Julião e Gilmar Temóteo

olhar para frente”, comentou.

Ávila reforçou que o setor portuário está na pauta nacional como um ativo importante e estratégico do Brasil. “A pauta portuária tem uma sinergia grande com outras frentes que carregam a economia do nosso

país”, finalizou.

O presidente da Abep e da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, disse que a discussão do evento servirá para o bom desenvolvimento dos portos públicos e da boa gestão das Autoridades Portuárias.

“Ao longo dessa década, pudemos constatar uma mudança de comportamento dos próprios gestores das Autoridades Portuárias no entendimento natural. Hoje temos certeza que nós brigamos e muito por desenvolvimento, remando to-

dos pelo mesmo caminho, no desenvolvimento dos equipamentos portuários, tão importantes para nossa movimentação, nosso comércio nacional e internacional. Políticas públicas estão sendo aprimoradas, com instrumentos que proporcionam segurança jurídica mais forte”, comentou.

Homenagem

Antes do início dos painéis técnicos, o Grupo Brasil Export homenageou com uma placa comemorativa mais uma realização do Enaph, dentro da programação do Fórum Brasil Export, a partir de uma parceria de sucesso junto à Abep, tendo a missão de promover discussões sobre questões operacionais, administrativas e técnicas para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro.

A placa foi entregue a Luiz Fernando Garcia pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, e pela diretora-executiva da Abep, Gilmar Temóteo.

Presidente da Pianc destaca papel do Brasil na inovação da infraestrutura aquaviária

Acesso a conhecimento técnico e soluções para infraestrutura aquaviária coloca país em posição estratégica, afirma Francisco Lefler

Divulgação/Grupo Brasil Export

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenebenews.com.br

O presidente internacional da Pianc (Associação Mundial para a Infraestrutura de Transportes Aquaviários, em tradução livre), o espanhol Francisco Esteban Lefler, afirmou que o Brasil pode se beneficiar das iniciativas voltadas à infraestrutura de transporte aquaviário como membro recente da entidade.

De forma virtual, ele fez uma apresentação dentro do Enaph (Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias), dentro do fórum Brasil Export, em Brasília (DF). No palco estiveram presentes o presidente da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abep), 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.



Lefler, que participou de forma virtual, mencionou iniciativas voltadas para a gestão sustentável de recursos naturais, terminais multimodais e navegação interior e marítima

A Pianc é uma rede mundial de especialistas que reúne profissionais com expertise em infraestrutura de transporte fluvial e marítimo, com o objetivo de fornecer consultoria técnica para governos e empresas. “A principal capacidade da Pianc é reunir os melhores profissionais do mundo para trabalhar em temas de interesse glo-

bal, além de oferecer relatórios técnicos de alta qualidade que auxiliam na implementação de soluções eficazes”, afirmou Lefler.

Ele destacou que o Brasil, como membro recente da organização, tem uma oportunidade valiosa de não apenas acessar esse conhecimento, mas de participar ativamente na for-

mulação de projetos.

Lefler também apontou que a Pianc tem um compromisso especial com países em transição e em desenvolvimento, oferecendo apoio técnico e promovendo eventos internacionais e regionais. “A participação ativa do Brasil permitirá que o país aproveite ao máximo as vantagens de nossa rede glo-

bal, não apenas como um receptor de relatórios técnicos, mas como um colaborador na produção de soluções para a infraestrutura aquaviária”, explicou. Ele mencionou que o Brasil já tem presença destacada na organização, com o porto de Paranaguá (Paraná) sendo um membro ativo e engajado nos projetos da Pianc.

Entre os principais projetos da Pianc pelo mundo, Lefler mencionou iniciativas voltadas para a gestão sustentável de recursos naturais, terminais multimodais e navegação interior e marítima. Ele também destacou a importância dos estudos sobre mudança climática, resiliência e descarbonização, áreas que têm impacto direto na infraestrutura portuária. “A Pianc está envolvida em projetos como o desenvolvimento de terminais petroquímicos e de hidrocarbonetos, e a revisão de critérios para o movimento admissível de navios durante operações portuárias, temas de grande relevância para o Brasil”.

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

COOL IDEAS

Mais uma conquista em nossa história!

3ª melhor empresa no ranking da EXAME

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

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

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



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

Autoridades Portuárias pedem agilidade e atratividade no novo marco regulatório

Revisão da Lei dos Portos deve acelerar processos e tornar investimentos em portos públicos mais eficientes, dizem especialistas no Enaph

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

Autoridades Portuárias de portos organizados do Brasil vivem a expectativa da mudança do marco regulatório do setor portuário a partir da proposta que será apresentada na Câmara dos Deputados pela Comissão de juristas que está à frente da elaboração da revisão da Lei dos Portos, de 2013.

No primeiro painel do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviárias (Enaph) — evento promovido pela Associação Brasileira de Autoridades Portuárias e Hidrovias (Abeph) dentro do fórum Brasil Export, em Brasília (DF) —, as companhias públicas pedem uma revisão visando a celeridade de processos e que os investimen-



Os presidentes das Autoridades Portuárias de Santos, Rio de Janeiro e Suape defenderam propostas inovadoras e revisão de processos lentos para melhorar o setor no Brasil

tos públicos sejam mais atrativos.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, defendeu maior celeridade em processos na gestão portuária.

“É preciso que a gente tente

impor boa gestão, com um olhar para a frente. Nossa proposta é que o setor apresente propostas inovadoras em um novo marco regulatório. Nós temos muita lentidão para decisões, gestões e ações consideradas simples que não deveriam estar

vinculados a órgãos de controle, com destaque para baixa orçamentária”, destacou.

O diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape (PE), Márcio Guiot, destacou que a nova proposta visa tornar os investimentos em

portos públicos mais atrativos. “Não se pode demorar de seis a oito meses para fazer uma contratação de determinado serviço. A expectativa que a gente coloca no trabalho da Cepertos é de realmente trazer não só mecanismos, mas tornar o investimento no porto público mais atrativo, como trazer ferramentas com que a gente possa trabalhar de uma forma mais célere e mais eficiente”, comentou.

O diretor-presidente da Portos-Rio, Francisco Martins, destacou o baixo uso de execução orçamentária dos portos públicos e que, para contornar este necessário, é necessário bastante trabalho.

“O grande remédio para a eficiência é trabalho, pensar fora da caixa. Não se acomodar com as respostas de que sempre foi de um jeito. Esse tem sido o maior desafio, uma maior pro-

Investimentos e certificações são chave para segurança nos portos

Painel do Enaph destaca a necessidade de mudanças culturais e tecnológicas para garantir operações seguras

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenews.com.br

Os principais desafios e avanços na gestão da segurança nos portos brasileiros vieram à tona no painel “Iniciativas para ampliar a segurança nos complexos portuários” do Encontro Nacional de Autoridades Portuárias e Hidroviária (Enaph). O evento promovido pela Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) foi realizado dentro da programação do fórum Brasil Export, na quarta-feira (9), em Brasília (DF).

Moderado pela diretora-executiva da Abeph, Gilmará Temóteo, o debate contou com a participação de especialistas do setor que discutiram a importância de investimentos e certificações para garantir a eficiência e a segurança nas operações portuárias.

Diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul (SC), Cleverton Elias Vieira destacou

os desafios enfrentados pelo porto, no Pará, que registrou um crescimento de 34% em 2023, mas ainda está em processo de obtenção da Declaração de Cumprimento (DC).

“Estamos sem a DC e trabalhamos há um ano e meio para retomar essa certificação. Estamos na última etapa da auditoria para alcançá-la. Inves-

timos cerca de 25 milhões nesse período para atender as normativas de segurança”, explicou Vieira, reforçando a necessidade de investir constantemente para acompanhar o aumento da demanda e garantir a conformidade com as regras de segurança.

Já o presidente da Comissão Nacional de Segurança Pú-

blica nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), Marcelo João da Silva, ressaltou a importância de uma mudança cultural nas administrações portuárias em relação à segurança.

“Antigamente, a certificação de segurança ficava em segundo plano nos portos organizados. Hoje, essa agenda é

acompanhada de perto pela alta administração”, afirmou Silva. No entanto, ele também destacou as dificuldades que o setor enfrenta, como a falta de recursos e a complexidade da legislação, fatores que impactam o processo de certificação e o cumprimento das normas.

O diretor-presidente da Companhia Docas do Pará, Jar-del Rodrigues da Silva, trouxe à discussão os avanços implementados nos portos da região Norte, apontando que os complexos portuários são estratégicos para o desenvolvimento do país.

“No Pará, estamos instalando sistemas de monitoramento inteligente que exigem menos infraestrutura e, ao mesmo tempo, são capazes de compartilhar dados com autoridades de segurança pública, como a Receita Federal”, concluiu Jardel.

Ele ressaltou, ainda, a importância de soluções tecnológicas para aumentar a segurança e a eficiência no controle das operações portuárias.



O debate do Enaph, realizado dentro do fórum Brasil Export, destacou o papel das certificações e do monitoramento inteligente para garantir operações seguras nos portos

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

Insegurança jurídica no setor portuário prejudica negócios, diz ministro do TST

Guilherme Caputo Bastos defende uma legislação mais robusta para evitar decisões conflitantes e garantir previsibilidade jurídica

MARÍLIA SENA
marília.sena@redeneews.com.br

O tema da insegurança jurídica no setor portuário foi o foco da palestra do ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Guilherme Caputo Bastos, durante o InfraJur - Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento foi realizado dentro da programação do fórum Brasil Export, na quarta-feira (9), em Brasília (DF).

Caputo Bastos enfatizou que o grande número de decisões judiciais no setor compromete a "moral do Direito". A ausência de previsibilidade e cognoscibilidade acerca do posicionamento dos tribunais retarda ou até mesmo inviabiliza a celebração de negócios jurídicos, já que não há clareza sobre os riscos à que os possí-



Na palestra que proferiu durante o InfraJur, o ministro Guilherme Caputo Bastos ressaltou que a falta de clareza nas decisões judiciais impede transações e aumenta a litigiosidade no setor

veis contratantes cidadão submetidos", afirmou.

Ele defendeu que a legislação precisa ser mais robusta para abarcar os diversos casos que chegam à justiça, citando

exemplos de decisões que já haviam sido analisadas por outros tribunais e que foram submetidas ao Supremo Tribunal Federal (STF).

"Os males da incerteza das

regras jurídicas são muitos e na sua maioria razoavelmente óbvios. Podem ser enumerados [...] frequentemente não são concluídos até que as partes possam ter certeza sobre os riscos

jurídicos envolvidos e em medida podem ser evitados. Essa desvantagem se manifesta principalmente na forma de perda econômica. Contra os pesos judiciais, a litigiosidade é estimulada em casos duvidosos, e transações podem ser inteiramente impedidas por causa da incerteza jurídica", apontou o ministro.

Além disso, foi mencionado que o marco legal dos portos está sendo revisto pelo Congresso Nacional, com a Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) prevendo a apresentação de um relatório preliminar no próximo dia 23. O desembargador Celso Peel destacou que a insegurança jurídica será um dos principais pontos a serem abordados e modificados no texto atual, com a expectativa de que o documento seja enviado aos parlamentares ainda este ano para análise legislativa.

Juristas defendem modernização do marco regulatório portuário para impulsionar economia

Especialistas discutem no InfraJur a proposta de revisão da legislação, ressaltando os desafios e a importância para o crescimento do setor

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redeneews.com.br

Membros da Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) esclareceram como foi construída a proposta do novo marco regulatório do setor durante o Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes (InfraJur), na quarta-feira (9), dentro da programação do fórum Brasil Export, em Brasília (DF). O texto não entrou em análise no Congresso devido à pausa nas atividades parlamentares para as campanhas eleitorais.

James Winter, da Subcomissão I, responsável por discutir desburocratização e simplifi-



Durante o painel do InfraJur, dentro do Brasil Export, juristas enfatizaram a importância da modernização regulatória para fortalecer a economia e a competitividade internacional

cação nos procedimentos de concessão e arrendamento, afirmou que a comissão "abriu espaço para a participação de diversos setores" em audiências realizadas em várias regiões do país. Ele destacou o desafio

de alinhar as contribuições de operadores, representantes de terminais privados, empresas estatais e autoridades ao texto final, visando segurança jurídica e modernização.

Marcelo Sammarco, tam-

bém da Subcomissão I, lembrou que, no início da Ceportos, havia questionamentos sobre a necessidade de uma revisão legal, considerando os 11 anos de vigência da atual lei. Ele enfatizou que a desburocratização

dos procedimentos portuários é essencial para atrair investimentos e fortalecer a economia. "A atividade portuária é de interesse público e fundamental para a competitividade internacional do Brasil", destacou.

Juliana Oliveira Domingues, da Subcomissão II, mencionou a diversidade de perspectivas na comissão, ressaltando a importância de um modelo regulatório focado na segurança jurídica. Ela alertou que o Brasil corre o risco de ficar para trás no desenvolvimento do setor portuário se não houver avanços significativos.

Também participaram do painel "Perspectivas do novo marco legal dos portos brasileiros" Benjamin Gallotti, sócio da Gallotti Advogados, e Pedro Neiva, sócio do Salomão Advogados.

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.



PortosRio.
Por um futuro de ainda
mais crescimento.

portosrio.gov.br



MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS



Ministro do TST aponta necessidade de melhorias no setor de infraestrutura

Alexandre Ramos ressalta a importância de um novo marco regulatório e o uso de inovações tecnológicas para superar gargalos no setor

Divulgação/Grupo Brasil Export

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Alexandre Ramos, destacou que a situação atual da infraestrutura no Brasil é crítica e demanda ações imediatas. "A burocracia excessiva e a falta de investimentos adequados têm comprometido o desenvolvimento do setor, afetando diretamente a competitividade do país", afirmou na quarta-feira (09), durante o Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes (InfraJur), parte da programação do Fórum Brasil Export.

"Nós temos ainda muito o que fazer na integração rodoviária, ferroviária e portuária, em todos os setores, para apri-

morar os sistemas de logística destinados à movimentação de mercadorias", completou.

O ministro enfatizou a importância de um planejamento estratégico que abranja as funções de planejamento, execução e controle de qualidade, refletindo a atuação dos três poderes da República. "o Legislativo, que traça o planejamento; o Executivo, que o implementa; e o Judiciário, que assegura a conformidade legal e constitucional".

Ramos alertou sobre a hipertrofia do Poder Judiciário, destacando que as funções de planejamento e execução devem ser revisitadas periodicamente. "Nenhum planejamento dará certo se não estiver adequado à realidade", ressaltou. Ele observou que o setor portuário enfrenta um ritmo acelerado de transformações, exigindo adaptação contínua.



Em sua palestra, o ministro Alexandre Ramos apontou a burocracia, a falta de investimentos e a necessidade de planejamento estratégico como principais desafios do setor

suposto fundamental para atrair investimentos".

No campo das oportunidades a serem exploradas, está a necessidade de um novo marco regulatório e investimentos em inovações tecnológicas. "É crucial integrar os modais de logística para aprimorar os sistemas de movimentação de mercadorias", enfatizou.

Por fim, Ramos apontou as ameaças que o setor enfrenta, incluindo a competitividade internacional e a dependência de commodities. Ele destacou que mudanças climáticas podem impactar não apenas o desempenho dos produtos nos portos brasileiros, mas também a produção agropecuária interna.

O representante do poder público apresentou uma análise para abordar o cenário atual do setor de infraestrutura no mercado. Entre as forças do Brasil estão: a localização geográfica e o potencial de crescimento, e enfatizou a importância de aproveitar as oportunidades geopolíticas. Segundo ele, "o país, embora tenha crescido,

ainda está abaixo da média internacional", comparando o desempenho do país com o de outras nações.

Ramos também identificou fraquezas nas operações dos portos brasileiros, como a burocracia e a ineficiência da legislação atual, que dificultam o desenvolvimento das atividades. "A segurança jurídica é um pres-

Excelência em Direito Marítimo

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

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

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

 cwadner.adv  cwadner.adv.br



P&G



Confira a programação do Brasil Export 2024

10 OUTUBRO | QUINTA-FEIRA

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

09h00 - 09h30 Apresentação especial

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

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

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

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

10h15 - 10h45 Palestra ApexBrasil

10h45 - 11h15 Coffee break

11h15 - 12h45 Painel do Brasil Export: Futuro das operações portuárias

e as ações dos terminais de contêineres para atendimento às crescentes demandas do comércio internacional

12h45 - 14h00 Intervalo para almoço

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

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

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

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

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

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

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

Participantes: Davi Barreto - Diretor-Presidente da ANTF; Fábio Marchiori - CEO da VLI; Guilherme Penin - Vice-Presidente de Regulação e Sustentabilidade da Rumo; Leonardo Ribeiro - Secretário Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes; Rafael Vitale - Diretor-Geral da ANTT

16h00 - 16h30 Coffee break

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

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

17h30 - 18h00 Palestra especial

18h00 - 18h30 Encerramento

Hydro. Mudando o jogo do alumínio.

Por um futuro mais inteligente e sustentável.



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



OPINIÃO

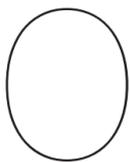
**SÉRGIO AQUINO**

Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e presidente do Conselho do Norte Export

opinião@redebeneews.com.br

► LOGÍSTICA

Portos em nossas constituições federais – Vale a pena pesquisar



s portos e a navegação estão presentes no DNA da história e da formação da nação brasileira. Os navegantes desbravadores atravessaram os mares, corajosamente partindo do continente europeu para viabilizar o novo mundo nas Américas. Foi do Porto de Lisboa, no dia 29 de novembro de 1807, que toda a corte portuguesa partiu para iniciar no Brasil os caminhos sem retorno, que nos permitiram abandonar as humilhações de colônia e nos transformar em um país independente.

Os portos também demonstraram a sua importância quando, apenas seis dias decorridos de sua chegada ao solo brasileiro, Dom João VI praticou o seu primeiro ato, editando o conhecido Decreto de Abertura dos Portos às Nações Amigas em 28 de janeiro de 1808, ainda sob a autoridade lhe conferida como Príncipe Regente de Portugal.

Ninguém contesta a importância que nossa nação mãe sempre deu à navegação e aos seus portos. E Dom João VI sabia da relevância desse primeiro ato para a viabilização do desenvolvimento que planejava e gerou na então colônia portuguesa, durante os treze anos em que aqui permaneceu.

Se os nossos desbravadores sempre valorizaram a navegação e os portos, porque quando nos tornamos independentes e geramos a nossa primeira Constituição do Império em 1824, não havia regramentos para a implantação de portos em terras brasileiras? A única menção sobre portos, nessa primeira constituição “promulgada”, regulava apenas o controle sobre acessos de forças estrangeiras, ao atribuir para a Assembleia Geral a competência para “conceder ou negar a entrada de forças estrangeiras de terra e mar dentro do Império, ou dos portos delle”, segundo o seu texto original.

Essa indagação nos remete para avaliar como as constituições brasileiras regularam a questão portuária em seus sucessivos textos, de nossas seis cartas magnas sucessivas.

Avaliando a Constituição de 1891, sendo a primeira do Brasil República, podemos constatar os primeiros regramentos em relação aos portos, conforme o seu art. 8º.: os portos podiam ser implantados pelos Estados da Federação e o Governo Federal estava impedido de gerar instrumentos de preferências em favor de alguns portos em relação aos demais. Nesta constituição federal (CF) de 1891, há ainda um fato pitoresco, estabelecido no inciso 5º. do art. 34: cabia ao Congresso Nacional o alfandegamento de portos.

Avançando para a CF de 1934, sob o comando de Getúlio Vargas, surge o regramento para legislar sobre o regime de portos, com algum conflito de competências. O art. 5º. estabelece que compete privativamente à União, porém, no inciso 1-h do art. 90, tal atribuição é definida também privativamente para o Senado, em cooperação com a Câmara dos Deputados. Se havia esse conflito, estavam claras as competências apenas para legislar. Novamente na CF de 1934, se repetiu o regramento de proibição para o Governo Federal privilegiar portos de uns Estados contra os demais e direcionando que ainda continuavam as suas competências para instalar portos. O destaque para a CR de 1934 está na competência privativa da União para explorar telégrafos, radiocomunicação e navegação aérea, inclusive as instalações de pouso, bem como as vias-férreas que liguem diretamente portos marítimos a fronteiras nacionais, ou transponham os limites de um Estado, segundo o que consta no inciso V de seu art. 5º.

Avançando ainda mais e chegando à Constituição de 1937 na Ditadura Vargas, é possível constatar que ainda permaneceram as competências privativas da União, mencionadas na CF de 1934, portanto não incluindo os portos, como também ainda permaneceu

a vedação de legislações que privilegiassem portos de Estados em detrimento a outros. Mas a CF de 1937 estabeleceu que, em relação à legislação sobre portos, a competência seria do Conselho de Estado.

A Constituição de 1946 ainda manteve as competências privativas da União, sem envolvimento com os portos, não incluiu vedação de impostos que privilegiassem Estados e regrou a competência da União para legislar sobre portos, conforme inciso i do art. 5º., sem incluir a termo “privativamente”.

A Constituição de 1967, promulgada pelo Congresso Nacional, seguindo o modelo das CFs anteriores, regrou a competência da União sobre os sistemas de transportes em geral, não apenas ferroviário, e definiu ainda a sua competência para legislar sobre portos, conforme o item XVII-m do art. 8º. Dessa forma mantendo o princípio adotado desde o início de nossa Nação, constante em todas as Constituições Federais, quanto a não restringir a competência privativa da União para a exploração de portos.

Foi a Constituição promulgada em 1988 que, de modo inovador, estabeleceu dupla competência para a União em relação aos portos. No art. 21 – XII-f, definiu a competência da União para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos, fluviais e lacustres. E no art. 22 – X, foi definida a competência privativa da União para legislar sobre regime dos portos e navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial.

Resta claro, portanto, que as cartas magnas de nosso País, por quase dois séculos, optaram pela descentralização portuária, permitindo que os Estados da União pudessem atuar sobre o sistema. Foi com base nesse princípio e regramento que, por exemplo, foi possível ao Governo do Estado de Pernambuco implantar o Porto de Suape.

De forma oposta, a CF de 1988 centralizou o tema portuário nas atribuições da União. Mesmo com tal engessamento constitucional, foi possível aprovar, em 1993, uma lei portuária moderna, que direcionava para a valorização local, com princípios do modelo Landlord port e fortes atuações locais por meio de seus conselhos de Autoridade Portuária – CAP.

Infelizmente, com base no princípio constitucional centralizado da carta de 1988, foi editada a MP 595, transformada na atual Lei 12.815/13, que, no lugar de encontrar formas de descentralização, como ocorreu em 1993, concentrou todos os poderes na União.

Dessa forma, nesse momento em que se discute a revisão do arcabouço legal portuário, talvez seja também uma oportunidade para que o Congresso Nacional inclua a revisão constitucional sobre o tema portuário, assim como tem realizado repetidamente nas 109 emendas constitucionais aprovadas.

Há um clamor nacional pelas revisões de nossa Constituição, em vista do excesso de temas ali constantes, que dificultam as evoluções de nosso País. E certamente seria oportuno retornar ao conceito das históricas constituições que, no passado, não concentravam no Governo Federal todas as atribuições e que permitiam maior flexibilidade para o desenvolvimento dessa fundamental e estratégica atividade para qualquer país que dependa do comércio exterior, como é o nosso caso.

As nossas constituições anteriores estavam certas. Vamos dar maior liberdade ao sistema portuário brasileiro. Quer para investimentos públicos, federais, estaduais ou municipais, como para os investimentos privados.

O sistema portuário agradecerá e o País receberá ainda mais resultados gerados para toda a sociedade.

RESTA CLARO, PORTANTO, QUE AS CARTAS MAGNAS DE NOSSO PAÍS, POR QUASE DOIS SÉCULOS, OPTARAM PELA DESCENTRALIZAÇÃO PORTUÁRIA, PERMITINDO QUE OS ESTADOS DA UNIÃO PUDESSEM ATUAR SOBRE O SISTEMA. FOI COM BASE NESSE PRINCÍPIO E REGRAMENTO QUE, POR EXEMPLO, FOI POSSÍVEL AO GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO IMPLANTAR O PORTO DE SUAPE



26
anos

CONECTANDO O BRASIL E O MUNDO

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



OPINIÃO



MARIO POVIA

Diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, ex-secretário nacional de Portos e Transporte Aquaviário e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

opinião@redebeneews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Os portos que queremos

Resiliente, o setor portuário nacional insiste em reportar recordes sucessivos na movimentação de cargas, resultado provavelmente alcançado pela tomada de decisões acertadas no decorrer dos últimos anos, desde a edição da Lei nº 8.630, de 1993, que equacionou positivamente a relação entre capital e trabalho e ainda tratou de retirar o setor público das operações portuárias.

Mais adiante, a Lei nº 10.233, de 2001, brindou o setor com uma agência reguladora para chamar de sua, sendo que em 2007, ao reconhecer o real protagonismo dos portos, o aludido segmento foi guindado ao status de ministério.

Por fim, a Lei nº 12.815, de 2013, longe de ser uma unanimidade, tratou de resolver uma indesejada polêmica que rondava há anos o setor, ao definir expressamente a possibilidade de instalações portuárias privadas habilitarem-se a movimentar cargas próprias e de terceiros indistintamente. Celeiro de boas oportunidades, o setor portuário nacional tem se mostrado atrativo apesar do sofrível ambiente de negócios em nosso país, patrocinado por decisões administrativas e judiciais sem o menor critério técnico, desprestigiando políticas públicas vigentes e legítimas e uma refinada regulação sempre precedida de agendas regulatórias, análises de impacto regulatório e controle social. Segurança jurídica e estabilidade regulatória ainda nos faltam, como também não andaram a contento as parcerias público-privadas federais ensaiadas anos atrás.

Se no nosso olhar no retrovisor aponta para relações pouco republicanas entre parceiros públicos e privados em passados recentes e remotos, o fato é que nossa visão no para-brisas não nos deixa escolha alguma em alternativa.

Os baixos investimentos em infraestrutura que historicamente nos condenam a correr atrás de projetos quando verificamos a demanda gritar em nossos ouvidos, sem a menor possibilidade de recorrermos a planejamento de médio e longo prazos, bem representam a ausência de recursos orçamentários públicos suficientes para fazer frente às nossas necessidades, não nos deixando outra opção senão a de buscarmos o capital privado para atender essa demanda.

Paralisamos inexplicavelmente um necessário programa de concessões da gestão portuária, enquanto fortalecemos este mesmo mecanismo em aeroportos, ferrovias, rodovias e, muito provavelmente, nas hidrovias atualmente em estudo.

De toda forma, ainda que parcialmente, devemos retomar

alguma agenda próxima àquela anteriormente desenhada, ao iniciarmos estudos para passar à iniciativa privada a gestão dos canais de acesso de alguns portos que demandam por contratação de dragagens de forma mais perene, mas que nos deixa pendente e presente a missão de então resolvermos o problema de governança que assola a administração dos portos.

Faz-se necessário um novo desenho que permita a gestão eficiente de nossos portos organizados, evitando-se a cumulação de controles intrínsecos às empresas públicas com aqueles que se prestam à administração direta e autárquica, passando também por se respeitar os períodos de mandatos dos dirigentes.

A alta rotatividade dos gestores portuários tem provocado a perda de foco e objetivos. Os planos de negócio e o planejamento estratégico dos portos não têm conseguido manter as metas de curto, médio e longo prazos dessas estruturas essenciais para o país, deixando-nos muito distantes de uma política de Estado para a infraestrutura portuária nacional.

Tenho defendido a celebração de uma espécie de contrato de gestão para os portos organizados, baseado “nos portos que temos” e “nos portos que queremos”, cuidando de elencar, individualmente porto a porto, as necessidades de cada um deles em um plano de ação ao longo do tempo, vinculando inclusive parcela considerável da remuneração dos gestores ao atingimento das metas previstas. E nada mais justo do que colocar o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e a agência reguladora setorial (Antaq) para fiscalizar com lupa o fiel cumprimento do quanto for estabelecido.

Com isso, quaisquer que sejam os gestores de plantão, estarão diretamente vinculados a uma política pública de Estado materializada no conteúdo dos contratos de gestão.

Viria, portanto, em boa hora um freio de arrumação que possibilitasse às autoridades portuárias rezar em outra cartilha, mas acompanhado da retomada na sua plenitude das competências que lhe foram subtraídas quando da edição do último marco legal setorial, qual seja, a Lei nº 12.815, de 2013. Será preciso a adoção de tais medidas para o enfrentamento com êxito de um cenário desafiador que se descortina para o setor portuário nacional nos próximos anos.

O choque de oferta ocorrido a partir da legislação de 2013 começa a dar sinais de esgotamento, a indicar que o acréscimo de capacidade oferecido nos últimos anos tem se mostrado insuficiente para fazer frente às demandas que já se

CELEIRO DE BOAS OPORTUNIDADES, O SETOR PORTUÁRIO NACIONAL TEM SE MOSTRADO ATRATIVO APESAR DO SOFRÍVEL AMBIENTE DE NEGÓCIOS EM NOSSO PAÍS, PATROCINADO POR DECISÕES ADMINISTRATIVAS E JUDICIAIS SEM O MENOR CRITÉRIO TÉCNICO, DESPRESTIGIANDO POLÍTICAS PÚBLICAS VIGENTES E LEGÍTIMAS E UMA REFINADA REGULAÇÃO SEMPRE PRECEDIDA DE AGENDAS REGULATÓRIAS, ANÁLISES DE IMPACTO REGULATÓRIO E CONTROLE SOCIAL. SEGURANÇA JURÍDICA E ESTABILIDADE REGULATÓRIA AINDA NOS FALTAM, COMO TAMBÉM NÃO ANDARAM A CONTEUDO AS PARCERIAS PÚBLICO-PRIVADAS FEDERAIS ENSAIADAS ANOS ATRÁS

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 20

encontram em pleno curso.

As capacidades dos pátios dos terminais, o nível de ocupação dos berços de atracação e o período de espera das embarcações nas áreas de fundeio estão a ratificar tal constatação.

Não bastasse isso, inexistência nas instalações portuárias atualmente em construção que sinalize que estamos nos preparando adequadamente para os desafios que se avizinham.

Verifica-se, ademais, o agravamento acerca da qualidade em termos de mobilidade urbana em razão do aumento da movimentação de cargas nos principais portos brasileiros, em que pese os esforços com agendamentos, automação de gates e viabilização de pátios de triagem nas adjacências dos complexos logísticos.

Há que se reconhecer, portanto, que o cenário de curto prazo para a infraestrutura portuária demanda por ações urgentes e pontuais, na medida em que gargalos existentes no passado voltam a rondar o setor.

Nos próximos anos o Brasil deverá experimentar níveis de produção de óleo e gás equivalente aos países que integram a Opep, o que irá demandar infraestrutura portuária para apoio de atividades offshore, operações de transbordo, pátios adicionais de tancagem, além de uma série de atividades envolvendo o aproveitamento de gás oriundo dos campos de exploração de hidrocarbonetos.

Encontram-se em pleno curso investimentos relevantes nas principais ferrovias que cortam o país de norte a sul e de leste a oeste, sendo certo que todas as cargas movimentadas naquele modal irão se destinar a algum porto da costa brasileira.

A iminente entrada do Brasil para a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) fará com que o país efetivamente aumente suas trocas com o mercado

internacional, sobretudo em produtos com maior valor agregado, o que demandará ainda mais os portos brasileiros.

A atual política pública para o setor de cabotagem, também conhecida como "BR do Mar", tende a incrementar a movimentação de cargas pelo modal aquaviário, o que demandará as estruturas duplamente, já que os portos de origem e destino das mercadorias encontram-se em território nacional.

A geração de eletricidade envolvendo uma matriz mais limpa como é o caso do hidrogênio verde a partir de energia fotovoltaica, eólica ou térmica a gás, demandará infraestrutura portuária em larga escala, competindo com instalações portuárias em sentido estrito por espaços em áreas secas e molhadas.

A retomada do processo de industrialização do país, que passa inclusive por incentivos à indústria de construção e reparação naval e conteúdo local nos projetos de exploração de óleo e gás, tende a aumentar os níveis de ocupação dos estaleiros brasileiros, alguns deles atualmente atuando na movimentação de cargas.

E mais, espera-se que o Brasil passe a reportar um maior crescimento econômico, eis que o Produto Interno Bruto (PIB) tem andado de lado ao longo dos últimos anos, o que promoverá um expressivo incremento de cargas nos portos brasileiros, lembrando que a cada 1% de crescimento do PIB, o setor aquaviário movimenta em média 2,5% a mais de mercadorias.

Caso o indigitado cenário venha a se materializar não há dúvida de que teremos gargalos significativos no setor portuário nacional, mesmo que tomemos medidas imediatas no sentido de promover as ações necessárias, sendo que o primeiro passo seria reconhecer a preocupante situação que atualmente nos encontramos. ▶

CONDUZINDO VALOR, ENTREGANDO CONFIANÇA.

» DESDE 1987

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

NOSSO IMPACTO

7 MILHÕES de toneladas de carga movimentada anualmente.

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

400 NAVIOS operados por ano.

Mais de **400 CLIENTES** satisfeitos.

SAIBA MAIS: INTERMARITIMA.COM.BR



OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 21

A ocupação de áreas e instalações portuárias, paralelamente, deve ser revista para além das licitações dos arrendamentos em curso, estabelecendo-se um modelo mais célere que permita, a partir do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto, a disponibilização de áreas ociosas aos interessados, contemplando uma metodologia de precificação da outorga mais expedita.

No mesmo sentido, novos investimentos no âmbito dos contratos de arrendamento vigentes devem ser apreciados em curto espaço de tempo, privilegiando-se os fins pretendidos (provisão de infraestrutura portuária) e não os meios (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA). Cabe destacar que os investimentos em arrendamentos existentes tendem a surtir resultados mais rápidos em termos da efetiva disponibilização de capacidades adicionais.

Há muito o que se fazer no que tange ao estímulo à produtividade mediante a absorção de novas tecnologias e inovação, diminuição da burocracia, ajustes de procedimentos com órgãos anuentes, desenvolvimento de um programa de dragagem e de políticas de acesso terrestre, provisão de infraestrutura para recepção de navios verdes e um plano que contemple cada cluster portuário com as políticas de reindustrialização e geração de valor agregado aos nossos produtos e serviços, como por exemplo a criação de Zonas de Apoio Logístico (ZAL) e de Zonas de Processamento de Exportação (ZPE).

Seria de bom tom a retomada de antigas ferramentas de planejamento orientadoras das ações das Autoridades Portuárias e de investimentos setoriais, tais como o Plano Geral de Outorgas (PGO) nos termos desenvolvidos pela Antaq há uma década e do Programa de Arrendamentos Portuários (PAP).

O Brasil será constantemente desafiado em termos de infraestrutura de transportes dadas as suas condições geográficas e as características dos produtos e serviços que

produz e consome, portanto, é necessário que estejamos sempre atentos na busca pelo aumento de provisão de infraestrutura e na melhoria de nossos índices de produtividade, não permitindo que a burocracia estatal se contraponha aos fins almejados. Para isso precisamos retomar imediatamente a capacidade de planejamento do setor público, buscando os licenciamentos ambientais a partir de uma visão de cluster e trazer os parceiros privados para este importante trabalho conjunto.

O Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) está empreendendo um importante programa denominado Navegue Simples com o condão de contribuir de forma significativa na diminuição da burocracia e no oferecimento de respostas mais rápidas àqueles interessados em investir na logística nacional.

O Programa de Parceria de Investimentos (PPI), por sua vez, poderia se articular no sentido de oferecer suporte aos empreendimentos qualificados pelo seu Conselho (CPPI), notadamente no enfrentamento das barreiras que impedem a realização célere de investimentos, dentre as quais se destacam as questões envolvendo funding, licenciamentos ambientais e regularizações fundiárias.

Em grande medida está nas mãos da comissão intitulada Ceportos, criada no âmbito da Câmara dos Deputados para revisar a legislação portuária nacional, a sensibilidade de propor alterações legais capazes de responder a contento as reais necessidades e desafios que estão batendo à nossa porta.

Este grupo de juristas de elevado quilate já deu mostras concretas de que pode nos surpreender positivamente e propor mais um salto de qualidade no incrível e resiliente setor portuário nacional.

Se tudo isto de alguma forma se articular, teremos um verdadeiro pacto social em prol da logística brasileira e eu quero crer que se trate de algo tangível.

Mais que uma
mudança de nome,
uma

EVOLUÇÃO

em direção
ao futuro.

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

piatec.com  piatec

 **piatec**

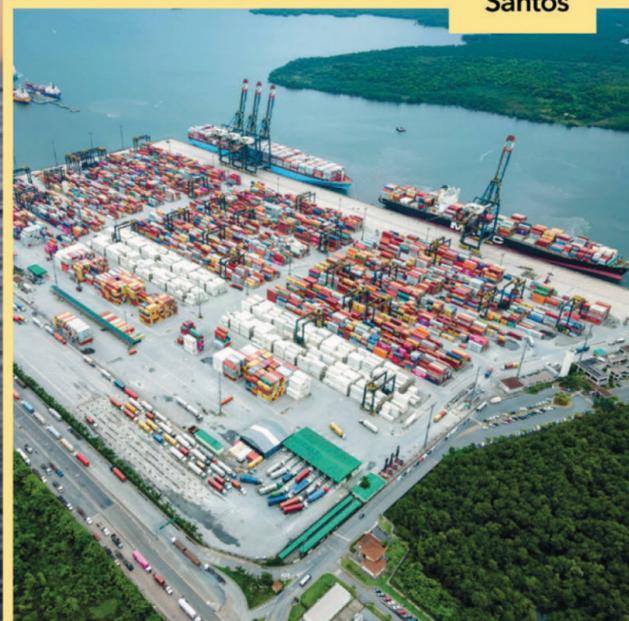
A TiL acredita no Brasil

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

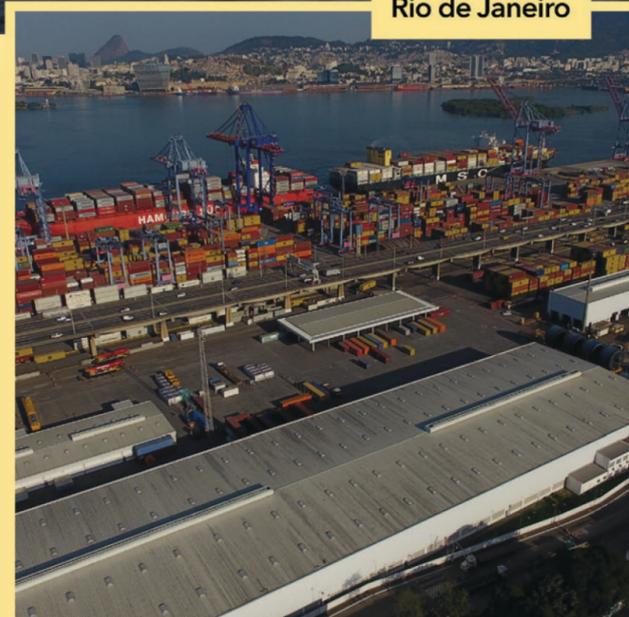
Navegantes



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



20

#obrigado!

MIL INSCRITOS NA TV BE NEWS



Vanessa Martins

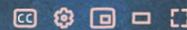
Núria Bianco

Gustavo Zanaroli



4:50/7:05

TV BE NEWS



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



SEG A SEX - 19h



SEGUNDA - 19h30



TERÇA - 19h30



QUARTA - 19h30

INFRACAST



QUARTA - 20h

PAPO DE INFRA

QUINTA - 19h30



SEXTA - 19h30



SÁBADO - 19h



SEG A SEX



HORÁRIOS ESPECIAIS



EM BREVE

ASSISTA EM:

@tv_benews



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

Canal 82 na Sky
 Canal 58 nas novas parabólicas

OPINIÃO



MURILLO BARBOSA Diretor-presidente da ATP
BÁRBARA CAVALCANTI Coordenadora de Pesquisa e Desenvolvimento da ATP
RAFAELA BRANDÃO ROCHA Diretora-executiva da ATP

opinião@redebnews.com.br

► ESTRATÉGIA

Impacto da Lei nº 12.815/2013 na autorização de novas instalações privadas: Desmistificando a generalização dos "TUPs de Papel"



Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) vem acompanhando as discussões em torno da análise concorrencial realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre a implantação de Terminais de Uso Privado (TUPs) vis-à-vis os Terminais Arrendados. A Agência levantou questões controversas sobre a suposta outorga

excessiva de autorizações, ponderando se a coexistência com TUP poderia comprometer a licitação de terminais arrendados ou exigir uma revisão do equilíbrio econômico-financeiro daqueles já licitados.

Movimentação Pós-2013: Desmistificando os "TUPs de Papel"
 Por meio do acórdão nº 499/2023, a Antaq deu destaque para os chamados "TUPs de papel", que são terminais que obtêm a outorga para operação, mas não iniciam suas obras e, portanto, não movimentam carga. Para a Agência, apesar do expressivo aumento das autorizações concedidas a partir de 2013, esse fenômeno não se refletiu proporcionalmente no aumento da movimentação de cargas pelo TUP após a edição da Lei dos Portos.

Sobre essa constatação, cabe alguns esclarecimentos. Primeiro, a ausência de movimentação pós-2013 não implica necessariamente na existência de TUPs de Papel. Isso porque, o TUP não está sujeito a metas anuais de movimentação de carga. A movimentação portuária varia devido à natureza das mercadorias e dos contratos, influenciada por demanda sazonal, ciclos econômicos e mudanças de mercado.

O segundo ponto refere-se ao perfil dos autorizatários após 2013, cuja movimentação representou apenas 6,84% do total movimentado pelos TUP em 2021, segundo a ANTAQ. Dos 39 terminais que movimentaram em 2021, 30 são especializados na navegação interior (17), apoio marítimo ou portuário (7) e cabotagem (6). Ou seja, não são terminais criados com o propósito de movimentar grandes quantidades de carga. São, na verdade, terminais especializados em apoio à logística e que contribuem para a melhoria do transporte.

Portanto, a eficiência dessas novas autorizações não deve ser avaliada apenas pela movimentação portuária, mas também

pelo tipo de navegação e pelo valor agregado das cargas.

Para garantir uma análise precisa, a ATP examinou os terminais que movimentaram cargas até 2021, dividindo-os em dois grupos: autorizados (i) antes de 2013 e (ii) entre 2013 e 2016, excluindo aqueles cujo prazo regulamentar de 5 anos ainda está vigente (2017-2021). Observou-se que 81% dos terminais autorizados entre 2013 e 2016 movimentaram cargas em algum dos anos analisados, uma porcentagem muito similar a dos terminais autorizados antes de 2013, que atingiu 96,6%.

Essa análise demonstra que, apesar das variações anuais, os terminais autorizados em diferentes períodos têm apresentado desempenho comparável, reforçando a importância de uma avaliação contínua e abrangente para captar a dinâmica completa do setor portuário.

Entraves burocráticos e efetiva parcela de irregulares
 A ATP elaborou um estudo complementar, buscando compreender de fato a quantidade de terminais em situação irregular, isso é, que não iniciaram sua operação em 5 anos ou não possuem aditivos contratuais que permitam a prorrogação do prazo.

Dos 266 TUP e Estações de Transbordo de Carga (ETCs) autorizados até 2023, apenas 57 ainda não operam (21,4%). Dentro desse universo de terminais não operantes, 49 estão dentro do prazo de 5 anos para início da operação ou com aditivos que garantem sua situação regular. Assim, apenas 8 (3%) dos 266 terminais autorizados estão em situação irregular.

Ao analisar as principais justificativas para o não início da operação dessas instalações, é possível observar que grande parte dos motivos são alheios à vontade dos empreendedores. Entre eles, destacam-se: (i) questões ambientais, incluindo atrasos em licenciamentos; (ii) processos judiciais; e (iii) atrasos junto à Secretaria de Patrimônio da União (SPU).

Conclusão: A parcela de TUPs de papel é ínfima, demonstrando que a maioria dos terminais enfrenta obstáculos legítimos que retardam o início das operações, mas permanecem dentro dos parâmetros regulatórios estabelecidos.

A AUSÊNCIA DE MOVIMENTAÇÃO PÓS-2013 NÃO IMPLICA NECESSARIAMENTE NA EXISTÊNCIA DE TUPS DE PAPEL. ISSO PORQUE, O TUP NÃO ESTÁ SUJEITO A METAS ANUAIS DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGA. A MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA VARIA DEVIDO À NATUREZA DAS MERCADORIAS E DOS CONTRATOS, INFLUENCIADA POR DEMANDA SAZONAL, CICLOS ECONÔMICOS E MUDANÇAS DE MERCADO



CAIO MOREL

Diretor Executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)

opinião@redebnews.com.br

► ADMINISTRAÇÃO

A revisão do marco legal portuário brasileiro

Nesta edição do Fórum Brasil Export, evento obrigatório a todo o setor portuário brasileiro, estaremos discutindo os “Desafios de um novo marco legal para o setor portuário”, tema de extrema relevância e às vésperas da apresentação das propostas elaboradas pela Comissão de Juristas formada por ato do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, em 22 de dezembro de 2023.

O setor portuário, através de posição unânime de suas entidades associativas, reunidas através da Coalizão Empresarial Portuária, pautou temas relevantes ao aprimoramento do atual marco legal, com vistas a elevar a segurança jurídica e a eficiência da estrutura da gestão administrativa exercida pelo poder público no setor, contribuindo para a melhora do ambiente de negócios e fomento dos investimentos.

Entre estas pautas, destacamos a descentralização do processo decisório do poder concedente, a eliminação do conflito de competência das agências reguladoras e a eliminação das restrições à contratação de trabalhadores portuários, temas advindos das mudanças trazidas pela Lei 12.815/2013 e a Lei 10.233/2001, a primeira complementando e a segunda sucedendo o marco estabelecido pela Lei 8.630/1993.

Se a lei de 1993 revolucionou o setor portuário nacional, trazendo a iniciativa privada para a gestão dos terminais então administrados pelo poder público, possibilitando o notório desenvolvimento deste pujante setor que suporta 95% do nosso comércio externo, a Lei 12.815/2013 promoveu a centralização do processo decisório em relação à outorga de novos terminais, a prorrogação antecipada e a gestão dos contratos administrativos. Existe consenso na área empresarial de que a centralização das decisões não está produzindo os resultados que o setor necessita e o retorno ao modelo descentralizado da gestão se faz necessário para acelerar investimentos que aumentem a capacidade do sistema portuário.

O modelo descentralizado da Lei 8.630/93 conferiu plena autonomia para as autoridades portuárias, estruturadas na forma das companhias docas controladas pela União, para exercerem todas as ações necessárias à privatização dos terminais portuários, sempre na forma de licitação, bem como a promoção do desenvolvimento e funcionamento dos portos, inclusive a contratação dos serviços de dragagem de aprofundamento e manutenção.

Esta estrutura descentralizada foi capaz de realizar com sucesso a dragagem de aprofundamento dos dois maiores complexos portuários na operação de contêineres no país, os portos de Santos e Itajaí-Navegantes, responsáveis pela movimentação de 40% da quantidade de caixas movimentadas no País. De fato, o aprofundamento do canal de Santos de treze para quinze metros foi contratado e realizado entre os anos de 2010 e 2012, sendo que o canal de Itajaí foi aprofundado de onze metros para quatorze metros, no ano de 2011, com a duração dos trabalhos de seis meses, como se pode constatar pesquisando o farto noticiário da época.

Logo após a Lei 12.815/2013, mais precisamente no ano de 2016,

em vista do acelerado crescimento nas entregas de navios pós-panamax, os operadores dos terminais de contêineres alertaram quanto à necessidade de novo aprofundamento do canal de Santos para 17 metros, através do movimento chamado “Santos 17”, para garantir a competitividade do País no comércio global de carga em contêineres. Entretanto, o novo sistema centralizado foi incapaz de responder à demanda do mercado, e até esta data, decorridos já oito anos, não temos anunciado um plano concreto para o novo aprofundamento do canal do maior porto brasileiro. A situação do Porto de Itajaí é ainda mais difícil com a inclusão do projeto de concessão da dragagem do canal de acesso na modelagem do futuro arrendamento do seu terminal de contêineres.

O retorno do modelo descentralizado estabelecido pela Lei 8.630/1993, com a responsabilidade efetiva do planejamento e da gestão portuária para as administrações locais, trabalhando em conjunto com os conselhos de Autoridade Portuária (CAP), que exercem a representação dos direitos difusos dos stakeholders do porto, conselhos estes também repaginados com maior grau de influência na gestão e acompanhamento das atividades do porto, deve produzir melhores resultados que o modelo ora em prática. Desnecessário dizer que a gestão descentralizada é adotada nos portos mais eficientes do trade global.

Com relação à segurança jurídica, a Lei 10.233/2001 que estabeleceu o marco das agências reguladoras do setor de transportes, não trouxe a necessária distinção nas atividades regulatórias do transporte terrestre e marítimo, que têm características muito diferentes. Enquanto o transporte terrestre, rodoviário ou ferroviário tem escopo intrinsecamente doméstico, o transporte marítimo tem matriz global, onde a regra é a interferência mínima da regulação econômica, por se entender que a característica altamente competitiva do setor portuário produz eficiência muito maior do que a produzida por parâmetros regulatórios, sendo certo que a regulação excessiva inibe investimentos em expansão, pela incerteza causada pela constante mudança de regras, muitas vezes desenhadas por agentes alheios à dinâmica do negócio.

Quanto ao trabalho portuário, a Lei 12.815/2013 produziu enorme obstáculo à contratação de trabalhadores com vínculo empregatício, ao incluir a atividade de capatazia, definida como o trabalho realizado nos pátios dos terminais portuários, no regime de exclusividade de contratação junto ao contingente de trabalhadores que prestam serviço na forma de trabalho avulso. A Lei 8.630/1993 foi lúcida em limitar a exclusividade de contratação à vínculo empregatício para as categorias que prestam serviços a bordo e no costado das embarcações, atividades inerentes ao trabalho avulso, mantendo uma proteção desejável aos trabalhadores avulsos que desempenhavam estas funções na transição do modelo de gestão pública dos portos para a gestão privada.

A revisão do marco legal portuário, trabalho delegado à comissão de juristas estabelecida pelo presidente da Câmara dos Deputados, traz oportunidade única para a correção de rumo necessária a produzir maior eficiência no setor portuário e alavancar investimentos para suportar o crescimento do nosso comércio externo.

SE A LEI DE 1993 REVOLUCIONOU O SETOR PORTUÁRIO NACIONAL, TRAZENDO A INICIATIVA PRIVADA PARA A GESTÃO DOS TERMINAIS ENTÃO ADMINISTRADOS PELO PODER PÚBLICO, POSSIBILITANDO O NOTÓRIO DESENVOLVIMENTO DESTA PUJANTE SETOR QUE SUPORTA 95% DO NOSSO COMÉRCIO EXTERNO, A LEI 12.815/2013 PROMOVEU A CENTRALIZAÇÃO DO PROCESSO DECISÓRIO EM RELAÇÃO À OUTORGA DE NOVOS TERMINAIS, A PRORROGAÇÃO ANTECIPADA E A GESTÃO DOS CONTRATOS ADMINISTRATIVOS

OPINIÃO

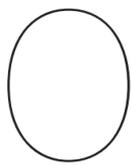
**CARLOS KOPITTKE**

Presidente-executivo da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL)

opinião@redebeneews.com.br

▶ GESTÃO

Considerações a respeito de um novo marco legal portuário no Brasil



A implantação de um novo marco legal para o setor portuário no Brasil reveste-se de extrema responsabilidade, constituindo um desafio enorme por envolver aspectos complexos e interconectados tanto no âmbito regulatório quanto no econômico, social e ambiental. Numa análise pragmática, vou procurar definir alguns desses principais desafios:

01) Modernização e Competitividade Internacional – O setor portuário brasileiro precisa se alinhar às melhores práticas internacionais, adotando inovações tecnológicas bem como processos que tornem os portos mais eficientes e competitivos globalmente. Um novo marco deve lidar com a burocracia e modernidade das operações, incluindo uso de tecnologias de automação e digitalização.

02) Infraestrutura e Investimentos – A precariedade da infraestrutura portuária é um desafio significativo. O novo

marco legal deve estabelecer mecanismos que atraiam mais investimentos privados tanto nacionais quanto estrangeiros, bem como públicos para melhorar a capacidade dos portos em termos de modernização física bem como ampliação de áreas e terminais. Além disso, deve adaptar e garantir a manutenção adequada das instalações existentes, tão importantes para procurar manter um nível elevado de confiabilidade. Temas como falta de acessos, berços e de dragagem, tão recorrentes e sempre atuais no nosso sistema portuário não devem subsistir, por afetarem sobremaneira nossa competitividade, produtividade e eficiência, impactando no Custo Brasil e afastando investimentos privados nacionais e estrangeiros.

03) Regulação e Harmonização de Normas – A atual legislação do setor portuário é muitas vezes vista como fragmentada, o que gera insegurança jurídica bem como conflitos entre os diferentes entes reguladores (como ANTAQ, ANP, Agências Estaduais e Autoridades Portuárias). O novo marco legal precisa criar um ambiente regulatório mais coeso, ▶

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

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


**PRATICAGEM
DO BRASIL**
Instituto Praticagem do Brasil

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 28

A PRECARIIDADE DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA É UM DESAFIO SIGNIFICATIVO. O NOVO MARCO LEGAL DEVE ESTABELECEER MECANISMOS QUE ATRAIAM MAIS INVESTIMENTOS PRIVADOS TANTO NACIONAIS QUANTO ESTRANGEIROS, BEM COMO PÚBLICOS PARA MELHORAR A CAPACIDADE DOS PORTOS EM TERMOS DE MODERNIZAÇÃO FÍSICA BEM COMO AMPLIAÇÃO DE ÁREAS E TERMINAIS

transparente e previsível, facilitando a atuação de operadores privados com a redução de entraves burocráticos deletérios.

04) Integração Logística – A integração dos nossos portos com outros modais de transporte, como ferrovias e rodovias, ainda é insuficiente. Um novo marco legal precisa abordar a intermodalidade de forma eficaz, garantindo que as operações portuárias estejam integradas com as redes de transportes, de modo a reduzir custos logísticos e melhorar o fluxo de mercadorias.

05) Sustentabilidade Ambiental – As questões ambientais vêm se tornando um desafio crescente para o setor portuário, especialmente em termos de poluição e gestão de resíduos. Em função disso, o novo marco deve incluir diretrizes claras de sustentabilidade, estabelecendo padrões para reduzir os impactos ambientais das operações portuárias e garantir a compatibilidade com a legislação ambiental vigente no Brasil e nos países com as quais realizamos trocas comerciais.

06) Desafios Trabalhistas e de Mão de Obra – A relação de trabalho nos portos, que envolve sindicatos fortes e uma mão de obra qualificada, apresenta desafios em termos de modernização. A introdução de tecnologias pode impactar a quantidade de empregos bem como a forma como os trabalhadores são qualificados. O novo marco precisará tratar de forma equilibrada os interesses dos trabalhadores e dos empregadores, promovendo a capacitação e adaptação da

força de trabalho.

07) Descentralização da Gestão – Muitos portos são geridos de forma centralizada pelo Governo Federal, o que pode significar um entrave para a agilidade e eficiência das operações, bem como o desenvolvimento e adaptação da infraestrutura necessária ao seu crescimento e sua eficiência operacional. A descentralização, com maior participação de entes privados e locais (CAP's deliberativos com composição adequada, p. ex.) deve ser encarado como uma saída, desde que essa transição seja levada a cabo de forma cuidadosa, garantindo sempre que os interesses regionais e nacionais estejam alinhados.

08) Cibersegurança, Segurança e Combate à Corrupção – O setor portuário é suscetível a problemas como ataques cibernéticos, contrabando, corrupção e outras práticas irregulares. O novo marco precisa fortalecer mecanismos de governança, transparência e controle, criando modernos métodos de fiscalização e acessos para coibir esses riscos. Esses desafios bem como outros precisam ser enfrentados de maneira coordenada para que o Novo Marco Legal Portuário possa contribuir para o desenvolvimento sustentável do setor, aumentando a Segurança Jurídica e Regulatória, sua eficiência, reduzindo custos logísticos bem como oferecendo garantias para a atração de novos investimentos privados e públicos, no esforço de melhorar a competitividade do Brasil no cenário global.

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

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

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

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

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

f /rumologistica
in /company/rumologistica
@rumologistica

rumo
Somos o Brasil em movimento

rumolog.com

OPINIÃO

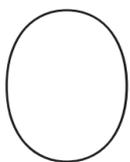
**BENJAMIN GALLOTTI**

Advogado, sócio-proprietário da Gallotti Advogados Associados e presidente do Conselho do Portugal Export

opinião@redebeneews.com.br

► DIREITO

Perspectivas do novo marco legal dos portos brasileiros



Os portos brasileiros desempenham um papel crucial na economia nacional, sendo responsáveis por aproximadamente 95% do comércio exterior do País. Dada a sua importância, melhorias na infraestrutura e na gestão portuária são essenciais para impulsionar a competitividade do Brasil, reduzindo o denominado "Custo Brasil".

Nesse contexto, a Lei nº 12.815/2013 – que na época de sua edição, ficou conhecida como "Nova Lei dos Portos", de vez que substituiu a antiga Lei nº 8.630/93 – foi instituída com o objetivo de permitir novos investimentos no setor, visando a modernização e aumento da capacidade operacional. Porém, com o passar dos anos, verificou-se a necessidade de ajustes deste marco regulatório para atender às demandas contemporâneas, especialmente no que tange a redução da burocracia.

A recente constituição de uma comissão de juristas (Ceportos), encarregada de elaborar um anteprojeto de lei para a revisão do arcabouço legal, é uma resposta concreta a essas necessidades. A iniciativa reflete o reconhecimento, por parte do Governo, da importância de se promover o aperfeiçoamento da legislação, aproximando o Brasil de um contexto global que exige eficiência, sustentabilidade e inovação.

Histórico e impactos da Lei nº 12.815/2013

A "nova" Lei dos Portos trouxe avanços significativos ao setor, especialmente por estabilizar a participação privada através de investimentos nos TUPs, sem prescindir dos investimentos privados nos portos públicos (arrendamentos portuários), tendo como resultado importantes melhorias operacionais e na oferta de capacidade.

No entanto, ao longo dos anos, identificaram-se desafios persistentes, como a burocratização excessiva, que afeta diretamente o tempo para permitir que os investidores promovam a efetiva inversão de recursos em infraestrutura, e a dificuldades para que os terminais possam promover a automação de suas atividades, reduzindo custos de mão de obra, fator necessário para manter os portos competitivos em um cenário global de rápidas transformações. Isso inclui a automação de processos, a digitalização dos fluxos de informação e o uso de tecnologias sustentáveis para reduzir o impacto ambiental das operações marítimas e terrestres.

Motivações para a revisão do marco legal

A comissão de juristas tem um papel estratégico ao elaborar um anteprojeto que promova a atualização da legislação vigente. Entre as principais motivações para essa revisão, estão a necessidade de remover barreiras administrativas e regulatórias que limitam o potencial dos portos brasileiros e, também, de criar condições mais favoráveis para atrair investimentos privados. Melhorar a infraestrutura e reduzir a burocracia são imperativos para aumentar a agilidade do escoamento de produtos e, conseqüentemente, ampliar a participação do Brasil no comércio internacional.

Nesse sentido, espera-se que o novo marco legal consiga reduzir os trâmites burocráticos para os investimentos no País, considerando aspectos como o tempo para a autorização de

outorgas, simplificação dos processos de arrendamento, licenciamento ambiental célere e facilitação da regularização de áreas perante a Secretaria de Patrimônio da União (terrenos de marinha, terrenos marginais, acrescidos e espaço físico sobre águas públicas).

Desafios e possíveis contrapontos

Apesar das oportunidades, o processo de revisão não está isento de desafios. Um dos principais será coordenar e conciliar os interesses de diversos stakeholders, incluindo operadores portuários, investidores privados (dentro e fora do porto organizado), trabalhadores portuários e entidades. A diversidade de interesses requer uma abordagem colaborativa e transparente para garantir que todas as partes tenham suas necessidades e preocupações recepcionadas no novo marco legal.

O papel da inovação e tecnologia na transformação dos portos

Uma legislação moderna deve facilitar e incentivar a adoção de novas tecnologias nos portos. O desenvolvimento de plataformas digitais para a gestão de cargas, por exemplo, pode reduzir significativamente o tempo de permanência dos navios nos portos, otimizando a logística e reduzindo custos. A automação das operações, o uso de inteligência artificial para otimização de processos logísticos e os sistemas integrados de gestão são apenas algumas das inovações que podem transformar significativamente a eficiência e a capacidade dos portos.

A verdade é que – infelizmente – não é possível preservar todos os interesses para se obter esse salto tecnológico. Diversas profissões simplesmente deixaram de existir com o tempo (ascensorista, datilógrafo, lanterninha de cinema, leiteiro, etc...) e muitas outras estão a caminho da extinção (frentista, caixa de supermercado, telefonista, etc...). Não podemos deixar de enxergar que a evolução caminha de forma inexorável, trazendo vários benefícios, mas também algumas dolorosas perdas.

De qualquer forma, a automação das operações portuárias e os demais avanços tecnológicos não podem ser olvidados e a IA irá trazer desafios ainda maiores a serem enfrentados, onde até mesmo as profissões mais tradicionais serão afetadas, havendo previsões de que 30% da mão de obra atualmente existente serão dispensáveis até o ano de 2030.

Uma visão de futuro para os portos brasileiros

A revisão do marco legal dos portos deve ser vista como uma oportunidade para reposicionar o Brasil no cenário global, buscando práticas portuárias eficientes e sustentáveis. O potencial transformador deste novo arcabouço é imenso, com a possibilidade de não só aumentar a eficiência econômica, mas também de promover inclusão social, sem descuidar do respeito ao meio ambiente.

Portos modernizados e competitivos são catalisadores imprescindíveis para o desenvolvimento econômico que integra progresso tecnológico e responsabilidade ambiental. A comissão de juristas, com sua expertise, desempenha um papel central ao impulsionar esse processo de transformação, que tem a missão de trazer benefícios a longo prazo, não apenas para o setor portuário, mas para toda a economia brasileira.

A COMISSÃO DE JURISTAS TEM UM PAPEL ESTRATÉGICO AO ELABORAR UM ANTEPROJETO QUE PROMOVA A ATUALIZAÇÃO DA LEGISLAÇÃO VIGENTE. ENTRE AS PRINCIPAIS MOTIVAÇÕES PARA ESSA REVISÃO, ESTÃO A NECESSIDADE DE REMOVER BARREIRAS ADMINISTRATIVAS E REGULATÓRIAS QUE LIMITAM O POTENCIAL DOS PORTOS BRASILEIROS E, TAMBÉM, DE CRIAR CONDIÇÕES MAIS FAVORÁVEIS PARA ATRAIR INVESTIMENTOS PRIVADOS



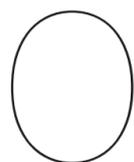
FÁBIO SILVEIRA

Advogado, sócio-diretor da Gallotti Advogados Associados e consultor jurídico da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph)

opinião@redebnews.com.br

► DIREITO

O setor portuário brasileiro: desafios, regulação e a necessidade de modernização



O setor portuário é um dos principais motores da economia brasileira, sendo responsável pela movimentação de cerca de 95% das exportações do País, segundo dados do Banco Mundial. Com uma costa extensa e estratégica, o Brasil possui portos de grande relevância, como Santos, Paranaguá e Suape, que conectam o País às principais cadeias

globais de logística e comércio. No entanto, a eficiência e o pleno potencial do segmento de infraestrutura portuária esbarram em desafios complexos, que envolvem desde a regulação e governança até questões judiciais e trabalhistas. Com a crescente modernização da logística mundial, a revisão da legislação portuária e o aprimoramento da regulação setorial, tornaram-se essenciais para garantir a competitividade do Brasil no cenário internacional.

A Importância e Particularidade do Setor Portuário:

O setor portuário brasileiro, além de ser crucial para a economia, tem características bastante particulares. Os portos brasileiros movimentam produtos como grãos, minérios, combustíveis e produtos industrializados, sendo pontos de ligação fundamentais para o comércio exterior. No entanto, a infraestrutura portuária no Brasil enfrenta gargalos que afetam a eficiência logística, como a burocracia nos processos alfandegários, a falta de investimentos em modernização e a baixa integração entre os diferentes modais de transporte.

A legislação que regula o setor, embora robusta, precisa ser constantemente revisada para acompanhar o ritmo das transformações tecnológicas e econômicas. A Lei nº 12.815/2013, conhecida como Lei dos Portos, e o Decreto nº 8.033/2013 são os principais marcos que regulam a exploração dos portos organizados e os terminais de uso privado, estabelecendo normas para concessões, arrendamentos, autorizações e prestação de serviços. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é o órgão responsável por fiscalizar o setor, garantindo que os serviços sejam adequados e em conformidade com a legislação vigente.

No entanto, o arcabouço regulatório atual enfrenta desafios que vão além da infraestrutura física. As novas demandas impostas pelo avanço tecnológico, a automação e a digitalização dos processos logísticos, a introdução de novas formas de trabalho e a necessidade de uma governança mais eficiente, são questões que exigem mudanças e modernizações constantes no marco regulatório.

Desafios para a Modernização da Legislação Portuária:

Com o avanço tecnológico transformando rapidamente o setor logístico global, a legislação portuária precisa ser atualizada para acompanhar as inovações. A automação de terminais, o uso de big data para gerenciamento de cargas e a digitalização de processos, são algumas das mudanças que vêm sendo implementadas em portos ao redor do mundo. No Brasil, a adoção de novas tecnologias ainda enfrenta barreiras regulatórias, que tornam o ambiente menos atrativo para investidores e operadores.

Outro fator relevante é a relação de trabalho nas instalações

portuárias, em especial nos portos públicos. O setor portuário historicamente tem um vínculo forte com os sindicatos de trabalhadores, e a modernização tecnológica pode gerar tensões nas relações laborais. A adoção de sistemas automatizados em terminais pode ser vista como uma ameaça aos empregos tradicionais, exigindo um diálogo constante entre empresas, sindicatos e governo, para equilibrar a necessidade de modernização, sem perder de vista a proteção dos direitos laborais.

Além disso, o Brasil ainda precisa avançar na integração de seus portos com outros modais de transporte, como rodovias, ferrovias e hidrovias, para garantir uma maior eficiência logística. Essa integração é crucial para reduzir custos operacionais, aumentar a competitividade das exportações e melhorar a conexão do Brasil com as cadeias globais de suprimentos.

Dificuldades do Poder Judiciário e a Necessidade de Soluções Consensuais:

Outro obstáculo relevante para o desenvolvimento do setor portuário é a judicialização de questões que envolvem autorizações, arrendamentos e regulação de tarifas. Disputas entre operadores e o poder público são frequentes, e essas questões chegam ao Judiciário, que enfrenta dificuldades para lidar com matérias altamente técnicas. De acordo com o Conselho da Justiça Federal (CJF), a falta de especialização dos magistrados em temas como regulação de infraestrutura e outorgas portuárias, dificulta a celeridade dos processos, gerando insegurança jurídica para as empresas e investidores.

A Advocacia-Geral da União (AGU), que atua na defesa dos interesses da União nessas questões, tem buscado soluções para reduzir os conflitos judiciais, mas o volume de litígios no setor é um problema crônico. Para lidar com essa situação, o Tribunal de Contas da União (TCU), por meio da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos, tem incentivado o uso de métodos alternativos de resolução de disputas, como a mediação e a arbitragem.

O presidente do TCU, ministro Bruno Dantas, tem destacado a importância do consensualismo na resolução de conflitos no setor de infraestrutura, incluindo o portuário. A mediação e a arbitragem permitem que as partes encontrem soluções mais ágeis e menos onerosas do que os processos judiciais tradicionais, promovendo maior segurança jurídica e previsibilidade para os investimentos. Esses métodos são especialmente relevantes em disputas envolvendo grandes contratos de concessão e arrendamento de áreas portuárias, onde os interesses públicos e privados se entrelaçam de maneira complexa.

A Comissão de Juristas para a Revisão do Marco Legal Portuário:

Diante da necessidade de modernização do marco regulatório portuário, o Congresso Nacional instituiu, em 2024, uma Comissão de Juristas com o objetivo de revisar a legislação portuária brasileira. A comissão tem como missão aperfeiçoar o marco regulatório portuário às novas demandas tecnológicas, laborais, econômicas e ambientais que o setor enfrenta.

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 31

OS PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTAM PRODUTOS COMO GRÃOS, MINÉRIOS, COMBUSTÍVEIS E PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS, SENDO PONTOS DE LIGAÇÃO FUNDAMENTAIS PARA O COMÉRCIO EXTERIOR. NO ENTANTO, A INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NO BRASIL ENFRENTA GARGALOS QUE AFETAM A EFICIÊNCIA LOGÍSTICA, COMO A BUROCRACIA NOS PROCESSOS ALFANDEGÁRIOS, A FALTA DE INVESTIMENTOS EM MODERNIZAÇÃO E A BAIXA INTEGRAÇÃO ENTRE OS DIFERENTES MODAIS DE TRANSPORTE.

Entre os principais desafios da comissão está a simplificação dos processos de concessão e arrendamento, que ainda são vistos como excessivamente burocráticos e pouco atrativos para o investimento privado. A revisão da legislação atual precisa também contemplar questões como a digitalização dos processos portuários, o uso de novas tecnologias para aumentar a eficiência e a criação de mecanismos que incentivem a integração entre os modais de transporte, a nova realidade na relação de trabalho nos portos organizados, dentre outros temas de grande relevância.

O futuro processo legislativo, contudo, enfrentará seus próprios desafios. A conciliação de interesses entre os diversos atores do setor — Governo, operadores privados, concessionários, sindicatos e sociedade civil — é uma tarefa complexa, e a comissão terá que lidar com pressões de todos os lados. Ainda assim, a modernização da legislação portuária é essencial para garantir que o Brasil não fique para trás em um setor que está em constante transformação global.

O Programa "Navegue Simples" e o Caminho para a Simplificação:

No contexto de desburocratização e modernização, o Ministério de Portos e Aeroportos lançou o programa "Navegue Simples", uma iniciativa que busca simplificar os processos regulatórios no setor aquaviário e portuário. O objetivo do programa é reduzir a burocracia que afeta os operadores, agilizando a emissão de licenças e a tramitação de processos relacionados à navegação e às operações portuárias.

A digitalização de documentos e processos é uma das principais metas do "Navegue Simples", que visa aumentar a

eficiência administrativa e diminuir os custos operacionais para empresas que atuam no setor. Além disso, o programa também tem como objetivo melhorar a integração entre os diversos órgãos que regulam as atividades portuárias, como a Antaq, a Receita Federal e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Conclusão:

O setor portuário brasileiro é de extrema importância para a economia nacional e sua integração com o comércio global. No entanto, para que o Brasil consiga manter sua competitividade nesse setor, é fundamental superar uma série de desafios que envolvem desde a modernização da infraestrutura e a simplificação dos processos, até a revisão do marco regulatório e a adoção de métodos consensuais para a resolução de conflitos.

A Comissão de Juristas para a revisão do Marco Legal Portuário representa um passo importante nesse sentido, pois busca adequar a legislação às novas demandas tecnológicas e econômicas. Paralelamente, o programa "Navegue Simples" é uma iniciativa promissora para desburocratizar e simplificar os processos no setor, promovendo maior eficiência administrativa.

O fortalecimento de métodos de resolução consensual de conflitos, como a mediação e a arbitragem, é outra peça chave para garantir a segurança jurídica e atrair mais investimentos para o setor. Com essas medidas, o Brasil poderá consolidar seu setor portuário como um dos mais eficientes e integrados do mundo, contribuindo de forma decisiva para o crescimento econômico e o desenvolvimento sustentável do País.

Bossa Marketing & Eventos

Experiências Corporativas de Alto Padrão!

Na Bossa Marketing & Eventos, transformamos cada detalhe em uma oportunidade de criar experiências excepcionais. Há mais de 10 anos produzindo eventos corporativos de alto padrão, atuamos em nível nacional e internacional, abraçando desafios que vão desde fóruns e convenções até lançamentos e missões globais.

Nosso compromisso é oferecer experiências vivências verdadeiramente enriquecedoras, que elevem o patamar dos encontros entre empresas e autoridades. Acreditamos que esses encontros não apenas geram oportunidades de negócios significativas, mas também impulsionam o conhecimento e fortalecem relações comerciais duradouras.

Cada projeto é tratado como único, com a paixão e a expertise da nossa equipe, que se dedica a desenvolver eventos memoráveis e sofisticados. **Na Bossa Marketing & Eventos**, nossa promessa se estende além do evento em si; queremos que as lembranças de momentos marcantes perdurem muito tempo após as luzes se apagarem.

Estamos comprometidos em deixar uma marca duradoura, construindo alicerces de eventos que transcendem fronteiras e permanecem na memória de todos os participantes.

Entre em contato conosco e descubra como podemos transformar seu evento corporativo em uma experiência inesquecível e de alto padrão!



bossamarketingeventos.com.br



[bossamarketingeventos](https://www.instagram.com/bossamarketingeventos)





FABRIZIO PIERDOMENICO

opinião@redebnews.com.br

▶ DESENVOLVIMENTO

A necessidade urgente de um novo Plano Nacional de Dragagem para os portos

Os portos brasileiros são essenciais para o comércio exterior, responsáveis pela maior parte do escoamento das exportações e recebimento de importações do país. No entanto, essa infraestrutura vital enfrenta desafios antigos, que comprometem sua eficiência e competitividade. Entre esses desafios, a questão da acessibilidade é crítica, especialmente quando se trata dos acessos aquaviários. A dragagem, tanto de manutenção quanto de aprofundamento dos canais, se destaca como um dos principais gargalos, e a falta de um novo planejamento nacional robusto agrava a situação, ameaçando a capacidade de operação em plena carga dos nossos complexos.

A dragagem é indispensável para modernizar os portos e adaptar suas infraestruturas ao aumento do tamanho dos navios. O crescimento da frota mundial de embarcações, em tamanho e capacidade, tem sido uma constante, impulsionado pela necessidade de maior eficiência no transporte de cargas. Sem profundidades adequadas nos canais de acesso, torna-se um obstáculo acomodar navios maiores, resultando em

operações logísticas limitadas e menos competitivas. O resultado? O Brasil perde terreno no comércio internacional, afetando a fluidez das exportações e importações.

Entre 2008 e 2011, enquanto ocupava o cargo de secretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário da Secretaria Especial de Portos (SEP), tive a oportunidade de acompanhar de perto a implementação do primeiro Programa Nacional de Dragagem (PND I). Essa iniciativa, que surgiu após uma mudança legal que permitiu a participação de empresas estrangeiras nas obras, foi um marco inicial na tentativa de resolver o problema e tinha como foco cerca de 12 complexos estratégicos do país, com um investimento de R\$ 1,6 bilhão e a meta de remover aproximadamente 73 milhões de metros cúbicos de sedimentos.

A dragagem desses canais de acesso trouxe resultados expressivos para portos como Santos, Rio Grande, Rio de Janeiro, Itaguaí e Salvador. Em Santos, por exemplo, a profundidade foi aumentada para 15 metros, permitindo que navios de grande porte, antes restritos a canais mais

Tecnologia, eficiência e inovação no coração da Amazônia



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

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



**SUPER
TERMINAIS**

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 33

A DRAGAGEM É INDISPENSÁVEL PARA MODERNIZAR OS PORTOS E ADAPTAR SUAS INFRAESTRUTURAS AO AUMENTO DO TAMANHO DOS NAVIOS

profundos, pudessem operar em sua capacidade plena. O impacto na produtividade foi imediato, fortalecendo a competitividade do maior complexo da América Latina e otimizando o escoamento de cargas como grãos, contêineres e commodities.

Entretanto, apesar dos avanços, o PND I encontrou obstáculos significativos que impediram sua continuidade e replicação em larga escala. O licenciamento ambiental foi uma das barreiras mais desafiadoras, visto que envolve um processo burocrático longo e complexo. Outro entrave foi a escassez de recursos públicos, especialmente em tempos de ajuste fiscal, além da burocracia intrínseca às contratações de obras e à necessidade de conciliar a execução dos trabalhos com a movimentação de cargas, o que sempre exige uma coordenação operacional integrada.

Infelizmente, no cenário atual, a falta de investimentos contínuos em dragagem está comprometendo a competitividade brasileira. Os navios continuam a crescer, mas os portos não acompanham esse aumento de demanda por maior profundidade. Se essa situação persistir, o Brasil corre o risco de ver seus portos se tornarem gargalos significativos para o comércio exterior, uma vez que as embarcações de maior calado simplesmente não poderão acessar nossos terminais de forma eficiente. Isso afeta diretamente a produtividade nacional e a capacidade do país de competir em igualdade de condições com outros mercados internacionais.

Uma solução de longo prazo para o problema pode ser encontrada na concessão dos canais de acesso à iniciativa privada, modelo que vem sendo discutido para o Porto

de Paranaguá. Ao transferir a responsabilidade pela manutenção e aprofundamento dos canais para empresas privadas, o governo poderia aliviar a pressão sobre o orçamento público e acelerar a modernização. No entanto, essa é uma solução de médio a longo prazo e não pode ser vista como uma resposta imediata para os desafios que enfrentamos atualmente.

Portanto, é fundamental que um novo Plano Nacional de Dragagem seja implementado com urgência, que não contemple apenas a manutenção regular, mas também foque no aprofundamento dos principais portos do país, garantindo que possam receber navios cada vez maiores. O sucesso do PND I mostrou que é possível avançar nessa direção, mas também expôs a necessidade de ajustes no modelo de execução e na forma de superar as barreiras burocráticas e ambientais.

Sem um novo PND, o Brasil corre o risco de transformar seus portos em barreiras para o próprio desenvolvimento econômico. A falta de um planejamento adequado para a dragagem cria um ciclo vicioso de perda de competitividade, que afeta diretamente o comércio exterior e, conseqüentemente, a economia nacional como um todo. O agronegócio, por exemplo, que depende profundamente da eficiência logística portuária, pode ser prejudicado, impactando a geração de divisas e de empregos no país.

A necessidade de um novo plano, portanto, é evidente. O Brasil não pode se dar ao luxo de adiar uma ação tão importante. Coordenado entre o setor público e privado, é a chave para garantir que nossos portos continuem sendo motores do crescimento econômico. O tempo está correndo, e a competitividade do país está em jogo.

Transglobal
Operações Portuárias

Parceria de Sucesso da Transglobal com o Porto de Santarém

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

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

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

Acesse nossas redes



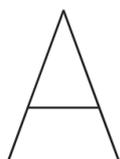
BAYARD UMBUZEIRO FILHO

Presidente da Transbrasa

opinião@redebeneews.com.br

▶ INOVAÇÃO

Transbrasa: 50 anos de liderança em inovação de logística portuária



Transbrasa completou 50 anos em 2024, como uma empresa sólida, familiar, profundamente comprometida com a responsabilidade socioambiental e contribuindo de forma significativa, ao longo da sua história, para o crescimento e desenvolvimento do setor logístico do Porto de Santos.

Nascida como empresa de transportes rodoviários na Grande São Paulo em 1974, na mesma época das obras da primeira pista da Rodovia dos Imigrantes, nossos olhos já se voltavam para o Porto de Santos. E, em 1981, a Transbrasa fincou definitivamente suas raízes na atividade de logística portuária, com a inauguração de seu terminal de cargas, que hoje conta com 51 mil metros quadrados de área.

Ao longo dessas cinco décadas, a empresa se mantém competitiva em um mercado extremamente desafiador, sempre com o foco no cliente, oferecendo serviços personalizados e customizados para atender as características de transporte, movimentação e armazenagem exigidas por cada tipo de carga, tudo em conformidade com as determinações das autoridades, especialmente da Anvisa e do Ministério da Agricultura e Pecuária.

Em 50 anos, a Transbrasa se tornou um terminal capacitado e equipado para atender a todos os setores da economia nacional. Com investimentos maciços em diferentes e modernos equipamentos, somos capazes de atender com economia e eficiência do agro aos insumos de saúde, passando pela indústria automotiva e toda a indústria têxtil e química.

Entre as inovações trazidas pela Transbrasa para a atividade logística portuária nas últimas décadas, posso destacar o terminal rododiferroviário do Pari, em São Paulo, à época responsável por 95% dos contêineres transportados entre Santos e o Tecon, em Guarujá.

A criação de um grande planejamento logístico com área de apoio para exportação de veículos Ford na década de 80 também foi uma marca significativa da Transbrasa no Porto de Santos.

A Transbrasa ainda foi pioneira no armazenamento de contêineres empilhados e no uso de internet para agendamento de carga e descarga de caminhões, conferindo agilidade ao processo e reduzindo o custo operacional da atividade.

Em 1997, a Transbrasa conquista o status de terminal alfandegado, permitindo o controle aduaneiro das cargas que passam pelas nossas mãos. Hoje, a Transbrasa provê aos clientes serviços completos de comércio exterior, de ponta a ponta, ou se preferir porto-porta.

Para atender a todos com excelência, desenvolvemos o que nossos colaboradores chamam de "Padrão Transbrasa". Todas as cargas que passam pelo nosso terminal do Porto de Santos, com capacidade de armazenagem estática de 4,5 mil TEUs, ou pelas estruturas no Aeroporto de Viracopos e nas fronteiras

de Foz do Iguaçu ou do Chuí, recebem atenção especial e individualizada. A partir do momento em que chega em nossas mãos, a carga do cliente está em casa.

Mas para oferecer uma atenção especial às cargas, antes é necessário voltar os olhos aos nossos colaboradores, e, nesse segmento, a Transbrasa também é pioneira. Fomos os primeiros a oferecer gratuitamente protetor solar e repelente de mosquitos para todos que atuam dentro da nossa área. No verão, nossos colaboradores recebem bebidas isotônicas para hidratação.

A saúde e a segurança de nossos 370 colaboradores diretos e cerca de 1200 indiretos são prioridades. Para isso, a Transbrasa mantém um calendário de atividades como campanhas permanentes de cuidados à saúde, exames clínicos frequentes, aulas de ioga dentro do terminal, espaço de relaxamento e palestras sobre segurança no trabalho.

O resultado é um grupo de colaboradores motivados, competentes e capacitados, a grande maioria com muitos anos de casa, orgulhosos de fazerem parte da família Transbrasa. São eles os principais responsáveis pelo sucesso do "Padrão Transbrasa" de qualidade.

Ser pioneiro também significa estar na linha de frente das ações socioambientais. Para tanto, a Transbrasa está alinhada aos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU).

Nosso terminal já está adequado às exigências ambientais para receber o selo Pró-Clima de Descarbonização dos Portos Brasileiros. Temos um Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e parcerias com entidades ambientais. Também apoiamos projetos sociais e esportivos, como forma de estimular o desenvolvimento da região.

Toda essa história de 50 anos de trabalho firme e comprometido está contada no livro Transbrasa, uma trajetória de trabalho, desafios e conquistas, que lançamos para celebrar essas cinco décadas.

Também estou lançando a minha biografia, onde conto mais detalhes da minha vida e minha visão pessoal de fatos relevantes sobre o Porto de Santos, minha experiência na vida política e a forma como encaramos e superamos os desafios que se apresentaram.

Agradeço a todos que de alguma forma contribuíram e ainda contribuem para o sucesso da Transbrasa ao longo dos anos, aos meus filhos, Bayard Neto, Andrea e Beto, por estarem ao meu lado e a todos que vivem o dia a dia do Porto de Santos. Vocês nos desafiam a fazer mais e melhor.

Em 50 anos, sempre apostamos no Brasil, um país de gente honesta, trabalhadora e aguerrida. A Transbrasa se orgulha de ser brasileira e de estar sempre apontando caminhos e soluções inovadoras para o comércio exterior do nosso país.

AO LONGO DESSAS CINCO DÉCADAS, A EMPRESA SE MANTÉM COMPETITIVA EM UM MERCADO EXTREMAMENTE DESAFIADOR, SEMPRE COM O FOCO NO CLIENTE, OFERECENDO SERVIÇOS PERSONALIZADOS E CUSTOMIZADOS PARA ATENDER AS CARACTERÍSTICAS DE TRANSPORTE, MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM EXIGIDAS POR CADA TIPO DE CARGA, TUDO EM CONFORMIDADE COM AS DETERMINAÇÕES DAS AUTORIDADES, ESPECIALMENTE DA ANVISA E DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA

OPINIÃO

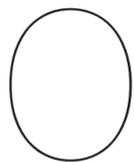


CRISTIANO KLINGER
Presidente da Portos RS

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

Gestão e inovação: o caminho para a evolução



modal aquaviário desempenha um papel fundamental na cadeia de suprimentos global, sendo no Brasil responsável por cerca de 95% do comércio exterior. Além disso, desempenha papel fundamental na garantia da competitividade e integração nacional, por meio do complexo e grandioso setor portuário, envolvendo empreendedores abnegados e motivados em desenvolver a atividade e o

relacionamento com as mais diversas cargas e tecnologia abarcada.

Ao observarmos todo este cenário, bem como a necessidade dos rápidos avanços operacionais, deparamo-nos de maneira mais forte com as mudanças climáticas, as quais nos impõem uma rápida avaliação de nossas infraestruturas, operações, ações e investimentos de médio e longo prazo, em adequação a nova e impactante realidade.

O Rio Grande do Sul foi recentemente atingido por um desastre climático sem precedentes na história do Brasil, causando um impacto devastador em diversas áreas e regiões do estado. Este

evento catastrófico desencadeou uma série de ações coordenadas e emergenciais, inicialmente focadas no salvamento e na proteção das vidas humanas ameaçadas.

Posteriormente, os esforços se voltaram para a complexa e desafiadora tarefa de recuperação e reconstrução das comunidades afetadas. As autoridades locais, juntamente com organizações nacionais e internacionais, mobilizaram recursos significativos para mitigar os danos e restaurar a infraestrutura, com o objetivo de devolver à população um ambiente seguro e sustentável. Este episódio destacou a importância de estratégias eficazes de gestão de crises e de políticas públicas robustas para enfrentar os desafios impostos pelas mudanças climáticas.

Ao falarmos em gestão de crise, faço referência à teoria da administração, que nos aponta tecnicamente a necessidade de analisar as situações com dados e informações de modo que o processo da tomada de decisão seja planejado e haja monitoramento de sua execução, na proposição de se obter os resultados planejados, independente da área de que estamos tratando. Portanto, a prática da gestão técnica é fundamental para a evolução dos negócios e



A Triunfo Logística

é especializada no desenvolvimento de soluções integradas de logística.

Base de Apoio Offshore

Regime Alfandegado Especial

Descomissionamento

Navegação

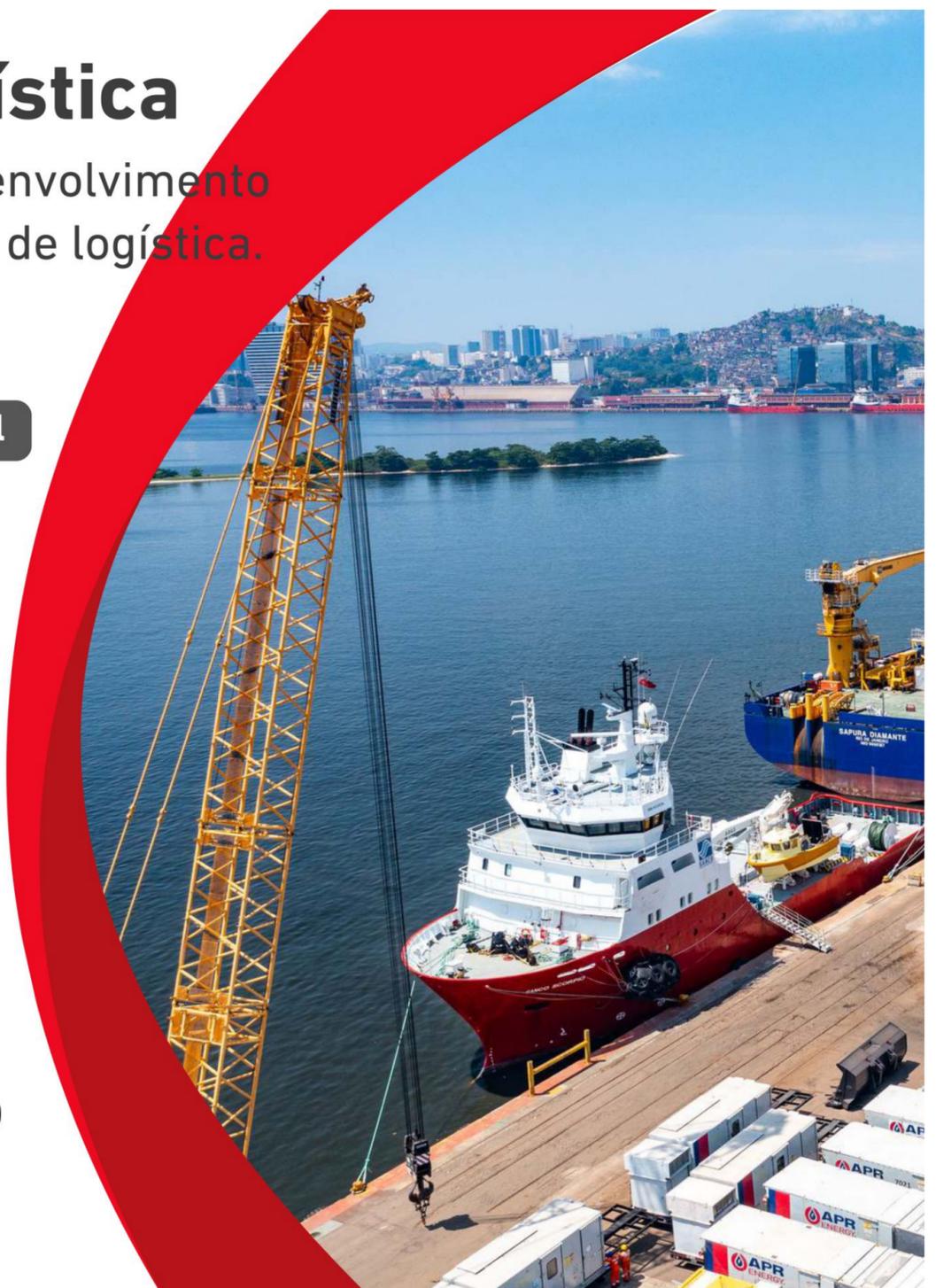
Logística

Operação Portuária

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



TRIUNFO
LOGÍSTICA



OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 36

Ainda em referência à catástrofe climática de maio deste ano, o Porto do Rio Grande se manteve operacional, com monitoramento constante e apoiado nos planos de emergência dos terminais arrendados e privados e dos operadores portuários, em pleno alinhamento de ações e dos cuidados necessários para a preservação de vidas, da segurança e do ecossistema

do desenvolvimento territorial sustentável.

O desafio para a Portos RS não foi diferente. Tivemos um enfrentamento propositivo, norteado pela união e o engajamento das partes interessadas que se constituíram fundamentais para além de atravessarmos o pior, termos feito isso evoluindo nos processos sem deixar de cuidar das pessoas, do meio ambiente e dos negócios. A constância de propósito de toda a equipe, fez e faz a diferença na execução do nosso planejamento estratégico.

O investimento constante na melhoria da infraestrutura operacional, com o cuidado dos ativos como ponto fundamental na manutenção da atividade portuária, bem como obras de dragagens continuadas, as melhorias na infraestrutura operacional, os investimento em tecnologia e a modernização e automação de processos, nos trouxeram clareza para analisar situações adversas e tomar decisões acertadas.

Ainda em referência à catástrofe climática de maio deste ano, o Porto do Rio Grande se manteve operacional, com monitoramento constante e apoiado nos planos de emergência dos terminais arrendados e privados e dos operadores portuários, em pleno alinhamento de ações e dos cuidados necessários para a preservação de vidas, da segurança e do ecossistema.

Reforço, a partir de todo este movimento, que a boa gestão requer conhecimento técnico e informações precisas para o processo de tomada de decisão e a tecnologia vem para ser um facilitador diário nesses desafios. Dentro do setor portuário observamos algumas áreas com aplicação avançada de tecnologia e ainda gargalos e pontos para desenvolvermos.

Cito a evolução e aplicação do Porto Sem Papel - PSP, que já abrange as relações e interações com diversos agentes do setor, bem como o necessário desenvolvimento e implementação como política nacional do Sistema de monitoramento do tráfego portuário - VTS, como um sistema que trará segurança e confiança às operações portuárias, e do Port Community System - PCS, metodologia que no meu entendimento, transforma a relação, padroniza informações e desburocratiza o relacionamento na área portuária.

No entanto, para o sucesso e a concretização da implementação completa destes projetos passa por uma mudança cultural muito forte, além das mudanças de paradigmas estruturais do mercado e de órgãos reguladores. Sem a definição e o alinhamento da necessidade de mudança, de uma política setorial de convergência das informações e obrigações, ainda teremos dificuldades da plena implantação. É preciso integração e cooperação!

A melhoria contínua só é possível através de uma análise constante das ações e de ajustes de rota sempre que necessário. Um processo eficaz de avaliação das práticas, reitero, requer a integração e cooperação de todos os envolvidos.

A inovação e a tecnologia são pilares fundamentais no mapa estratégico da Portos RS e a aplicação desses conceitos de forma abrangente e em todos os níveis da organização têm sido essenciais, pois não há evolução e melhoria sem movimento e ações planejadas e coordenadas.

É preciso navegar com os instrumentos adequados, tanto por mares de águas calmas quanto nos mares mais revoltos!

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

OPINIÃO



THIAGO ROBLES

Advogado, gerente jurídico e de Recursos Humanos do Ogmo Santos, membro do Conselho de Administração (Consad) da Autoridade Portuária do Porto de Santos

opinião@redenenews.com.br

► ADMINISTRAÇÃO

Ogmo – A nova página de uma antiga história

Todos conhecemos o que são os órgãos gestores de mão de obra portuária – Ogmo – e sua árdua existência desde sua criação pela Lei 8.630/1993.

Conhecemos também os desafios iniciais de implantação destes órgãos gestores de mão de obra, o que tornou sua existência possível após dois ou três anos da edição da lei federal, pois os enfrentamentos com as estruturas sindicais laborais que administravam sua própria mão de obra não foram poucos.

Estas entidades de gestão de mão de obra atingiram sua maioria em 2013, aos 20 anos de existência, e receberam de presente um novo marco legal estampado na Lei Federal 12.815/2013.

Mesmo que o novo marco legal tenha mantido praticamente intacta a lei de origem, de lá para cá muita coisa mudou.

A última década representou uma verdadeira revolução no sistema de gestão de mão de obra portuária. Algumas alavancadas por texto legal, como por exemplo, a Lei Federal 14.047/20, que

instituiu a obrigatoriedade de que os processos de escalas sejam realizados individualmente por cada trabalhador em plataforma eletrônica, e outras, que representam a maior parcela, foram obtidas justamente pela maioria, onde se sentiu o peso de sua responsabilidade.

O sistema se transformou pelas mãos dos operadores portuários que constituem cada órgão gestor, e a realidade de hoje não é mais a de ontem.

Foi possível conhecer um sistema eficiente de gestão de mão de obra, com governança e solidez de suas ações, o que inclusive, e não apenas, tratou e reduziu substancialmente as demandas judiciais e passivos existentes, que foram constituídos ainda no período de adolescência deste sistema.

Foco prioritário em segurança e saúde do trabalhador, treinamentos de capacitação, robustez dos processos de escala com grandes investimentos em tecnologia e processos seletivos para ingresso de novos trabalhadores no sistema são apenas alguns exemplos do que são os Ogmos da atualidade.

Já são 31 anos de existência, e que, neste momento, passam ►

FCA. Renovar para seguir transformando

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

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

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

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

FCA. Uma empresa **VLI**

 fcatransforma.com.br

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

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

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

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



CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 38

ESTAS ENTIDADES DE GESTÃO DE MÃO DE OBRA ATINGIRAM SUA MAIORIDADE EM 2013, AOS 20 ANOS DE EXISTÊNCIA, E RECEBERAM DE PRESENTE UM NOVO MARCO LEGAL ESTAMPADO NA LEI FEDERAL 12.815/2013. MESMO QUE O NOVO MARCO LEGAL TENHA MANTIDO PRATICAMENTE INTACTA A LEI DE ORIGEM, DE LÁ PARA CÁ MUITA COISA MUDOU

por uma análise de uma comissão de juristas – a Ceportos – que pode proporcionar uma nova vida a estes órgãos gestores de mão de obra.

Diversas propostas foram apresentadas para Ceportos, sindicatos, associações, academias de direito, trabalhadores, empresários, dentre outros.

Mas o que, de fato, podemos esperar destes órgãos gestores para o futuro das operações portuárias? Esta é a principal pergunta que precisa ser respondida!

Analisar a história é tão importante quanto projetar seu futuro e, desta história de 31 anos, podemos tirar vários ensinamentos.

O fato de que a Lei Federal 12.815/13, que revogou a lei anterior e manteve os órgãos gestores assim como haviam sido projetados pela lei anterior, possui diversas deficiências do ponto de vista da gestão de pessoas, disso não temos dúvida.

Mas o que fizeram os Ogmos para seguir buscando a melhor adequação para utilização da mão de obra? Respondo: Os Ogmos evoluíram ao máximo possível, dentro dos contornos legais e estatutários de cada entidade.

O reflexo deste avanço pode ser notado em todos os Ogmos do País, que, na última década, passaram a recriar sua estrutura e forma de administração de mão de obra.

Temos como realidade fática em todo o País, estruturas robustas, profissionais, prontas e aptas a prestar o melhor serviço aos operadores portuários.

Junto com a maioria, então veio a responsabilidade e a

consciência de que é possível melhorar ainda mais. Mas para isso, é necessário que a Lei Federal 12.815/2013 receba atualizações.

Importante repetir: A Lei Federal 12.815/2013 e alguns outros diplomas também aplicáveis a gestão de mão de obra precisam de atualização e ponto!

Enganados, ou mal-informados, estão aqueles que acreditam em uma ruptura do sistema atual, e para isso alegam, extemporaneamente, a ineficiência destas estruturas de gestão de mão de obra.

Aliás, falando em história, convido a todos a fazer uma regressão no sistema portuário e buscar o ponto de transformação que nos possibilita viver a realidade das operações portuárias atualmente.

Pois é, não por coincidência, o sistema atual de exploração portuária está regado na mesma legislação que instituiu os Ogmos, ou seja, há poucos 31 anos.

E por falar em maioria, estamos todos juntos, nascemos juntos e cada qual, até hoje, experimenta mazelas, conflitos e confrontos que podem ser pacificados por esta reforma que está em curso.

Então, o que podemos esperar para o futuro destes órgãos gestores, se adequadamente tratados nesta reforma, será a formação de entidades ainda mais robustas, autônomas do ponto de vista de gestão de seu contingente de trabalhadores, com ferramentas de gestão de pessoas que se coadunem com o tamanho de sua responsabilidade e compromisso com as operações portuárias.

O extremo oposto se mostra sombrio novamente, como se estivéssemos regredindo no tempo e no espaço.

É preciso entender a história para projetar o futuro!

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.



OPINIÃO



EDEON VAZ FERREIRA

opinião@redebeneews.com.br

▶ LOGÍSTICA

Hidroviás dos rios Madeira e Tapajós e a crise hídrica na Amazônia



As hidroviás dos rios Madeira e Tapajós são cruciais para o escoamento da produção agrícola de Mato Grosso, um dos principais produtores de grãos do Brasil. Em 2023, estes rios movimentaram 9 milhões e 17 milhões de toneladas, respectivamente de soja e milho. Esses rios conectam as áreas

produtivas do Centro-Oeste aos portos do Arco Norte e, assim, facilitam o escoamento desses grãos para o mercado internacional, principalmente para a China. No entanto, a crise hídrica na Amazônia tem causado uma série de impactos negativos para essa logística.

Diminuição da capacidade de transporte

A redução dos níveis dos rios, devido à escassez de chuvas, e o aumento das secas afetam a capacidade de transporte. Em períodos críticos, as embarcações que percorrem os rios Madeira e Tapajós são obrigadas a transportar cargas menores para evitar encalhes. Isso aumenta o número de viagens necessárias para escoar a mesma quantidade de produto, elevando os custos operacionais e diminuindo a competitividade do transporte fluvial.

Interrupções nas rotas comerciais

Em alguns casos, a queda do nível dos rios é tão acentuada que trechos inteiros se tornam intransitáveis, levando a interrupções de semanas ou até meses na navegação. Isso afeta diretamente os produtores de Mato Grosso, que dependem dessas rotas para manter o fluxo de exportação, principalmente durante as safras. Quando o transporte fluvial é interrompido, as cargas precisam ser redirecionadas para portos do Sul e Sudeste, o que gera custos adicionais de transporte e sobrecarrega as infraestruturas rodoviária e ferroviária dessas regiões.

Aumento dos custos logísticos

Com a limitação do uso das hidroviás, muitas empresas são forçadas a buscar rotas alternativas, principalmente rodovias, que são mais caras e menos eficientes para grandes volumes de carga. Além disso, a necessidade de deslocar a produção para portos distantes, como os de Santos ou Paranaguá, no Sudeste e Sul, torna o processo de escoamento mais custoso e menos competitivo no mercado internacional.

Impactos econômicos

A crise hídrica afeta a economia local da Amazônia e também a de Mato Grosso. Os produtores enfrentam maiores custos

logísticos e, em alguns casos, atrasos na entrega da produção para exportação, o que pode reduzir a receita e prejudicar os acordos comerciais internacionais. Além disso, as comunidades locais, que dependem dos rios para seu sustento, também sofrem com a diminuição da atividade econômica associada ao transporte fluvial.

Soluções mitigadoras e desafios

Dragagens periódicas

Para manter os rios navegáveis durante os períodos de seca, as dragagens têm sido uma solução utilizada, removendo sedimentos que se acumulam nos leitos dos rios. No entanto, esse processo é caro e precisa ser realizado com frequência para garantir a eficiência das hidroviás.

Concessões hidroviárias

A concessão de serviços hidroviários a empresas privadas, que investem em melhorias na infraestrutura, pode ajudar a garantir uma navegação mais regular e segura. Essas concessões podem incluir atividades como dragagens constantes, balizamento e sinalização, além da instalação de sistemas de controle e monitoramento ao longo do percurso, proporcionando maior segurança e eficiência no transporte.

Soluções de longo prazo

A adaptação às mudanças climáticas e à preservação ambiental será essencial. Investir em soluções sustentáveis, como a recuperação de áreas degradadas e o reflorestamento, pode ajudar a regular o ciclo hídrico da Amazônia. Ações integradas que protejam as nascentes e os rios também são importantes para garantir a disponibilidade de água e a continuidade do transporte fluvial.

Perspectivas futuras

Com o agravamento das mudanças climáticas, a tendência é que as secas se tornem mais frequentes e intensas, impactando ainda mais o nível dos rios Madeira e Tapajós. Isso coloca em destaque a necessidade de ações coordenadas entre governo, empresas e comunidades para enfrentar esses desafios. As concessões hidroviárias, quando bem estruturadas, podem trazer benefícios a longo prazo, com melhorias na infraestrutura e na segurança da navegação.

No transporte por contenedores (contêineres), produtos de maior valor agregado estão buscando alternativas para escoamento. Com o Porto de Santos beirando seu esgotamento, alternativas como o Porto de Itaguaí (RJ) aparecem como uma solução.

A REDUÇÃO DOS NÍVEIS DOS RIOS, DEVIDO À ESCASSEZ DE CHUVAS, E O AUMENTO DAS SECAS AFETAM A CAPACIDADE DE TRANSPORTE. EM PERÍODOS CRÍTICOS, AS EMBARCAÇÕES QUE PERCORREM OS RIOS MADEIRA E TAPAJÓS SÃO OBRIGADAS A TRANSPORTAR CARGAS MENORES PARA EVITAR ENCALHES. ISSO AUMENTA O NÚMERO DE VIAGENS NECESSÁRIAS PARA ESCOAR A MESMA QUANTIDADE DE PRODUTO, ELEVANDO OS CUSTOS OPERACIONAIS

**CARLOS CESAR MEIRELES VIEIRA FILHO**

Sócio-diretor da Talentlog - Consultoria e Planejamento Empresarial Ltda., Business Development (BDA) da dss+(DSS Sustainable Solutions Switzerland SA) e fundador e ex-presidente da ABOL

opinião@redebnews.com.br

**MARCO GRANDCHAMPS**

Latam Business Director - Infrastructure | Transportation | Manufacturing da dss+ (DSS Sustainable Solutions Switzerland SA)

▶ GESTÃO

A força do ORM e a sua importância para a logística portuária

((

O propósito de trabalhar comprometido com o ORM é o de salvar vidas, e fazer um futuro sustentável"

Davide Vassallo (CEO) da dss+

Durante a segunda metade do século passado, muitos foram os acidentes registrados globalmente.

Dentre eles, um dos maiores desastres ambientais do mundo ocorrido entre as décadas de 1950 e 1960 no Japão, quando a Chisso Corporation foi responsabilizada por envenenamento das pessoas e contaminação do meio ambiente por lançamento de mercúrio na baía de Minamata.

Outro acidente de elevada proporção foi o vazamento de toneladas de gás isocianato de metila em uma fábrica de agrotóxicos desativada da Union Carbide em Bhopal, na Índia, em 1984, vitimando milhares de pessoas.

Em Chernobyl, na Ucrânia, em 1986, ocorreu o mais catastrófico acidente nuclear com a explosão de um reator durante um teste de segurança, o qual liberou 400 vezes mais material radioativo do que a bomba atômica de Hiroshima, Japão.

No Brasil, já neste século, registram-se desastres de elevadíssimo impacto às pessoas e ao meio ambiente. Dois dos mais graves ocorreram em Minas Gerais. Em 2015, em Mariana, o rompimento da Barragem do Fundão, da Samarco Mineração, contaminando o Rio Doce até a sua foz, no Espírito Santo. Em 2019, em Brumadinho, o rompimento da Barragem Córrego de Feijão, da Mineradora Vale, foi considerado o maior acidente do gênero no Brasil e um dos acidentes industriais de maior fatalidade do século XXI.

No campo da navegação, aviação, logística portuária, transporte rodo-ferroviário e operações logísticas, em espectro global, os exemplos são fartos.

Na aviação, com registro muito recente e de elevado impacto, houve o trágico acidente com o Airbus A320 da LATAM, em 2007, com origem em Porto Alegre, o qual não conseguiu pousar em Congonhas, chocando-se contra um prédio da própria companhia, deixando 199 mortos entre tripulantes, passageiros e pessoas da região.

Ainda que haja registro de um sem-número de eventos, findamos com a citação do grave incêndio em um dos terminais de líquidos na Alemoa, na margem direita do Porto de Santos, em 2015, que perdurou por nove dias; o incêndio em terminal retroportuário de contêineres, em Guarujá, na margem esquerda do Porto de Santos, em 2016; bem como a explosão em um dos silos de secagem de grãos em Pelotina, PR, em 2023, vitimando oito pessoas e deixando 12 feridos. Em 2024, outro incêndio, desta vez em centro de distribuição em Barueri, SP, em galpão de operador logístico, mostra a vulnerabilidade das operações e seus impactos.

A pergunta que talvez muitos se façam é: o que todos esses desastres e acidentes têm em comum? Todos ocorreram por um conjunto de falhas e todos eles poderiam ter sido evitados!

Gestão Operacional de Risco | Operational Risk Management (ORM)
A definição de risco na norma ABNT NBR ISO 31000:2018, d.d. 28/03/2018, diz que "Risco é qualquer coisa, desconhecida ou incerta, que possa impedir e/ou alterar os resultados esperados."

Desta forma, podemos ter uma operação livre de riscos? A resposta é NÃO!

Risco é inerente às operações. Não se pode, portanto, eliminá-los na totalidade! Pode-se e deve-se estabelecer métodos e critérios

confiáveis e seguros para que se estabeleça uma gestão operacional de risco que utilize as melhores práticas disponíveis, capazes de mitigar e controlar os riscos das operações.

Nos exemplos aqui trazidos, vimos que acidentes, desastres, fatalidades, não ocorrem apenas por um só fator, uma só causa!

É o que nos ensina a Pirâmide de Frank Bird. Ocorrência de simples desvios, comportamentos inadequados e inseguros; ambientes insalubres, condições operacionais sob estresse, questões climáticas adversas, vícios operacionais, ausência de cultura de segurança e gestão de risco, ao encadearem-se repetidamente, levam a acidentes fatais.

A Gestão Operacional de Risco, ou ORM (Operational Risk Management) é um conjunto de métodos, práticas e técnicas que visa estabelecer nas organizações a Mentalidade em Gestão de Risco e a Cultura de Segurança como sendo valores inegociáveis e que, necessariamente, esteja presente em TODOS.

A cultura de segurança precisa ser defendida pelo principal da organização, que fará permeá-la por toda a empresa. Cultura de segurança tem que ser percebida no primeiro ponto de acesso da organização, passando por todos os seus departamentos e setores até o último ponto de saída.

Para que uma empresa tenha Mentalidade em Gestão de Risco e seja assim percebida, sendo parte da sua governança, tem que ter o comprometimento da alta administração! Sem o desejo expresso do CEO nenhum programa de ORM logrará êxito!

É preciso entender a importância da Gestão de Risco para o negócio da empresa, para os vários stakeholders. É necessário que a alta administração saiba a importância de um acidente para a empresa! Acidentes graves não só são indesejáveis pela ruptura operacional e risco às pessoas, como são, per si, ofensores que derrubam valor de mercado da empresa!

Desta forma, espera-se da alta administração a definição da tolerância e do seu apetite ao risco! O que não é aceito, não é tolerável! Perfil de risco é uma questão técnica. Apetite ao risco é uma questão política da empresa, sendo definido pela alta liderança, o qual influencia o comportamento, decisões e investimentos da empresa.

Assim, a mudança cultural da organização irá formular o comportamento das pessoas, cristalizando a necessária Mentalidade em Gestão de Risco. Através da Curva de Bradley, vê-se a evolução da força organizacional quanto ao gerenciamento do risco por toda a empresa. Nela, a empresa caminha do ambiente reativo (instintivo), evoluindo para o dependente (supervisionado), passando pelo independente (individual), até atingir o interdependente (equipe), quando a cultura de gestão de risco e de segurança, passa de cuidar não só de si, mas dos outros, tornando-se um sentimento de orgulho para todos!

Conclusão

O valor de mercado da empresa tende a ser tão maior e crescente, quanto maior for a percepção de todos os stakeholders de ser ela uma empresa comprometida com a Cultura de Segurança e Mentalidade em Gestão de Risco.

Por outro lado, o risco é inerente às operações, portanto, sempre estará presente, muitas vezes invisível, outras vezes latente, mas sempre estará presente! O necessário é estabelecer uma eficiente Gestão de Risco capaz de identificá-lo, tratá-lo, gerenciá-lo e mantê-lo sob controle, mitigando ao máximo a sua profusão e o seu descontrole.

OPINIÃO

**BRUNO FONSECA**

Presidente da Praticagem do Brasil e do Conselho de Administração do Instituto Praticagem do Brasil

opinião@redebeneews.com.br

▶ TECNOLOGIA

Três anos do Instituto Praticagem do Brasil

No dia 15 de dezembro, o Instituto Praticagem do Brasil, em Brasília, completa três anos. Pouco tempo, é verdade, mas muito foi feito em quase 36 meses. Estamos perfeitamente alinhados com a missão de ser muito mais do que um centro de treinamento para práticos e operadores de praticagem. Como o leitor verá a seguir, estamos abertos para a sociedade, com o objetivo de gerar conhecimento, debates e contribuir para a melhoria da infraestrutura aquaviária e portuária no país.

Em termos de aparelhamento, começamos com a inauguração do nosso primeiro simulador full mission, em conjunto com o Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP), referência internacional no assunto. Em setembro de 2023, implantamos o segundo simulador do tipo, dessa vez com a Technomar Engenharia, que possui o DNA USP. Ambos contemplam

o estado da arte em simulações. Neles, somos capazes de avaliar a eficiência e segurança de projetos como novos terminais e operações portuárias, que precisam ser simulados com a participação de práticos, conforme preconizam as boas práticas internacionais.

Além dos simuladores full mission, o nosso centro conta com simuladores para treinamento em navegação eletrônica (Radar e ECDIS), praça de máquinas e VTS (Serviço de Tráfego de Embarcações). Os três são parceria com a Wärtsilä, expoente global em inovação tecnológica na indústria marítima.

Nossas instalações já receberam quatro turmas do Curso de Atualização para Práticos, o ATPR, obrigatório para cada profissional a cada cinco anos. Assim, o Instituto se torna mais uma opção para realizar a parte presencial do programa, além das unidades da Marinha no Rio de Janeiro (Ciaga) e em Belém (Ciaba). O curso ▶

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

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

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

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



11 93069-9949
SOLAR@SINFRABR.COM



Sustenta
Infra
Brasil

ENERGIA SOLAR
PARA PORTOS E
AEROPORTOS

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 42

EM TERMOS DE APARELHAMENTO, COMEÇAMOS COM A INAUGURAÇÃO DO NOSSO PRIMEIRO SIMULADOR FULL MISSION, EM CONJUNTO COM O TANQUE DE PROVAS NUMÉRICO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO (TPN-USP), REFERÊNCIA INTERNACIONAL NO ASSUNTO. EM SETEMBRO DE 2023, IMPLANTAMOS O SEGUNDO SIMULADOR DO TIPO, DESSA VEZ COM A TECHNOMAR ENGENHARIA, QUE POSSUI O DNA USP

brasileiro foi pioneiro no mundo e é modelo internacional.

Profissionais de diferentes zonas de praticagem também têm utilizado nossos simuladores para outros tipos de treinamento e familiarização com projetos previstos nos portos.

Ainda na parte de qualificação, formamos sete turmas do Curso para Operadores de Atalaia, as estações de praticagem, coração do serviço. O programa é voltado aos colaboradores que oferecem suporte ao trabalho do prático a bordo com informações sobre tráfego e condições ambientais, por exemplo. Nos simuladores, eles conhecem mais os equipamentos de navegação e os desafios do prático no passado.

Sendo o Instituto também um centro de pesquisa e inovação, visando ao aprimoramento da atividade, assinamos um convênio técnico com a Navigandi, que nos permite avanços tecnológicos e de treinamento, especialmente no uso dos portable pilot units (PPUs). Esses equipamentos portáteis nos auxiliam nas manobras mais complexas, fornecendo dados mais precisos do que os sistemas de bordo, como a respeito da movimentação da embarcação.

A parceria que firmamos com o Senai Cimatec da Bahia, por sua vez, foi com o intuito de desenvolver um colete salva-vidas apropriado à praticagem, inexistente no mercado. Estamos na fase final do protótipo desse equipamento vital para o prático em caso de queda no embarque e desembarque.

Mas, não estamos à parte da comunidade marítima e portuária. Em parceria com a Technomar, realizamos simulações para atracação em terminais e quadro de boias, com empresas como Planave, Super Terminais e Solido Engenharia, todas com autoridades marítima

e portuária presentes. Além disso, tivemos um projeto de estudo sobre manobrabilidade e navegabilidade de navios nos acessos ao Porto de Cabedelo (PB).

Cedemos nosso espaço para eventos importantes como o Seminário Porto Sem Papel, promovido pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. E, regularmente, recebemos visitas institucionais a fim de apresentar a atividade, nossas instalações, capacidades e possibilidades de sinergia. Como exemplo, passaram pelo Instituto diversos representantes das autoridades marítima e portuárias, do Ministério de Portos e Aeroportos, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Mercosul, Congresso Nacional e até de entidades estrangeiras como a Fundação Valenciaport, ligada à Autoridade Portuária de Valência (Espanha).

Por fim, recentemente, abrimos nossas portas para cursos externos, não apenas abrigando alunos mas elaborando programas, como o Curso de Gerenciamento de Recursos da Praça de Máquinas (IMO Model Course 7.17), desenvolvido para 15 turmas da Technip, empresa do mercado offshore.

Para isso, nosso gerente-geral, Jeferson Carvalho, se qualificou previamente, no Chile, em três cursos modelos da Organização Marítima Internacional (IMO) com foco em formação de instrutores, uso de simuladores como meio de qualificação e treinamento e avaliação de marítimos. Não posso deixar de citar também a atuação da nossa diretora-executiva, Jacqueline Wendpap, fundamental nas nossas atividades, implementando uma agenda e atraindo as vozes mais relevantes para ficar a par do nosso trabalho.

Que venham novos desafios na capital. Continuaremos investindo para ajudar o Brasil a avançar.

SOUL EXPORT



UNIDOS PELA INOVAÇÃO EM INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA, PORTOS E COMÉRCIO EXTERIOR

O HUB Brasil Export e o Ministério de Portos e Aeroportos, criaram o pacto Soul Export, no objetivo de integrar e otimizar o setor portuário e logístico brasileiro. O pacto representa a alma de uma nova era, onde a inovação, tecnologia, eficiência e colaboração são os elementos essenciais que impulsionarão o Brasil rumo à modernização.

www.hubbrasilexport.com.br/soulexport



PCS - PORT
COMMUNITY SYSTEM



PLATAFORMA
VIRTUAL



SANDBOX
REGULATÓRIO

MINISTÉRIO
DE PORTOS E
AEROPORTOS

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

HUB
BRASIL EXPORT



OPINIÃO



FAUSTO FRANCO

Diretor de Relações Institucionais do Brasil Export e secretário executivo do Bahia Export

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

A Bahia e seus desafios logísticos



Bahia, com suas vastas dimensões e posição geográfica privilegiada no Brasil, desempenha um papel crucial como elo de ligação entre o Centro-Sul e o Nordeste brasileiro. É o único estado da federação que faz fronteira com oito outros estados, detém a maior costa litorânea do País e abriga a primeira e a terceira baías do Brasil, sendo a Baía de Todos os Santos reverenciada como uma verdadeira dádiva de Deus, graças ao seu calado profundo, ausência de ventos ou a necessidade de dragagem.

Embora a Baía de Todos os Santos possua 11 portos operacionais, nenhum deles está conectado a ferrovias. A capital baiana, localizada em uma península com mar em duas de suas faces, conta com apenas uma estrada federal que a conecta ao Centro-Sul do Brasil. Essa via, duplicada na década de 1980, não foi projetada para o intenso tráfego e as dimensões dos veículos contemporâneos. Além disso, foi privatizada sob um modelo de menor tarifa, que negligenciou os investimentos necessários, resultando em sérias consequências para a população e o setor produtivo.

Com um território maior que o da França, a Bahia possui a

quarta maior população do País e a mais rica diversidade de biomas. É também o maior produtor de energia renovável, o terceiro em minérios, o segundo em algodão e líder em produtividade de colheita de soja no Brasil. Apesar desses números expressivos, a falta de uma política de estado eficaz, de planejamento adequado, de infraestrutura ferroviária e de estradas que possam adequadamente escoar essas riquezas coloca a Bahia em risco de ser deixada para trás como uma das grandes locomotivas do país.

É imperativo que aproveitemos a presença de baianos de destaque nacional, como o ministro chefe da Casa Civil, Rui Costa; o líder do governo no Senado, Jaques Wagner; o secretário de PPI do Governo Federal, Marcus Cavalcanti; o presidente da CNI, Ricardo Alban; e o presidente da CNA, João Martins, entre outros líderes públicos e privados, para transformar a Bahia em uma verdadeira locomotiva.

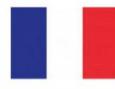
O Bahia Export se apresenta como um excelente fórum para fomentar discussões e provocar soluções que nos impeçam de perder essa oportunidade histórica. Construir novos caminhos, aproveitando essas riquezas, se faz imperativo não amanhã, mas hoje.

EMBORA A BAÍA DE TODOS OS SANTOS POSSUA 11 PORTOS OPERACIONAIS, NENHUM DELES ESTÁ CONECTADO A FERROVIAS. A CAPITAL BAIANA, LOCALIZADA EM UMA PENÍNSULA COM MAR EM DUAS DE SUAS FACES, CONTA COM APENAS UMA ESTRADA FEDERAL QUE A CONECTA AO CENTRO-SUL DO BRASIL. ESSA VIA, DUPLICADA NA DÉCADA DE 1980, NÃO FOI PROJETADA PARA O INTENSO TRÁFEGO E AS DIMENSÕES DOS VEÍCULOS CONTEMPORÂNEOS

GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

2025



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

Calendário **FÓRUNS**

OPINIÃO



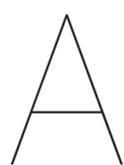
JOÃO EDUARDO AMARAL
Presidente do Conselho ESG
do Fórum Brasil Export
opinio@portalbenews.com.br



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

► ESG

Gestão de resíduos em infraestruturas de portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e cidades: promovendo o desenvolvimento sustentável de economias locais



A preocupação com a quantidade de resíduos produzido pela sociedade moderna teve o seu despertar nos anos 60, período em que a consciência ambiental acerca dos impactos da industrialização e da urbanização sobre o meio ambiente – incluindo a gestão de resíduos sólidos – começou a ser pauta. Nos anos 70, esta questão começou a ganhar tração, com a realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio

Ambiente Humano, em Estocolmo (1972). Diversos estudos, monitoramentos, iniciativas e legislações, desde então, foram – e continuam a ser – implementados ao redor do mundo para lidar com esse tema crucial à economia e à manutenção da vida na Terra.

De acordo com o Relatório Global de Resíduos Sólidos Urbanos de 2022, publicado pelo Banco Mundial, a produção de resíduos urbanos no mundo é estimada em aproximadamente 2,01 bilhões de toneladas por ano. Este número é projetado para crescer para cerca de 3,40 bilhões de toneladas até 2050, caso não sejam realizadas mudanças significativas nas políticas de gestão de resíduos. A Organização das Nações Unidas, em seu Relatório Mundial sobre a

Situação dos Resíduos 2021, também destacou o aumento da produção de resíduos sólidos, em grande parte devido ao crescimento populacional e ao aumento do consumo.

É nítido, pois, diante de todos estes dados, que são inúmeras as consequências do excessivo e desenfreado descarte de resíduos que ocorre no mundo, incluindo a poluição dos oceanos, a contribuição para alterações climáticas, a devastação da biodiversidade, os impactos na saúde pública e tantas outras prejudiciais decorrências.

Quando falamos em portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e cidades, temos que estas infraestruturas são responsáveis por significativa produção de resíduos, incluindo sólidos, líquidos e perigosos. Segundo a UNESP (2019), estima-se que, globalmente, os portos produzem cerca de 100 milhões de toneladas de resíduos. De acordo com a IATA (2020), os aeroportos no mundo geram aproximadamente 4,2 milhões de toneladas de resíduos por ano. As ferrovias, segundo relatório da UIC (2018), produzem, somente na Europa, 4,4 milhões de toneladas de resíduos anualmente. No Brasil, conforme a DNIT (2020), as rodovias geram até 22 milhões de toneladas de resíduos anualmente. ►

GRUPO

**BRASIL
EXPORT**

Missão
Internacional |
3 a 11 novembro

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

Gênova



Nápoles



La Goulette



Marselha



Barcelona



Palermo



Entre os destaques da
programação:

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

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 46

É NÍTIDO, POIS, DIANTE DE TODOS ESTES DADOS, QUE SÃO INÚMERAS AS CONSEQUÊNCIAS DO EXCESSIVO E DESENFREADO DESCARTE DE RESÍDUOS QUE OCORRE NO MUNDO, INCLUINDO A POLUIÇÃO DOS OCEANOS, A CONTRIBUIÇÃO PARA ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS, A DEVASTAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, OS IMPACTOS NA SAÚDE PÚBLICA E TANTAS OUTRAS PREJUDICIAIS DECORRÊNCIAS

É neste sentido que, ao olhar para estes ramos de infraestrutura, a adequada e eficiente gestão de resíduos produzidos torna-se crucial para minimizar impactos ambientais e promover a saúde pública, possibilitando o desenvolvimento econômico sustentável das economias locais, especialmente em áreas de intensa atividade econômica, e incentivando práticas como redução, reutilização e reciclagem. Para tanto, fundamental que seja adotada uma visão econômica sistêmica e integrativa, pautada nos princípios e direcionamentos da economia circular, não somente para a prática da apropriada gestão de resíduos, mas também para a geração de oportunidades de inovação, desenvolvimento e incentivo destas economias locais.

Devemos ter em mente, pois, que a gestão de resíduos produtiva e segura deve buscar, sempre, minimizar o desperdício e maximizar a utilização dos recursos empregados nas suas respectivas atividades geradoras, focando na utilização de produtos que tenham um menor impacto ambiental e que possam ser facilmente recuperados e reciclados ao final de sua vida útil.

Ademais disso, o cumprimento do regramento sobre geração, manejo, transporte e disposição final de resíduos sólidos e perigosos também é fundamental para que as ações não sejam restritas, porém coletivas, participativas e cumulativas. Neste ponto, podemos citar a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), a qual estabelece diretrizes para a gestão integrada e o gerenciamento ambientalmente adequado dos resíduos sólidos, além da Convenção de Basileia, ratificada e internalizada pelo Brasil em 2003, e que é fundamental para regular o manejo de resíduos gerados em ambientes portuários.

Com base nesses regramentos e em acordos setoriais específicos, e, ainda, alicerçados nos princípios de economia circular, temos que a gestão adequada de resíduos deve focar, essencialmente, na priorização de ações que evitem a geração de resíduos, bem como no uso eficiente de recursos, reduzindo a quantidade de resíduos gerados, e o incentivo à adoção de logística reversa.

Não menos importante, é elementar que ações sejam tomadas no sentido de promover a responsabilidade compartilhada, envolvendo todos os atores da cadeia produtiva, incluindo o poder público, empresas e consumidores, bem como no sentido de avaliar a viabilidade econômica sustentável, em seu aspecto financeiro, e, igualmente, focada na proteção da saúde pública e na preservação ambiental. Ademais, faz-se necessária a promoção de educação ambiental, oportunizando a conscientização da sociedade em geral sobre a importância da gestão adequada de resíduos.

Como sempre falamos em nossos artigos, a Sustentabilidade, em todos os seus aspectos, é, essencial e verdadeiramente, geradora de oportunidades. No presente contexto, portanto, não poderia ser diferente. Isto significa que a gestão adequada de resíduos, pautada na economia circular e nos princípios de Sustentabilidade, tem ampla capacidade de gerar oportunidades econômicas sustentáveis, em especial para o fortalecimento de economias locais, com a criação de empregos e de novas cadeias produtivas – mediante o necessário financiamento para desenvolvimento de soluções inovadoras – bem como para o crescimento das chamadas cidades inteligentes, e o desenvolvimento de outras fontes de renda relacionadas à economia circular.

Ante todo o exposto, reforçamos que a implementação de práticas sustentáveis na gestão de resíduos nas infraestruturas de portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e cidades deve, necessariamente, com vistas à promoção do desenvolvimento sustentável de economias locais, envolver inovação tecnológica e colaboração entre governos, empresas e comunidades, com ações voltadas para educação e conscientização, políticas públicas, desenvolvimento de legislações e incentivos fiscais para empresas que adotam práticas de economia circular e gestão de resíduos, bem como a celebração de parcerias público-privadas para promover o avanço na infraestrutura de coleta e destinação de resíduos.

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.**

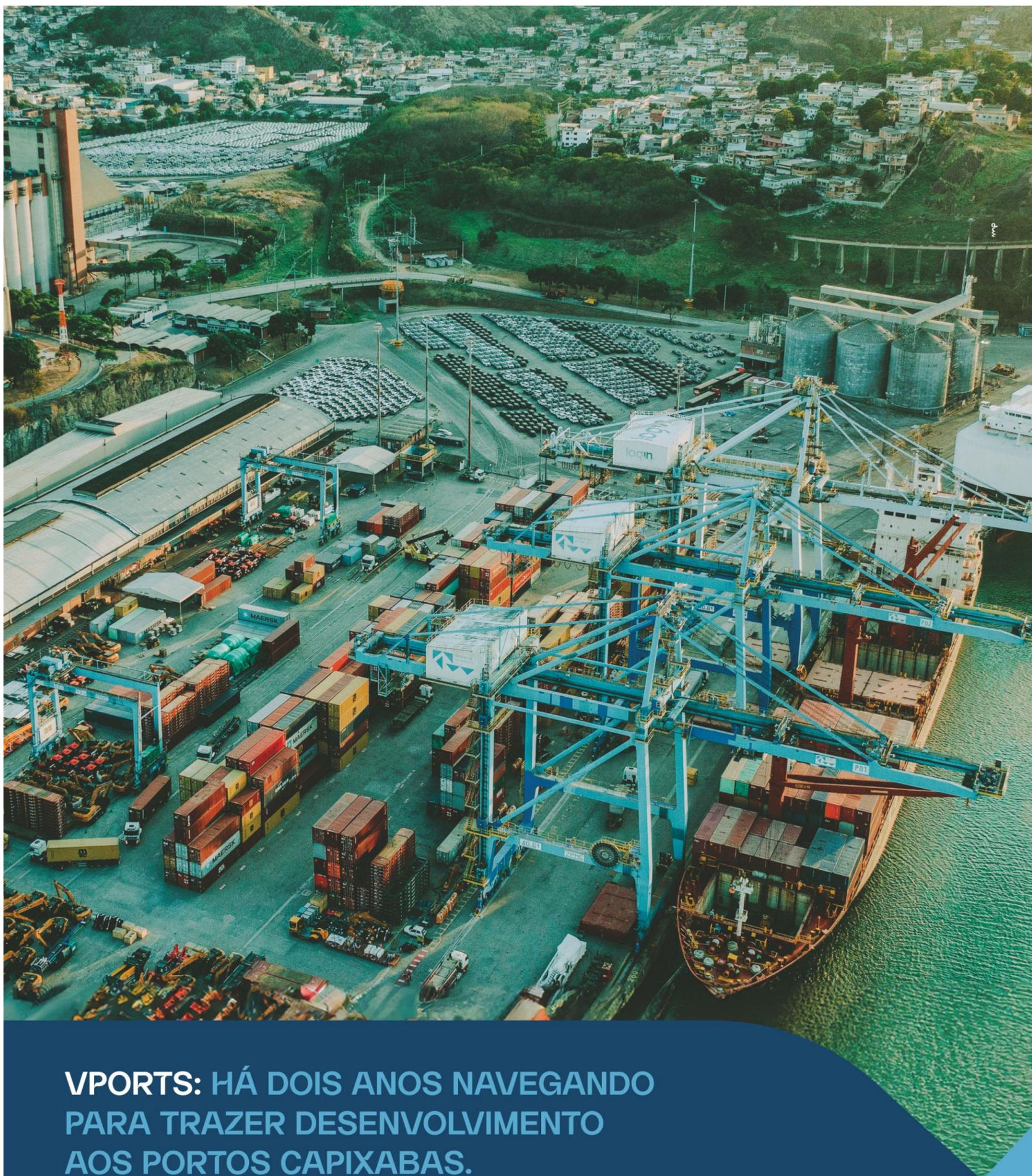
Conheça as ações que fazem parte da nossa estratégia de crescimento e interiorização:



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

Acesse o QR Code e conheça as nossas soluções.





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

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

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

Vports. Desenvolvendo o Espírito Santo com você.

