

Porto do Rio completa 112 anos

**Companhia Docas do Rio de
Janeiro anuncia novos projetos
para a melhoria da infraestrutura
aquaviária e terrestre do porto**



CEO da SAAM Towage Brasil fala sobre a renovação da frota e operações da empresa

SINCOMAM comemora 95 anos de trajetória na Marinha Mercante brasileira

O FIM DE

Desde a redemocratização, o Presidente Bolsonaro foi o primeiro a não conseguir a reeleição. Presenciamos ataques a democracia como nunca vimos antes, usando da apologia anticomunismo, profetizando que o país iria virar uma Venezuela, Cuba, etc. Temos uma constituição que não permite outro regime que não seja a democracia, isto é, a alternância de poder. Foram tantos ataques às urnas eletrônicas que elegeram ele e tantos outros, palavras de baixo calão contra quem questionava qualquer coisa, inclusive dos aliados no bate papo dentro do "CERCADINHO", coisas de vulgaridade sem precedentes.

Fez piadas da esposa do presidente da França Emmanuel Macron (família coisa sagrada e constituída por DEUS), que fere brutalmente o slogan criado por ele "DEUS, Pátria e Família", indo de encontro ao comportamento que deveria ter um chefe de Estado. Tal afronta não cabe nem ao homem comum, imagina ao Presidente da República. Portanto, a rejeição aumentou ainda mais quando dizia publicamente que "trabalhador tem que escolher entre benefícios e emprego", quando deveria proteger a já tão espoliada classe trabalhadora que deveria trazer para perto dele, fez justamente ao contrário.

Para nós, mercantes, foi a gota d'água quando foi vetada a participação de brasileiros a bordo das embarcações afretadas, gerando empregos para os marítimos estrangeiros, ficando apenas reservado para o Comandante, Chefe de Máquinas, o Mestre de Cabotagem e o Condutor de Máquinas. O Congresso pedia ao menos 2/3 da tripulação, mas não foi atendido, causando uma enorme frustração no seio da família marítima. Imagina que os armadores afretam a embarcação, não tem obrigatoriedade de construir no BRASIL, e ainda vem com praticamente 100% da tripulação de estrangeiro.

E os empregos que deveriam ser gerados aqui, os empregos da indústria naval sucateada, os empregos dos marítimos? A armação já ganhava muito, pós pandemia passou a ganhar muito mais, com a sanção da BR DO MAR passou a ganhar ainda mais. Esse muro ela vinha escalando há muitos anos. Agora sem compromisso com a geração de empregos, apenas o lucro a qualquer preço, sem se importar com quem dorme nas calçadas ou peregrinam em busca de um emprego, essa é a política do capitalismo selvagem. Os erros foram tantos que o Presidente foi perdendo apoio e

UMA ERA

acabou perdendo a eleição, deixando para o próximo governo um rombo de 400 bilhões, segundo alguns especialistas, podendo ser ainda maior, só saberemos nos próximos meses após a posse.

A SEGUNDA CHANCE PARA QUEM ENTRA

DEUS está dando uma nova oportunidade de fazer diferente, não se envolver em corrupção, fazer justiça social e durante os próximos quatro anos reconciliar o país, pois somos uma única nação e precisamos estar irmanados onde o interesse deva ser um só, a nossa amada Pátria BRASIL.

Não emprestar dinheiro para países falidos, construir pontes, viadutos, portos, aeroportos, ou seja, lá o que for, no BRASIL, aqui sim, precisamos de tudo isto, nosso povo precisa deixar de ser espoliado, explorado, precisamos de respeito, e isso só se constrói dando bom exemplo, onde se começa de cima para baixo, fazendo a coisa certa, sem projeto de se perpetuar no poder através de uma cleptocracia que corrói os valores familiares, éticos, morais e os bons costumes, o que fez borbulhar manifestações pelo país a fora. É preciso fazer uma reflexão e reverter a constante inversão de valores onde o certo vira o errado e o errado vira o certo. O novo governo e seus aliados tem o dever moral, ético e cívico de corrigir e evitar desmandos e agradecer a DEUS a nova oportunidade de se redimir diante de tantos equívocos cometido no passado.

O povo brasileiro está atento mais do que nunca e responderá com severidade possíveis desvios de condutas dentro desse governo que jura que fará tudo diferente do que já fez antes, pois sabemos que todos os pequenos avanços que houver na parte social se perderão para sempre se não agirem com decência e probidade, caso contrário pagarão um preço muito caro, portanto eles só têm uma bala de prata e não podem errar.

Que o Sr. DEUS rico em amor e misericórdia abençoe nossos governantes, nosso povo, isto é, a nossa amada pátria BRASIL.

Fraternalmente,

Alcir da Costa Albernoz

Diretor Presidente



Alcir da Costa Albernoz
Diretor Presidente
do SINCOMAM

SEDE

Av. Presidente Vargas, nº 446 – 22º andar –
Grupos: 2201/ 2202/ 2203/ 2204/ 2206/ 2207 –
Centro – Rio de Janeiro – RJ – CEP 20.071-000
Tel: (21) 2516-2143
E-mail: sincomam.ntg@terra.com.br

DELEGACIA DE MACAÉ – RJ

Av. Rui Barbosa, nº 698, sala 301 – Centro
Macaé – RJ – CEP: 27.910-360
Tel: (22) 2762-5227
E-mail: sincomam.macaé@terra.com.br

DELEGACIA DE SÃO LUÍS – MA

Av. Senador Vitorino Freire 1, sl 301 –
Condomínio São Luís Office – Areinha
– São Luís – MA – CEP: 65.030-000
E-mail: sincomam.maranhao@terra.com.br

DIRETORIA EFETIVA

Alcir da Costa Albernoz – Diretor Presidente
Wallace Ribeiro Albernoz – Diretor Administrativo
Carlos Jaime Martins Junior – Diretor Financeiro
Nilton da Silva Mascarenhas – Diretor Secretário Geral
Antonio do Carmo Filho – Diretor para Assuntos Jurídicos
Waldeir Francisco da Silva – Diretor de Comunicação Social
Helio Lopes da Costa – Diretor Procurador

DIRETORIA SUPLENTE

Sergio Ricardo Diogo do Nascimento – Suplente de Diretoria
Gustavo Agrícola Moraes – Suplente de Diretoria
Noelcio Cajueiro de Campos – Suplente de Diretoria
Luiz Antonio Ferreira Mota – Suplente de Diretoria
Ivo David – Suplente de Diretoria
Jasiel Alves de Oliveira – Suplente de Diretoria
Rodrigo Antunes Mascarenhas – Suplente de Diretoria

CONSELHO FISCAL EFETIVO

Antonio Marcos Castelo Sousa Salgado – Membro do Conselho Fiscal
Abelardo Teixeira Leite Filho – Membro do Conselho Fiscal
Sandro Jose da Silva – Membro do Conselho Fiscal

CONSELHO FISCAL SUPLENTE

Pedro Paulo Rodrigues Filho – Suplente do Conselho Fiscal
Paulo Bezerra Belo – Suplente do Conselho Fiscal

EDITOR CHEFE

Alcir da Costa Albernoz

EDITORA

Margarida Putti (MTB 32392/RJ)

DIAGRAMAÇÃO

Roberta da Fonseca Leal Arman

IMPRESSÃO

Digital Indoor
Esta edição: 1 mil exemplares

SUMÁRIO

ANO MMXXIII – Nº 19 – Janeiro – 2023



6

SINCOMAM celebra 95 anos

Sindicato completou 95 anos de fundação em defesa dos Condutores de Máquinas da Marinha Mercante e tem na sua Presidência, Alcir da Costa Albernoz.



14

Plantão SINCOMAM

Presidente do SINCOMAM envia Ofícios aos parlamentares e participa de debate na ALERJ sobre o futuro da concessão das Barcas.



18

Acordo Coletivo de Trabalho

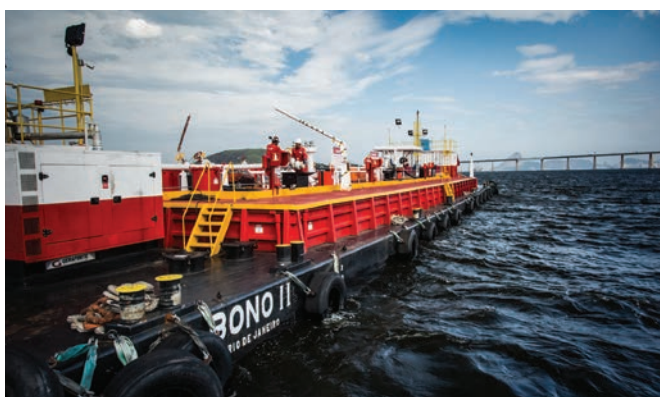
Confira os Acordos Coletivos de Trabalho fechados e as últimas negociações feitas pela Diretoria do SINCOMAM em 2022.



26

Capa: Porto do Rio de Janeiro

Porto do Rio completa 112 anos de existência e a Companhia Docas do Rio de Janeiro comemora a data com novos projetos.



32

ABRABUNKER/BONO Shipping

Vice-presidente das empresas, Carlos Augusto Cordovil, fala sobre o desenvolvimento do bunker no Brasil.



38

Notícias Jurídicas

Departamento Jurídico do SINCOMAM informa as ações realizadas em prol dos Condutores de Máquinas e Amarradores.



40

Entrevista: SAAM Towage Brasil

CEO da SAAM, Renata Ervilha, fala sobre a aquisição de novos rebocadores e projetos da empresa para 2023.



44

Indústria Naval

Diretor Administrativo do SINCOMAM, Wallace Albernoz, fala sobre o projeto BR do Mar e os empregos na indústria naval.

SINCOMAM

comemora 95 anos em defesa dos Condutores de Máquinas e Amarradores Portuários

O Presidente do Sindicato, Alcir da Costa Albernoz, destaca que a luta tem sido árdua, sem trégua nesses tempos de ataques aos direitos dos trabalhadores brasileiros

Fundado em 1927, o sindicato que representa legalmente a categoria dos Condutores de Máquinas da Marinha Mercante e os Amarradores Portuários, completou 95 anos de existência, no dia 12 de março de 2022.

Uma trajetória marcada por lutas e conquistas, que atravessou momentos difíceis de restrições à liberdade sindical, com ameaça de fechamento de portas, desvalorização dos salários e benefícios dos trabalhadores. Nesse quase um século de história, o SINCOMAM esteve sempre à frente das principais lutas travadas em defesa dos Condutores de Máquinas e Amarradores Portuários, e nos momentos de lutas coletivas, estivemos sempre na vanguarda em defesa dos trabalhadores brasileiros.

A caminhada de sucesso do Sindicato iniciou em 1931, quando ocorreu a conquista do reconhecimento Oficial e a Primeira Carta Sindical. Nos anos 90, a entidade se torna referência entre os sindicatos aquaviários, sendo para a categoria de Condutores de Máquinas instrumento de luta em defesa dos direitos conquistados. Com o objetivo de ampliar a atuação do sindicato no Brasil, foram abertas delegacias em outros estados, como a Delegacia de Macaé (RJ), Delegacia do Maranhão (MA) e Delegacia de Salvador (BA). A sede do SINCOMAM está localizada no Estado do Rio de Janeiro.



Para o Diretor Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz, a resistência do Sindicato ao longo desses 95 anos tem sido decisiva para impedir retrocessos nos direitos da categoria, e a garantia de melhores condições de vida e trabalho aos Condutores de Máquinas e Amarradores.

“É com grande satisfação que chegamos aos 95 anos. Me sinto honrado por estar à frente e de ter participado da reconstrução do SINCOMAM, transformando esta instituição em referência entre os sindicatos aquaviários, que no passado quase foi extinta. O fortalecimento da entidade se dá pela luta incessante pelos direitos e melhores salários e benefícios nas negociações de Acordos Coletivos de Trabalho, mostrando que sem sindicato não haverá conquistas nem justiça social. A luta diária da diretoria, dos administrativos e jurídico fazem com que o SINCOMAM avance diuturnamente em prol dos seus representados, pois não há conquistas sem lutas, não há vitórias sem a participação das categorias, apoiando, acreditando, porque juntos seremos sempre mais fortes”, disse Albernoz.

Projetos futuros

Apesar dos desafios serem gigantes, o Presidente ressalta que o SINCOMAM projeta crescimento para os próximos anos.

“Em breve, teremos 100 anos de atividades, estamos nos preparando para o futuro, trabalhando com dedicação, para manter a categoria viva, qualificada, preparada para assumir os postos de trabalho com competência para exercer suas atribuições para a qual foram formadas e ir mais além, pois existe uma carreira que hoje pode ser alcançada, entre tantas vitórias, cito duas importantíssimas, fruto

de conquista do SINCOMAM, pois somos ‘o pai do CAAQ e ACOM’ projetos apresentados ao Almirante Oneto, (na época DPC) que deu o sopro de vida que hoje nos permite ascender a categoria superior. Outra grande conquista foi o aumento de competência (nossa eterna gratidão ao ALMIRANTE LEAL FERREIRA) que nos permitiu nos dias de hoje conduzirmos embarcações no interior de porto até 6.000Kw e no apoio marítimo até 3.000Kw, caso contrário se mantivéssemos os 1.000kw seríamos Condutores de barcos a remo. Toda luta requer: fé, dedicação, assiduidade e muito, muito amor a que se propõe a fazer. Que a luta de hoje sirva de exemplo para as futuras gerações. Certamente continuaremos sendo uma instituição moderna, combativa, honrada e que continuará enchendo de orgulho os representados de ontem, de hoje e de amanhã, pois só o trabalho constrói e só o amor e dedicação traz o reconhecimento posterior e a certeza do dever cumprido. Então olharemos para o sol e as sombras ficaram para trás. Só assim veremos que tudo que fizemos, nada foi em vão e valeu a pena lutar por dias melhores”, finaliza o Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz.

O SINCOMAM também possui relações com as demais Entidades Sindicais, com o intuito de fortalecer a unidade da classe trabalhadora e promover a defesa dos seus interesses sociais.





Alunos do curso CAAQ-CDM 2022, no Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), localizado no Belém (PA). Na ocasião, o Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernó, foi o palestrante do curso com temas que envolvem o trabalho marítimo e as oportunidades de carreira



Turma do Curso CAAQ-CDM durante palestra realizada no CIABA



Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernó, em seu discurso sobre os desafios da carreira marítima



(da esq. para direita) Coordenador do SINCOMAM, Fábio Bastos, Primeiro-Tenente Stavis, e o Presidente do SINCOMAM, Alcir Albernó



Presidente do SINCOMAM explica aos alunos sobre o trabalho dos marítimos na Transpetro

*Os alunos Condutores de Máquinas, da turma do curso CAAQ-CDM 2022, participaram de palestras e orientação profissional com a equipe do SINCOMAM



Presidente do SINCOMAM participa de Audiência Pública ocorrida na ALERJ (Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro), para debater sobre o término do contrato de concessão da CCR BARCAS



Diretoria, jurídico e administrativo do SINCOMAM comparecem em palestra promovida pelo Ministério do Trabalho e Previdência na Superintendência Regional do Trabalho do Rio de Janeiro, referente ao processo de mediação trabalhista



Secretário de Trabalho, Mauro Rodrigues de Souza, durante palestra no evento no Ministério do Trabalho e Previdência do Rio de Janeiro



Diretoria do SINCOMAM participa do movimento de paralisação na empresa NAVEMESTRA, ocorrido no dia 31/03/2021, para formalização do ACT 2019-2021



No dia 17/03/2021, os diretores do SINCOMAM, Wallace Ribeiro Albernaz e Helio Lopes da Costa, realizaram visita aos condutores tripulados nas embarcações das empresas NAVEMESTRA e BRASBUNKER do grupo Bravante, para tratarem das negociações do Acordo Coletivo de Trabalho



Diretoria do SINCOMAM prestigia o evento Dia Marítimo Mundial 2022, realizado no CIAGA, juntamente o Secretário Executivo da ABEAM, Carlos da Cunha e Menezes (esq.da foto) e o Presidente do Sindicato Nacional dos Taifeiros, Culinários e Panificadores Marítimos (TAICUPAM), Ossian Almeida Quadros (ao centro)



SINCOMAM ofereceu Curso de Inglês Técnico para Marítimos – CBITM, ministrado pelo Instituto de Ciências Náuticas (ICN) no período entre 27/10/2021 a 29/10/2021



O Advogado do SINCOMAM, Dr Julio Torquato juntamente com os Amarradores Portuários, durante audiência em Candeias, na Bahia



Visita à empresa STARNAV Serviços Marítimos, realizada pelos diretores Wallace Ribeiro Alberniz, Helio Lopes e o advogado Dr. Carlos Renato. Na ocasião, foi apresentado aos Condutores de Máquinas o Acordo Coletivo de Trabalho celebrado com a empresa, que contemplou ganho real. A STARNAV franqueou acesso aos rebocadores após realização de testes para Covid-19



Visita à empresa LOCAR, realizada pelos diretores Wallace Ribeiro Alberniz, Carlos Jaime e o advogado Dr. Carlos Renato, para levar aos CDM's a proposta da companhia e dialogar com os trabalhadores sobre as dificuldades enfrentadas diariamente nas embarcações

SINCOMAM promove curso de inglês para marítimos

Curso teve por objetivo capacitar seus participantes para realizar atividades a bordo que envolvam a comunicação no idioma inglês

Com o intuito de aprimorar a formação profissional dos Condutores de Máquinas, o Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins – SINCOMAM, realizou gratuitamente no período de 18 a 29 de julho de 2022, o Curso de Inglês para Marítimos. As aulas foram presenciais e ministradas na sede do sindicato, no Rio de Janeiro.

A turma contou com 11 participantes, inclusive, de outras categorias. O curso, com carga horária de 30 horas, foi conduzido pela instrutora Clarisse Magnea, com auxílio do Diretor do SINCOMAM, Wallace Ribeiro Albernoz, que abordou sobre a importância do aprendizado de outra língua e da troca de experiências para melhor comunicação no ambiente marítimo e portuário.



Fotos: SINCOMAM

(ao centro) Instrutora Clarisse Magnea e Diretor Wallace Ribeiro Albernoz, no encerramento do curso de inglês

A instrutora Clarisse Magnea ressaltou sobre o vocabulário de variadas especificidades de bordo e rotina marítima; transmitindo o conteúdo para a turma de maneira didática e intera-

tiva através de material próprio e mídia online. Durante o curso, os alunos puderam contar com toda a infraestrutura do sindicato, dispondo de amplo auditório, projetor e aparato acústico.

SINCOMAM realiza curso CESS - Curso de Embarcações de Sobrevivência e Salvamento

Durante o período de 08/03/2021 a 12/03/2021, o SINCOMAM promoveu o **Curso de Embarcações de Sobrevivência e Salvamento (CESS)**, realizado no Instituto de Ciências Náuticas (ICN), no Rio de Janeiro.

Os participantes que concluíram o curso, após a emissão dos Certificados pelo ICN, puderam levar o documento à Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ), a fim de solicitar o Certificado EESS – Modelo 1034. Esse serviço também foi prestado pelo próprio SINCOMAM, solicitando junto à CPRJ a emissão do Certificado.



Condutores que fizeram o curso CESS promovido pelo SINCOMAM e ministrado no ICN (Instituto de Ciências Náuticas), no período de 08/03/2021 a 12/03/2021

Submarino “Riachuelo” é incorporado à Frota da Marinha do Brasil

Construção do submarino representa um expressivo avanço tecnológico da indústria naval brasileira. Riachuelo está pronto para explorar o território marítimo e garantir a proteção da Amazônia Azul



Foto: Agência Marinha de Notícias

A Marinha do Brasil recebeu na Base de Submarinos da Ilha da Madeira (BSIN), no Complexo Naval de Itaguaí (RJ), o Submarino “Riachuelo” (S40), o primeiro a ser entregue da classe dos quatro submarinos convencionais previstos do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB).

Na ocasião, ocorreu a cerimônia de Mostra de Armamento, que consiste na inspeção do submarino, para verificar as exigências e cláusulas contratuais. A partir dessa incorporação, a embarcação passa a fazer parte do Comando de Operações Navais da Marinha.

O Submarino “Riachuelo” vai operar com propulsão diesel-elétrica, que permitirá maior capacidade operacional nos 5,7 milhões de km² da Amazônia Azul. A embarcação é derivada da classe Scorpène francesa, desenvolvida a partir de um projeto original da empresa Naval Group, modificado e potencializado por engenheiros brasileiros.

De acordo com o Comandante de Operações Navais, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, a Força de Submarinos conta, a partir de agora, com uma classe de submarinos mais silenciosos e letais, preparada para atuar em prol da garantia da soberania do Estado brasileiro.

A Marinha informou, ainda, que tem investido em tecnologia para alcançar o objetivo maior que é a construção do “Álvaro Alberto” (SCPN), o primeiro subma-

no convencionalmente armado com propulsão nuclear, previsto para ser lançado em 2029.

O evento contou com a presença do Ministro da Defesa, General de Exército Paulo Sérgio Nogueira de Oliveira, e do Comandante da Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra Almir Garnier Santos, entre outras autoridades da Marinha.

O Submarino Riachuelo

O Submarino “Riachuelo” possui um comprimento total de 70,62 metros, diâmetro de casco de 6,2 metros, deslocamento na superfície de 1.740 toneladas e deslocamento em imersão de 1.900 toneladas. Seu sistema de combate é dotado de seis tubos lançadores de armas, com capacidade para lançamento de torpedos eletroacústicos pesados, mísseis táticos do tipo submarino-superfície e minas de fundo.

O Riachuelo é a sétima embarcação da Marinha do Brasil a receber este nome, em homenagem à Batalha Naval do Riachuelo, ocorrida em 1865, na Guerra da Tríplice Aliança.

* As informações são da Agência Marinha de Notícias

SINCOMAM participa de audiência pública para debater novo edital de concessão da CCR Barcas

Sindicato reivindica a garantia de emprego dos Condutores de Máquinas e recomposição das perdas salariais



Novo contrato de concessão da concessionária foi discutido em reunião com representantes do setor aquaviário

A diretoria do SINCOMAM esteve presente em reunião organizada pela Frente Parlamentar em Defesa do Transporte Aquaviário, da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), com representantes da Secretaria de Estado de Transportes (Setrans), da Agência Reguladora (Agetransp) e de sindicatos para debater o novo edital de concessão da CCR Barcas. O atual contrato com a empresa finaliza em fevereiro de 2023. A Universidade Federal do Rio de Janeiro

(UFRJ) foi designada pelo Governo do Estado para definir uma nova modelagem para o sistema das barcas.

No encontro, o Diretor Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernóz, expôs a grande preocupação do sindicato em relação aos trabalhadores da CCR Barcas, diante da indefinição do que será negociado com a concessionária após o término do contrato em fevereiro de 2023, uma vez que a CCR Barcas já tinha informado que todos os empregados

seriam demitidos devido ao fim do contrato de concessão e que a mesma não teria interesse em continuar ou participar de nova licitação.

Alcir Albernóz destacou que existe um passivo trabalhista na ordem de 32,60% que não pode ser desprezado e com a saída da concessionária não há garantia de reposição desses valores.

"Deve ser observado o que será feito com aqueles que possuem estabilidade garantida por lei, no caso

as possíveis gestantes, membros da CIPA, afastados por licença médica, empregados em pré-aposentadoria e dirigentes sindicais”, ressaltou o Presidente do SINCOMAM.

Na ocasião, Alcir Albernaz aproveitou para reforçar que já foram enviados três ofícios ao Governador do Estado do Rio de Janeiro, a ALERJ e para AGETRANSP, com o intuito de cobrar maior celeridade no processo de licitação dos serviços de transporte aquaviário. Os documentos apontam a precarização das relações trabalhistas e riscos à continuidade das operações do sistema das barcas.

Durante a audiência pública, a superintendente de Transporte Aquaviário da Secretaria estadual de Transportes, Caroline Alves, informou que o primeiro plano de trabalho já foi entregue pela UFRJ e que o prazo para a realização da nova modelagem é de oito meses. E, a partir daí, serão realizados estudos de viabilidade técnica para a criação de novas linhas no transporte.

O novo modelo de concessão é apontado pelos representantes das empresas do setor aquaviário como um dos principais desafios da próxima gestão da concessionária.

Governo do Rio e CCR Barcas buscam acordo

O governo do Estado do Rio de Janeiro anunciou que pretende fechar acordo com a CCR Barcas para que a concessionária permaneça à frente do serviço de transporte aquaviário de passageiros no estado até 2024, um ano após o término do atual contrato, que expira em fevereiro de 2023.

Em nota, enviada ao SINCOMAM, a CCR Barcas comunicou que “além de garantir a continuidade do atendimento à população por um período determinado, o futuro acordo também garantirá um desconto de 40% do cálculo inicialmente apresentado pela concessionária nas negociações, assegurando maior vantagem aos cofres públicos”.

Até dezembro, a concessionária informou que receberá parte do pagamento de uma indenização, sem a inclusão de qualquer margem de lucro. A operação também poderá ser prorrogada por mais um ano, até fevereiro de 2025, mediante aviso e cumprimento de condições previamente estabelecidas no acordo.

“A permanência da concessionária por mais um ano vai dar mais estabilidade à conclusão da nova modelagem em elaboração pela UFRJ e também à futura licitação”, ressaltou a CCR Barcas, em nota.

Desde julho de 2012, quando o Grupo CCR assumiu o controle acionário da concessionária Barcas S.A., adquirindo 80% das ações da empresa, os serviços prestados pela empresa têm facilitado a vida de cerca de 40 mil pessoas, que utilizam o modal diariamente e dependem das barcas para os deslocamentos entre casa e trabalho.

Esse acordo ainda depende de aprovação do Ministério Público e da homologação do Poder Judiciário.



Foto: Alexandre Vieira CCR BARCAS

Embarcação “Pão de Açúcar”, construída no estaleiro China Shipping Group/AFAL, possui capacidade para transportar até duas mil pessoas

CCR Barcas: SINCOMAM

envia três Ofícios aos parlamentares da ALERJ, AGETRANSP e Governo do Rio

Documentos (022/2022 - 023/2022 - 024/2022) foram endereçados pelo Sindicato ao Deputado Estadual Flavio Serafini, da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, o atual Governador do Estado do Rio de Janeiro, Cláudio Bonfim de Castro e Silva e o Presidente da Agência Reguladora de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, Murilo Provençano dos Reis Leal, com o objetivo de debater o novo edital de concessão das barcas

Ofício na íntegra:

Assunto: Encerramento de Contrato com CCR Barcas

O SINDICATO NACIONAL DOS CONDUTORES DA MARINHA MERCANTE E AFINS - SINCOMAM, estabelecido à Avenida Presidente Vargas, n.º 446, Grupos 2201, 2202, 2203, 2204, 2206 e 2207, Centro, Rio de Janeiro - RJ, Entidade Sindical representativa da categoria que menciona e dos Amarradores Portuários, vem através deste dar ciência e solicitar ao ilustre parlamentar pelo seu elevado espírito Patriótico e de justiça, providências pertinentes à concessionária de transporte marítimo de passageiros **CCR BARCAS** e seu respectivo contrato de concessão que finda em 12 de fevereiro de 2023.

Por sermos entidade representativa de categoria de trabalhadores, que laboram na mencionada empresa,

e representantes da sociedade civil, temos o dever de alertar sobre os riscos que estão incorrendo os empregados, população e por consequência as operações do modal em face da proposta da empresa.

Fazemos aqui um breve relato da situação.

O término da concessão se aproxima, porém, o Governo do Estado ainda não divulgou o edital de licitação para escolher a nova operadora do transporte em massa. Conforme relatado pela própria empresa em reuniões com os sindicatos, ela não tem mais interesse em concorrer para continuar na operação, e acrescentou ainda que o prazo para um novo certame que definiria a

nova operadora para atuar a partir de 13 de fevereiro de 2023 está extrapolado em face das etapas processuais necessárias. E que já comunicou ao Governo que sairá na data do encerramento do contrato.

A CCR tem um passivo trabalhista volumoso, em face da defasagem de reajustes salariais, que se arrastam desde o ano de 2015, e para a corrente e última vigência, 2022/2023, a empresa está oferecendo índice de 8%, sendo que a inflação da data-base da categoria que é fevereiro de 2022 foi de 10,60% e o pagamento de um abono no valor de 3 remunerações na demissão, não incorporáveis ao salário, que não compensa **a defasagem dos últimos 7 (sete) anos, que totalizam 24,61%**. Outro ponto que merece atenção é o fato dela já ter anunciado a demissão de todos os trabalhadores quando encerrar o contrato, inclusive os que possuem estabilidade garantidas por lei, **NO CASO OS DIRIGENTES SINDICAIS, MEMBROS DA CIPA, AFASTADOS PELO INSS E OS TRABALHADORES QUE ESTÃO EM PRÉ-APOSENTADORIA**. Esse cenário nos causa grande preocupação, pois além de ser uma proposta vexatória, cria uma situação que traz prejuízo e desemprego de inúmeros trabalhadores, além de incertezas quanto à continuidade e segurança da operação de travessia. Esse descaso da empresa e que serve de alerta para Estado, com certeza também prejudicará os milhares de usuários que diariamente utilizam esse importante meio de transporte. Logo, como não há previsão de nova empresa para assumir, quais as garantias da manutenção dos profissionais que operam e atuam na manutenção das embarcações? Havendo demissões em massa, quem irá operar as embarcações? Elas irão parar? E os passageiros ficarão sem essa opção de transporte? As embarcações

ficarão abandonadas a própria sorte? Detalhe: a data de entrega da operação será próxima ao carnaval de 2023. Logo, haverá um impacto econômico/financeiro, político no estado, e com repercussão mundial.

Em face do exposto, é urgente uma atuação coordenada no sentido de garantir o emprego dos profissionais e seus respectivos direitos adquiridos, assim como a segurança e continuidade do transporte da população fluminense pelas vias aquaviárias. Acreditamos que a melhor alternativa para solucionar as questões apresentadas **é vincular o último Acordo Coletivo de Trabalho assinado e dando ciência do passivo no edital de licitação que a empresa tem com os trabalhadores marítimos**, posto isso, que a próxima concessionária mantenha os termos e condições pactuadas em Norma Coletiva, sendo este o clamor que fazemos em nome de todos os profissionais envolvidos nas operações de travessia da CCR Barcas, pois se trata da mais legítima Justiça!!!!

O SINCOMAM se coloca à disposição para maiores esclarecimentos e colaborar no que for necessário.

Sendo o que nos cumpre no momento,

Fraternalmente,

ALCIR DA COSTA ALBERNOZ
Diretor Presidente

SINCOMAM fecha 2022 com saldo positivo

Sindicato encerra o ano na certeza do cumprimento das metas previstas para o fechamento dos Acordos Coletivos de Trabalho

Um ano de superação e perseverança, assim foi 2022 para todos os brasileiros que voltaram suas forças em defesa da vida e da valorização dos direitos dos trabalhadores, conquistados na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Os dois anos anteriores, 2020 e 2021, foram angustiantes e de muitas perdas, não somente porque enfrentamos a pandemia do Covid-19, mas pelas consequências que sofremos devido ao des-governo do ex-presidente do Brasil, Jair Bolsonaro.

Para o Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Alberniz, as metas deste ano foram cumpridas pela diretoria do sindicato, que obtiveram conquistas importantes para os representados durante as reuniões de Acordos Coletivos de Trabalhos, além das Ações Trabalhistas engajadas pela competência do departamento jurídico.

"Encerramos o ano com certeza do dever cumprido. Apesar de todas as dificuldades impostas pela reforma trabalhista de 2017 e intensificadas com a pandemia Covid-19, unidas com a força imensurável do capital selvagem, mais ajuda do governo Bolsonaro quando fala que: 'TRABALHADOR TEM QUE ESCOLHER ENTRE EMPREGO E BENEFÍCIOS, NÃO PODE TER AS DUAS COISAS'. Juntas criaram uma muralha contra os avanços já conquistados, o que impediu de avançarmos nos últimos quatro anos, mas fizemos o nosso melhor. O Brasil se tornou um país mais pobre, com aumento da desigualdade social e uma população dividida. A democracia ficou ameaçada, afrontada, questionada como se fosse a responsável pelos todos os males. Os sindicatos foram ignorados e marginalizados. Contudo, a diretoria do SINCOMAM não 'fugiu à luta', levantamos nossos 'braços e resistimos", disse Alcir Alberniz.

O presidente do SINCOMAM ressaltou que, durante toda a pandemia, o Sindicato permaneceu com atendimento presencial. Na área aquaviária, o sin-

dicato foi o único que ficou com as portas abertas dando atendimento aos representados com a disponibilização de assessoria jurídica, inclusive em nossas delegacias. "Somos um sindicato ativo e acreditamos que o próximo ano será marcado pela retomada da democracia. Esperamos que o novo governo defenda a ponta, a parte mais fraca, a classe trabalhadora que gera riquezas e o governo venha e distribua entre todos, só assim faremos justiça social, caso contrário seremos sempre o país do futuro, com uma população de mais de quarenta milhões que não tem empregos

e vive as margens da sociedade, morando nas ruas, em casas de palafitas, vendendo amendoins nas esquinas das capitais, não é esse o país que nós queremos. O BRASIL dos nossos sonhos é um país de justiça social onde todos possam dividir o mesmo pão, ter empregos dignos, saúde, segurança pública e educação de qualidade. Não é utopia, grandes nações já foram pobres, muito pobres como Coréia do Sul, Singapura, Japão, e tantas outras que é de conhecimento geral. Não é sonhar muito, basta que a classe política tenha vontade de fazer, a classe trabalhadora já faz a sua parte", completou Alcir Alberniz.

Ao decorrer do ano, o SINCOMAM também marcou presença em debates, eventos do setor marítimo e portuário, além de promover cursos de capacitação profissional (presenciais e online) com o intuito de oferecer qualificação aos Condutores de Máquinas e Amarradores da Marinha Mercante brasileira.

"Que venha 2023, pois nós trabalhadores estamos ávidos por emprego e reconstruir um Brasil justo, solidário, sem ódio e divisão, pois a bandeira verde e amarela não pertence apenas a um segmento, é de todos nós brasileiros! Que DEUS rico em amor, compaixão e misericórdia, abençoe nosso amado BRASIL", finalizou o Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Alberniz.

Nós trabalhadores
estamos ávidos
por emprego e
reconstruir um Brasil
justo, solidário, sem
ódio e divisão, pois
a bandeira verde e
amarela não pertence
apenas a um
segmento, é de todos
nós brasileiros!

Últimas Negociações

TRANSPETRO

► LONGO CURSO / CABOTAGEM

Vigência: ACT 2022/2023

Abrangência: Nacional

As negociações com a TRANSPETRO para formalização do ACT 2022/2023 ainda seguem sem uma definição, pois a empresa insiste em aplicar apenas o reajuste da inflação, sem recompor a defasagem salarial que existe atualmente, e se nega a praticar a isonomia remuneratória entre as funções exercidas pelos Condutores de Máquinas a bordo.

PETROBRAS

► LONGO CURSO / CABOTAGEM

Vigência: ACT 2022/2023

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM e a PETROBRAS ainda não chegaram a um consenso para assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho que abrange os Condutores de Máquinas. O motivo é que a empresa propõe um ACT com cláusulas que não são inerentes aos CDMs, e o SINCOMAM tem buscado via Acordo garantias de reajuste para os CDMs aposentados da PETROS que não repactuaram, caso seja extinguido o quadro de funcionários CDMs na empresa.

NORSUL

► LONGO CURSO / CABOTAGEM

Vigência: ACT 2022/2024

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM solicitou mediação do Ministério do Trabalho para início das tratativas de negociação para formalização do Acordo Coletivo de Trabalho abrangendo os Condutores de Máquinas, devido à demora da empresa em responder a proposta encaminhada pelo sindicato. Na primeira reunião de mediação, a empresa se comprometeu em encaminhar a proposta, e justificou a demora alegando necessidade de ajustar um documento de forma isonômica em relação às demais categorias.

KNOT

► LONGO CURSO / CABOTAGEM

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM e a empresa KNOT ainda não chegaram a um consenso para formalização do Acordo Coletivo de Trabalho, pois a empresa não concorda em incluir itens que garantam a isonomia com a prática de mercado, mesmo após realização de processo de mediação no Ministério do Trabalho. O SINCOMAM irá buscar outras esferas para garantir um Acordo adequado para categoria dos Condutores de Máquinas.

DTA ENGENHARIA

► DRAGAGEM

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM e a empresa DTA ainda não chegaram a um consenso para formalização do primeiro Acordo Coletivo de Trabalho abrangendo os Condutores de Máquinas, pois a empresa insiste em uma proposta que não é isonômica com a prática de mercado, mesmo após realização de processo de mediação no Ministério do Trabalho. O SINCOMAM irá buscar outras esferas para garantir um Acordo adequado para categoria dos Condutores.

NAVEMESTRA

► APOIO PORTUÁRIO

Vigência: ACT 2022/2023

Abrangência: Rio de Janeiro

O SINCOMAM segue com o processo de negociação com a empresa NAVEMESTRA, para assinatura do Termo Aditivo do Acordo Coletivo de Trabalho 2021/2023, referente ao período 2022/2023 abrangendo os Condutores. A empresa está propondo percentual de reajuste abaixo da inflação, o que é não está sendo aceito pelo SINCOMAM. O sindicato solicitou a mediação do Ministério do Trabalho.

FLUMAR

► LONGO CURSO / CABOTAGEM

Vigência: ACT 2022/2024

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM tem cobrado da empresa FLUMAR, uma posição em relação à proposta para formalização do Acordo Coletivo de Trabalho dos Condutores de Máquinas, como a empresa tem protelado o início das tratativas, o sindicato solicitou mediação do Ministério do Trabalho.

CAMORIM

► APOIO PORTUÁRIO

Vigência: ACT 2022/2023

Abrangência: Nacional

As tratativas para formalização do ACT que abrange os Condutores de Máquinas que laboram no segmento de Apoio Portuário da empresa CAMORIM, permanecem sem definição em relação à composição de uma tabela salarial adequada para categoria, pois a empresa insiste em praticar valores defasados. O SINCOMAM solicitou a mediação do Ministério do Trabalho.

STARNAV

► APOIO PORTUÁRIO

Vigência: ACT 2022/2023

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM deu início ao processo de negociação com a empresa STARNAV para formalização do ACT 2022/2023 referente aos Condutores de Máquinas que laboram no segmento de Apoio Portuário. Nas tratativas preliminares foi possível garantir a reposição inflacionária.

ABEAM

► APOIO MARÍTIMO

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Nacional

O processo de negociação do ACT 2021/2023 com a ABEAM (Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo), que abrange os Condutores que laboram nas empresas signatárias do Acordo, está em processo de conclusão, aguardando as assinaturas das empresas.

SVITZER

► APOIO PORTUÁRIO

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Espírito Santo

O SINCOMAM solicitou mediação do Ministério do Trabalho para formalização do primeiro Acordo Coletivo de Trabalho abrangendo os Condutores de Máquinas que laboram na empresa SVITZER na base do Estado do Espírito Santo, por não ter conseguido a chegar a um consenso com a empresa.

MANOBRASSO

► APOIO PORTUÁRIO

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Nacional

As tratativas para formalização do Acordo Coletivo de Trabalho com a empresa MANOBRASSO estão ocorrendo em processo de mediação no Ministério do Trabalho, onde o SINCOMAM tem buscado compor um ACT adequado para os Condutores de Máquinas.

WILSON SONS

► APOIO PORTUÁRIO

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Ceará

O processo de negociação com a empresa WILSON SONS para formalização do ACT 2021/2023, abrangendo os Condutores que laboram no segmento de Apoio Portuário na base do Estado do Ceará segue em andamento, pois o SINCOMAM está buscando avanços significativos para categoria.

OCEÂNICA

► APOIO MARÍTIMO

Vigência: ACT 2022/2024

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM solicitou mediação do Ministério do Trabalho com a empresa OCEÂNICA, referente às tratativas para formalização do Acordo Coletivo de Trabalho para vigência 2022/2024 dos Condutores, pois a empresa não retornou as solicitações de resposta em relação aos itens pendentes de definição.

ASSO MARÍTIMA

► APOIO MARÍTIMO

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Nacional

Inicialmente a empresa ASSO MARÍTIMA seria signatária do ACT ABEAM para vigência 2021/2023, porém a empresa se desfilou da associação, em face disto as tratativas se darão direto com a empresa para composição do Acordo para os seus Condutores de Máquinas.

ASTROMARÍTIMA

► APOIO MARÍTIMO

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Nacional

Apesar de várias tentativas do SINCOMAM para composição de um Acordo Coletivo de Trabalho com ASTROMARÍTIMA para os Condutores, a empresa tem evitado sentar a mesa de negociação, inclusive não respondendo as solicitações de mediação no Ministério do Trabalho. Em face disto, o SINCOMAM irá buscar outras esferas para que a empresa respeite o trabalhador e a legislação trabalhista.

GLBL BRASIL

► APOIO MARÍTIMO

Vigência: ACT 2022/2024

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM solicitou mediação do Ministério do Trabalho para início das tratativas de negociação para formalização do primeiro Acordo Coletivo de Trabalho abrangendo os Condutores de Máquinas, devido a empresa GLBL não ter respondido a proposta encaminhada pelo sindicato.

INTERNAV

► APOIO MARÍTIMO

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Nacional

O processo de negociação do ACT 2021/2023 com a empresa INTERNAV que abrange os Condutores, está em processo de conclusão aguardando a assinatura da empresa.

MDE

► APOIO MARÍTIMO

Vigência: ACT 2022/2024

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM solicitou mediação do Ministério do Trabalho para início das tratativas de negociação para formalização do primeiro Acordo Coletivo de Trabalho abrangendo os Condutores de Máquinas, devido a empresa MDE não ter respondido a proposta encaminhada pelo sindicato.

MULICEIRO

► APOIO PORTUÁRIO E MARÍTIMO

Vigência: ACT 2021/2023

Abrangência: Nacional

Os Acordos referentes aos segmentos de Apoio Portuário e Marítimo da empresa MULICEIRO, permanecem sem definição, pois a empresa insiste em uma proposta que contempla retrocessos de avanços conquistados para categoria dos CDMs. O SINCOMAM solicitou a mediação do Ministério do Trabalho.

DRACARES

► APOIO PORTUÁRIO E MARÍTIMO

Vigência: ACT 2022/2024

Abrangência: Nacional

O SINCOMAM solicitou mediação do Ministério do Trabalho para início das tratativas de negociação para formalização do primeiro Acordo Coletivo de Trabalho abrangendo os Condutores de Máquinas, em face da empresa DRACARES não responder a proposta de Acordo encaminhada e nem as solicitações de reunião.

EMBRAREB

► APOIO PORTUÁRIO E MARÍTIMO

Vigência: ACT 2022/2024

Abrangência: Nacional

As tratativas para formalização do primeiro Acordo Coletivo de Trabalho com a empresa EMBRAREB estão ocorrendo em processo de mediação no Ministério do Trabalho, onde o SINCOMAM cobrou uma remuneração condizente com a prática de mercado.

Acordos Coletivos de Trabalho que foram formalizados em 2022

EMPRESAS	VIGÊNCIA
BARU OFFSHORE	2021/2023
BRASBUNKER - APOIO MARÍTIMO	2021/2023
CAMORIM - APOIO MARÍTIMO	2022/2023
CCR BARCAS	2022/2023
DELIMA	2022/2024
DH TRANSPORTES	2022/2023
DRATEC	2021/2023
ELCANO (TERMO ADITIVO)	2022/2023
LOCAR	2022/2024
MARLIN E NETUNO	2021/2023
NFE SERVIÇOS DE OPERAÇÃO DE EMBARCAÇÕES	2021/2022
NORSUL	2020/2022
NORSUL (TERMO ADITIVO)	2021/2022
NORSUL	2019/2020
NORSUL	2018/2019
NORSUL	2017/2018
OSM DO BRASIL - APOIO MARÍTIMO	2021/2023
OSM DO BRASIL - NAVIOS TANQUE	2021/2023
OSM DO BRASIL - FPSO	2021/2023
SAAM TOWAGE - BA	2022/2024
SAAM TOWAGE - CE	2022/2024
SAAM TOWAGE - PE	2022/2024
SAAM TOWAGE - RJ	2022/2024
SISTAC	2022/2023
STARNAV (TERMO ADITIVO)	2021/2022
SULNORTE - RJ (TERMO ADITIVO)	2022/2023
SVITZER - CE	2021/2023
TECHNIP (PPR)	2022
TRANSHIP	2022/2023
WILSON SONS - RJ	2022/2024



Atenção Associados (as)

Mantenha-se atualizado sobre as negociações entre a sua empresa e o SINCOMAM. Todas as informações sobre "Acordos Coletivos de Trabalho e Últimas Negociações" você pode conferir acessando o site www.sincomam.com.br na seção Institucional. Lembrando que o acesso a esse conteúdo é restrito aos associados, através de login e senha.

Acordos Coletivos de Trabalho que foram formalizados em 2021

EMPRESAS	VIGÊNCIA
ABEAM	2020/2021
ALIANÇA	2020
ALIANÇA	2021/2022
BRAM OFFSHORE	2021/2023
BRASBUNKER/NAVEMESTRA (APOIO PORTUÁRIO)	2021/2023
BRASIMAR - CE	2021/2023
BRASIMAR - CE	2019/2021
BRASIMAR - RN	2021/2023
BRASIMAR - RN	2019/2021
CAMORIM - APOIO MARÍTIMO	2021/2022
CAMORIM - APOIO PORTUÁRIO	2020/2021
CAMORIM - APOIO PORTUÁRIO	2021/2022
CCR BARCAS	2021/2022
CCR BARCAS (EMERGENCIAL COVID)	2021
DELIMA	2020/2022
DH TRANSPORTES (TERMO ADITIVO)	2021/2022
ELCANO	2021/2023
FLUMAR	2020/2022
HIDROVIAS	2021/2022
HIDROVIAS (PPR)	2021
INTERNAV	2019/2021
LOCAR	2021/2022
LOG-IN	2021/2023
LOG-IN (PR)	2021
MAXTEC - APOIO ADMINISTRATIVO	2020/2021
MAXTEC - APOIO OPERACIONAL	2020/2021
OCEÂNICA (TERMO ADITIVO)	2021/2022
OCEANPACT	2020/2021
PETROBRAS (PLR)	2021/2022
SAAM TOWAGE - BA (TERMO ADITIVO)	2021/2022
SAAM TOWAGE - CE (TERMO ADITIVO)	2021/2022
SAAM TOWAGE - PE (TERMO ADITIVO)	2021/2022
SAAM TOWAGE - RJ (TERMO ADITIVO)	2021/2022
SISTAC	2021/2022
SISTAC (TERMO ADITIVO)	2020/2021
STARNAV	2020/2022
SULNORTE - RJ	2021/2023
SULNORTE - RJ (TERMO ADITIVO)	2020/2021
TECHNIP (PPR)	2021
TRANSHIP	2021/2022
TRANSPETRO (PLR)	2021/2022
WILHELMSSEN	2020/2022
WILHELMSSEN (PRIME TANKER)	2021/2023
WILSON SONS - CE (TERMO ADITIVO)	2021/2022
WILSON SONS - RJ (TERMO ADITIVO)	2021/2022

Lula é eleito o Presidente da República do Brasil



Candidato do Partido dos Trabalhadores (PT) venceu as eleições no país e no exterior; Lula volta ao poder no Planalto depois de 12 anos

O candidato Luiz Inácio Lula da Silva (PT), 77 anos, foi eleito, em segundo turno, o presidente da República do Brasil. Ele venceu o ex-presidente, Jair Messias Bolsonaro (PL), que buscava a reeleição para os próximos quatro anos. O resultado das eleições foi confirmado pelo Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Lula, que já governou por dois mandatos (entre 2003 e 2010), agora retorna ao Palácio do Planalto com o terceiro mandato, que começa em 1º de janeiro de 2023.

O resultado das urnas brasileiras e estrangeiras confirmaram o favoritismo do petista apontado na maioria das pesquisas de intenção de voto. Lula venceu as eleições com 59 milhões de votos, em 30 de outubro de 2022. Ele terá como vice-presidente, o médico e ex-governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSB).

Desde a vitória de Lula, o vice-presidente eleito tem participado de diversas reuniões com parlamentares para discutir o principal assunto da transição: o Orçamento de 2023. Geraldo Alckmin também já formou as equipes técnicas do Governo de Transição. No total, até o fechamento da Revista SINCOMAM, quase 300 pessoas foram confirmadas como membros.

Por lei, o governo eleito tem direito a 50 cargos remunerados para a transição, as outras pessoas podem atuar de forma voluntária. Os nomes serão publicados no Diário Oficial da União.

Os Grupos Técnicos do Gabinete de Transição já iniciaram os debates a respeito das privatizações anunciadas pelo governo Bolsonaro. A equipe formalizou pedidos de paralisação dos processos de venda de estatais ou subsidiárias, como Petrobras, Correios e Dataprev. A privatização do Porto de Santos (SP), e a oferta casada dos aeroportos Galeão (RJ) e Santos Dumont (RJ), também entrou na pauta da equipe de transição e poderá ficar travada até a posse de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) na Presidência da República.

A retomada

Lula retorna à Presidência do Brasil após 12 anos afastado do Planalto e três anos depois de sair da prisão. O político foi condenado pelo ex-juiz Sergio Moro, em 2017, durante as investigações da Operação Lava Jato, por corrupção passiva e lavagem de dinheiro no caso do triplex no Guarujá (SP). A condenação, a primeira de um ex-presidente por crime comum no Brasil, foi confirmada no ano seguinte no Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4), a segunda instância de Justiça Federal. Para três desembargadores Lula recebeu propina da construtora OAS por meio do triplex e de reformas no imóvel. Preso em 7 de abril de 2018, Lula permaneceu na carceragem da Polícia Federal (PF), em Curitiba, por 580 dias. Ele deixou a prisão em novembro de 2019, após decisão favorável do Supremo Tribunal Federal (STF). Em março de 2021, o STF anulou todas as condenações impostas pela Justiça Federal do Paraná ao presidente Lula na Operação Lava Jato. Outros processos que envolviam Lula, como os casos do "Sítio em Atibaia", "Instituto Lula" e "Quadrilhão do PT", foram todos encerrados. Livre de qualquer sentença, o candidato do PT recuperou os direitos políticos e se tornou elegível.

Sobre Lula

Luiz Inácio Lula da Silva é natural de Garanhuns (PE), um ex-metalúrgico, ex-sindicalista e político brasileiro. Lula é casado com Rosângela Silva, Janja. Filiado ao Partido dos Trabalhadores (PT), o político será empossado em 1.º de janeiro de 2023, como o 39.º presidente da República do Brasil. O governo Lula teve como marco a consolidação de programas sociais, como o Bolsa Família e o Fome Zero, ambos reconhecidos pela Organização das Nações Unidas (ONU) como iniciativas que possibilitaram a saída do país do mapa da fome.

Propostas de Lula

- 1 Salário mínimo com aumento** acima da inflação todo ano;
- 2 Isenção do Imposto de Renda** para quem ganha até R\$ 5 mil;
- 3 Minha Casa, Minha Vida**, retomada do maior programa de habitação popular da história do Brasil;
- 4 Mais Universidade:** ampliar o acesso dos jovens ao curso superior, com o fortalecimento do ENEM, PROUNI e FIES;
- 5 Bolsa Família** de R\$ 600,00, mais R\$ 150,00 por criança de até seis anos de idade;
- 6 Desenrola Brasil** para livrar famílias das dívidas;
- 7 Programa Empreende Brasil:** para facilitar o acesso ao crédito para micro e pequenas empresas;
- 8 Brasil conectado:** qualidade de internet em todo o país;
- 9 Creches e ensino** em tempo integral;
- 10 Recriar o Ministério da Cultura;**
- 11 Brasil Sustentável:** em combate ao garimpo ilegal, queimadas e desmatamentos;
- 12 Farmácia Popular:** retomar e ampliar o programa que garante medicamentos a custo baixo;
- 13 Ministério da Mulher:** criação, em parceria com estados e municípios, da Rede Casa da Mulher Brasileira, com delegacia da mulher, Ministério Público, atendimento psicológico e abrigo para mulheres em situação de vulnerabilidade, além de promover a reinserção da mulher no mercado de trabalho;
- 14 Brasil Sem Fome:** compromisso de produzir e garantir comida para 33 milhões de pessoas e tirar o Brasil, mais uma vez, do mapa da fome;
- 15 Mais Saúde Brasil:** programa para levar atendimento médico para as famílias em todo Brasil.

*As informações deste conteúdo foram retiradas da página pt.org.br

Porto do Rio de Janeiro celebra 112 anos de serviços

Companhia Docas do Rio anuncia novos projetos de expansão e obras de melhorias da infraestrutura aquaviária e terrestre do porto



O Porto do Rio de Janeiro completou 112 anos de atividades e a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Autoridade Portuária responsável pela administração do porto, comemora a data com diversos projetos em andamento para a melhoria da infraestrutura aquaviária e terrestre, a elevação dos níveis de segurança do porto, além de investimentos em tecnologia e sustentabilidade.

Considerado um dos principais portos do Brasil, o porto do Rio contempla grande diversificação de cargas, contribuindo para o desenvolvimento do comércio exterior do país. Entre as cargas mais movimentadas estão produtos siderúrgicos, carga containerizada, trigo, concentrado de zinco, ferro gusa, cargas de apoio offshore, além de diversos outros graneis sólidos e líquidos. O porto

possui ainda uma das principais bases de apoio offshore da Petrobras para atender às demandas dos campos do pré-sal da Bacia de Santos.

Vale ressaltar que o Porto do Rio de Janeiro colabora para o desenvolvimento socioeconômico fluminense, com a geração de um total de quase R\$ 250 milhões em impostos federais, estaduais e municipais, mais de 1.800 empregos diretos, além de quase 1.000 indiretos.

Em entrevista concedida a Revista SINCOMAM, o Superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, abordou sobre os principais projetos em execução para melhoria da infraestrutura dos acessos rodoviário, ferroviário e aquaviário ao porto do Rio. Segundo Leandro Lima, com essas ações, a "Autoridade Portuária objetiva elevar

os níveis de segurança e aumentar a eficiência logística, visando o crescimento da movimentação de cargas e maior competitividade no mercado, bem como alavancar o desenvolvimento socioeconômico do Estado do Rio de Janeiro".

Acesso Aquaviário

De acordo com o Gestor de VTMS da Docas do Rio, Marcelo Villas-Bôas, um dos principais projetos de infraestrutura aquaviária do Porto do Rio de Janeiro, diz respeito à implantação do VTMS (sigla inglesa para Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações), que visa melhorar a eficiência e a segurança nos acessos aquaviários e aperfeiçoar o controle do tráfego aquaviário na Baía de Guanabara.



"Um dos grandes parceiros neste desafio é a Marinha do Brasil. Em 2019, quando a atual gestão assumiu o comando da CDRJ, foi firmado um convênio entre a Autoridade Portuária e a Autoridade Marítima, cujo propósito é a implantação do VTMS nos Portos do Rio de Janeiro e Niterói, de forma integrada ao Projeto Piloto do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (PP-SisGAAz). Tal convênio está baseado no compartilhamento de informações de radares, sensores meteorológicos e

hidrológicos, imagens de câmeras de CFTV, dados do Sistema de Identificação Automática (*Automatic Identification System* – AIS), enlaces de micro-ondas, entre outros sistemas", explicou Marcelo Villas-Bôas.

O gestor destacou que o projeto possui três fases de implementação consecutivas. Na 1ª fase do projeto, a implantação de *Local Port Services* (LPS), em andamento, deverá estar concluída até o final do 1º trimestre de 2023. O projeto contará com a instalação de radares, câmeras de

imagem térmica, estações-base do Sistema de Identificação Automática (AIS) e sensores meteo-oceanográficos, gerenciados e operados por Operadores de Serviço de Tráfego de Embarcações (VTSO) habilitados a prover informações úteis e tempestivas aos navegantes. "A companhia trabalha para que o LPS possua um moderno Subsistema de Monitoramento Ambiental (SMA), visando ter conhecimento das condições meteorológicas e hidrológicas na Baía da Guanabara e, por

Projetos em destaques da atual gestão da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), pontuados pelo Superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima.

- ▶ Modernização da Sinalização Náutica do Canal de Cotunduba, que viabilizou a navegação noturna de navios de contêiner de grande porte;
- ▶ Contratação de empresa especializada para realização de Levantamentos Hidrográficos, para subsidiar estudos e projetos para melhoria dos acessos aquaviários dos portos administrados pela CDRJ;
- ▶ Realização de obras de dragagem no acesso marítimo aos Terminais de Contêineres, no quadro de boias que atende à Refinaria de Manguinhos, e nos berços de atracação que atendem o Terminal Internacional de Cruzeiros do Píer Mauá;
- ▶ Implantação do Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária (CCCSP), bem como de toda infraestrutura de automatização e controle de acesso e videomonitoramento no Porto do Rio de Janeiro, de forma a atender os requisitos do ISPS-CODE (sigla inglesa para Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias);
- ▶ Implantação do SGAD – Sistema de Gestão de Acesso de Docas, que informatizou o processo de credenciamento e registro de acesso de pessoas e veículos nos 'gates' do Porto do Rio de Janeiro;
- ▶ Implantação do Portal de Agendamento da CDRJ, que serviu para organizar a logística operacional das áreas não arrendadas do Porto do Rio de Janeiro e registrar diversas informações operacionais das respectivas carretas, que servirão de base para um melhor planejamento logístico e operacional do porto;
- ▶ Implantação do Sistema de Programação e Controle das Manobras Ferroviárias (SISFER), que tem por objetivo a padronização e otimização de todas as fases do processo de programação e movimentação ferroviária;
- ▶ Implantação do Centro de Controle Operacional (CCO) do Porto do Rio de Janeiro, com o intuito de ampliar a fiscalização e o acompanhamento das operações portuárias e das manobras das embarcações, com o monitoramento diuturno dos acessos terrestres, aquaviários e das áreas operacionais do Porto do Rio de Janeiro;
- ▶ Inauguração da Avenida Portuária, via expressa e exclusiva que viabilizou o acesso direto ao porto, a partir da Avenida Brasil, na altura do bairro de Manguinhos, reduzindo assim o conflito rodoviário urbano, na Zona Portuária e adjacências;
- ▶ Construção do Novo Portão 32, projetado para receber o tráfego rodoviário proveniente da Avenida Portuária, contando com quatro 'gates' de acesso;
- ▶ Recuperação e modernização da sinalização e linhas férreas que servem aos terminais de contêineres do Porto do Rio de Janeiro;
- ▶ Substituição de diversos cabeços de amarração do Cais da Gamboa, conferindo maior eficiência no atendimento às demandas de acostagem das embarcações que demandam o Porto do Rio de Janeiro;
- ▶ Início das obras de ampliação e modernização do Cais da Gamboa, visando viabilizar dragagem de aprofundamento para 13.5m de profundidade, de forma a atender navios da classe Panamax, que demandam maiores calados.

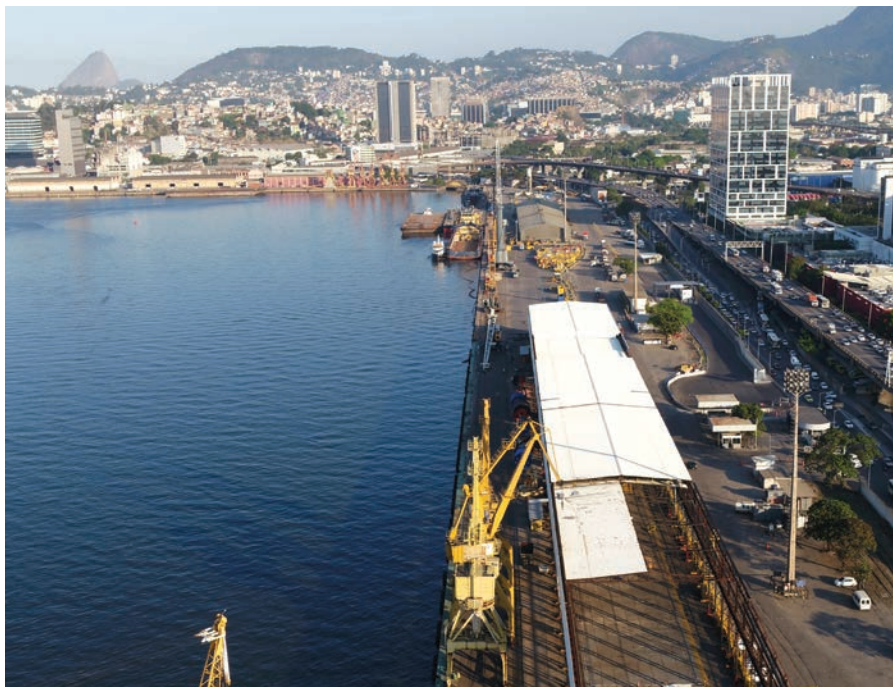
consequente, minimizar os riscos de acidentes e/ou incidentes ambientais", afirmou Villas-Bôas.

Na 2ª fase, inicia a implantação do *Vessel Traffic Services* (VTS), projeto que incluirá a ativação de um Centro de Controle e Operação (CCO). "Será realizada a instalação de torres metálicas e sistema de transmissão de dados via rádio enlace em micro-ondas nas estações remotas de monitoramento; a utilização da banda de rádio móvel marítimo em VHF para troca de mensagens entre as embarcações e entre as estações costeiras portuárias através da tecnologia VDES (*VHF Data Exchange System*); e, por fim, com a instalação de sistema integrador de dados oriundos dos subsistemas radar, AIS, CFTV e outros, para processamento, gerenciamento e apresentação desses dados ao operador do CCO", completou.

Já na 3ª e última fase está prevista a integração do VTS aos programas (softwares) de gerenciamento do porto, tais como o Porto sem Papel (PSP), Supervia de Dados e SIGEP, além do ReDRAFT e do Sistema de Gestão Portuária (SIGPORT).

Também foram iniciados os trabalhos para a implantação, no Porto do Rio de Janeiro, do software de calado dinâmico ReDRAFT® para o cálculo da Folga Dinâmica Abaixo da Quilha (FDAQ). O sistema é capaz de avaliar o risco de toque da embarcação no fundo a partir da interpretação de dados meteo-oceanográficos medidos em campo e em tempo real, de previsões meteorológicas, da modelagem hidrodinâmica do porto e de levantamentos batimétricos oficiais, a fim de simular os possíveis calados seguros, auxiliar no planejamento das janelas de manobras e reduzir os custos com dragagens de manutenção.

O Gerente de Acesso Aquaviário, Roque Pizarroso, informou que também estão sendo realizados estudos para o redimensionamento



das áreas de fundeio do Porto Organizado, no intuito de aumentar a segurança e a capacidade de atendimento às embarcações.

Segundo o gerente, com a conclusão das obras de ampliação e modernização do Cais da Gamboa, serão realizados os serviços de dragagem necessários para atendimento aos navios de classe Panamax, quando demandarem o porto com seu calado máximo.

"Vale destacar ainda que está em curso o projeto para dragagem e modernização do balizamento e sinalização do canal de acesso, berços, bacia de evolução e área de fundeio, que servem aos terminais de contêineres, com vistas à operação de navios com 366m de LOA no Porto do Rio, que atualmente recebe embarcações até 349m de LOA", reforçou Pizarroso.

Acesso Terrestre

Na infraestrutura terrestre do Porto do Rio de Janeiro, o Superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, destacou que estão previstos os seguintes projetos de modernização do porto: "a duplicação e reforço da Ponte Rodoviária de

acesso ao Cais da Gamboa, permitindo uma maior eficiência na logística terrestre e, ainda, o trânsito de cargas mais pesadas e de grandes dimensões; a repavimentação e melhoria da sinalização viária do Cais da Gamboa, com o objetivo de melhorar suas condições operacionais, de trânsito, e de segurança; a modernização da Iluminação Pública do Porto do Rio de Janeiro, buscando assim a redução do consumo, a melhoria da segurança e o engajamento com as políticas de sustentabilidade; a implantação de uma nova dutovia, por parte da empresa REFIT, ao longo do Cais da Gamboa, com pontos de bombeamento que permitirão uma maior eficiência nas operações de descarga de grãos líquidos no Porto do Rio de Janeiro; a demolição de armazéns para criação de pátios, com vistas a aumentar a capacidade estática de armazenamento de carga no Porto do Rio de Janeiro; e a implantação de novas linhas férreas ao longo de todo o Porto do Rio de Janeiro, restabelecendo sua plena capacidade ferroviária e possibilitando um incremento de movimentação de carga a partir desse modal".

O Gerente de Acesso Terrestre do Porto do Rio de Janeiro, Guilherme Carvalho, reforçou que a Autoridade Portuária inaugurou em 2021, o novo Portão 32, no Caju, projetado para receber o tráfego da Avenida Portuária, de aproximadamente 2.600 veículos por dia. A obra foi executada e custeada com recursos próprios da CDRJ, totalizando um investimento na ordem de R\$ 3,8 milhões.

"O novo, moderno e eficiente acesso ao Porto do Rio de Janeiro já se tornou a principal estrutura destinada ao recebimento de veículos rodoviários, registrando somente no mês de outubro 10.831 acessos, 56% do total de veículos de carga, especialmente aqueles destinados aos terminais de contêineres. Com a utilização do novo portão pelas transportadoras, a Docas do Rio e a comunidade portuária apontam que o tráfego de caminhões e carretas no Centro e no Caju foi sensivelmente reduzido, melhorando a mobilidade urbana", disse Guilherme Carvalho.

Geração de empregos

Com os avanços tecnológicos e as obras de infraestrutura, novos

postos de trabalhos foram gerados. Segundo o Gerente de Desenvolvimento de Negócios da Docas do Rio, Eduardo Miguez, estima-se que o Porto do Rio de Janeiro tenha aproximadamente 2.500 empregados nas mais diversas empresas atuantes no porto. A maior parte concentra-se nos terminais de contêiner.

"Para 2023, pretendemos ampliar o número de arrendatários, com a licitação para arrendamento de novos terminais, aumentando ainda mais a importância econômica e de geração de emprego no porto", declarou Eduardo Miguez.

Projeto Ferroviário

Outro projeto importante é o Sistema de Programação e Controle das Manobras Ferroviárias (SISFER), desenvolvido pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), com um investimento da própria Autoridade Portuária de aproximadamente R\$ 90 mil.

Segundo o Gerente de Acesso Terrestre do Porto do Rio de Janeiro, Guilherme Carvalho, o sistema tem por objetivos a padronização e otimização de todas as fases do

processo de programação e movimentação ferroviária, a redução de impacto das manobras ferroviárias na eficiência dos demais modais de transporte e das operações portuárias e o estabelecimento de condições favoráveis para um incremento na movimentação ferroviária.

"O sistema permitirá ainda a integração com outros sistemas dos terminais arrendados e dos operadores portuários e ferroviários, agilizando o compartilhamento de informações, a rastreabilidade do processo e a consolidação dos dados para fins gerenciais", comentou Guilherme Carvalho.

Desde sua implantação, em 10 de outubro de 2022, somente no Porto do Rio de Janeiro, já foram registradas mais de 260 manobras ferroviárias.

Movimentação de cargas

A projeção da movimentação de cargas para o Porto do Rio de Janeiro indica um total de 10,4 milhões de toneladas em 2022. De acordo com o Gerente de Planejamento de Negócios da Docas do Rio, Rafael Pina, os números consolidados, até outubro de 2022, demonstram que





o volume realizado de 8,6 milhões de toneladas está acima da projeção de 8,4 milhões de toneladas. Em relação a 2021, a movimentação de cargas mostrou importante evolução da ordem de 0,8 milhão de toneladas ou 10,4%.

Para Rafael Pina, o bom desempenho da movimentação de cargas no Porto do Rio de Janeiro ocorreu em função, principalmente, do crescimento dos volumes de carga containerizada, ferro gusa, granéis líquidos e produtos siderúrgicos. Ainda conforme o gestor, o principal tipo de carga movimentada é a containerizada.

"O faturamento projetado para o porto indica um montante de R\$ 224,7 milhões para 2022. Os valores realizados até outubro de 2022 da ordem de R\$ 180,7 milhões sugerem que o faturamento está ligeiramente abaixo da projeção de R\$ 185,5 milhões. Assim, em termos nominais, o faturamento alcançado está cerca de R\$ 4,7 milhões ou 2,6% abaixo da projeção. Em relação a 2021, contudo, importante destacar a evolução, em termos nominais, no faturamento de cerca de R\$ 10,8 milhões ou 6,3%", sinalizou o Gerente de Planejamento de Negócios da Docas do Rio.

Sustentabilidade Ambiental

A Autoridade Portuária vem trabalhando com ações para reduzir os impactos ambientais das operações portuárias, com especial atenção à qualidade do ar, gestão eficiente dos resíduos e efluentes gerados. Além disso, a atração de navios mais eficientes e menos poluentes, por meio de descontos nas tarifas portuárias, é um dos próximos passos a serem adotados pela Docas do Rio.

A companhia também realiza diversas campanhas de educação

ambiental e busca incentivar os terminais do Porto do Rio de Janeiro a desenvolver projetos de Sustentabilidade Ambiental.

De acordo com a Gerente de Sustentabilidade do Negócio da Docas do Rio, Gabriela Campagna, a gestão socioambiental da Docas do Rio é composta por um conjunto de programas e práticas administrativas e operacionais voltados à proteção do ambiente e à preservação da saúde e segurança de trabalhadores, usuários e comunidade (CDRJ, 2021).

A gerente acrescentou que, foi definida como Missão da Docas do Rio 2021-2025: "Prover infraestrutura e serviços comuns ao complexo portuário administrado, com excelência, sustentabilidade e segurança, a fim de assegurar a competitividade dos seus portos, contribuindo com o desenvolvimento socioeconômico de sua área de influência." (CDRJ, 2021).

Neste processo, a Docas do Rio está alinhada com os princípios de desenvolvimento sustentável (ODS), da Agenda 2030, passando suas ações e processos de trabalho a ter uma abordagem holística e integrada, de respeito ao meio ambiente e com o olhar voltado ao desenvolvimento socioeconômico no seu entorno.



Atividade de Bunkering no Brasil segue padrões de qualidade e segurança

Vice-presidente da BONO Shipping, Carlos Augusto Cordovil, fala sobre os desafios da comercialização e fornecimento de combustíveis marítimos em portos brasileiros

Fotos: divulgação/ Bono Shipping/Abrabunker



Por Margarida Putti

Considerado o principal combustível marítimo utilizado em motores dos sistemas de propulsão de navios de grande porte, o bunker ou *Marine Fuel* é essencial para o transporte de cargas por longas distâncias. No Brasil, as embarcações são abastecidas por óleo combustível (*Marine Fuel*) ou por óleo diesel marítimo (*Marine Gas Oil*) denominados, genericamente, de bunker. A comercialização do *Marine Fuel* é cara no país, em razão da logística e da restrição do acesso a este produto, que é oferecido exclusivamente pela Petrobras e deve seguir padrões de redução do teor de enxofre nos combustíveis marítimos estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO). O limite de teor de enxofre

desse óleo combustível, passou de um percentual de 3,5% para 0,5%, conforme as novas regras internacionais da IMO, desde 1º de janeiro de 2020.

Segundo dados da Petrobras, a tonelada do óleo combustível está sendo comercializada a US\$ 1.200. Em janeiro deste ano, o preço estava na casa dos US\$ 600, um reajuste de 100% em cinco meses. Ainda de acordo com a Estatal, "os preços do bunker no Brasil estão alinhados com os preços do mesmo produto nos principais portos do mundo e estes têm sido impactados pela alta na cotação do Brent". A estatal é a principal fornecedora do combustível para navios no Brasil e hoje produz cerca de 2% do bunker comercializado internacionalmente.

Para entendermos melhor sobre o mercado de combustível marítimo, a reportagem da Revista SINCOMAM, conversou com o vice-presidente da BONO Shipping, Carlos Augusto Cordovil, que também está na vice-presidência da Associação Brasileira de Bunker (ABRABUNKER). Durante a entrevista, o executivo relatou sobre os desafios da indústria de bunker no Brasil, os riscos da operação em alto mar e os projetos da empresa para reduzir a emissão de gases poluentes no transporte marítimo.

Segundo Cordovil, o importante é "defender atividade/negócio do bunker no Brasil gerando empregos, arrecadação, com foco na segurança, sustentabilidade e respeito ao meio ambiente".

Revista SINCOMAM – Qual papel desempenhado pela ABRABUNKER junto ao mercado de combustíveis no Brasil?

Vice-Presidente da ABRABUNKER e da BONO Shipping, Carlos Augusto Cordovil – A ABRABUNKER é uma associação sem fins lucrativos, fundada em 2019, tendo como principal objetivo atentar para a transição do teor de enxofre, em 2020 e, posteriormente, monitorar o reposicionamento da Petrobras com a venda de refinarias e disponibilidade de produtos. Neste contexto, outras demandas surgiram, como a importância de regramento específico para atividade, através de discussões e negociações com formuladores de políticas nacionais e internacionais, legisladores e outros grupos e órgãos, assim como questões de ordem técnica.

A ABRABUNKER congrega diversos atores que possuem atuação fundamental, tais como empresas de transporte marítimo, agentes marítimos, terminais, empresas de transporte rodoviário, surveyors e empresas de combate à poluição dentre outras.

R.S. – Como se encontra o desenvolvimento do bunker nos principais portos do país?

Carlos Augusto Cordovil – Infelizmente, com o reposicionamento da Petrobras, os Portos de Manaus (AM), Itaqui (MA), Suape (PE), Salvador (BA) e Vitória (ES) deixaram de ter fornecimento de bunker. Em setembro de 2022, Salvador retomou a ter fornecimento através da ACELEN.

É importante frisar a importância da indústria do bunker, que é de vital importância para o mercado/logística nacional, considerando as dimensões continentais e costa abundante do país. Some-se a isto o fato de ser uma rubrica relevante para as empresas do setor aquaviário, além de ser um importante gerador de emprego e riqueza.

R.S. – Qual é a perspectiva da ABRABUNKER para as operações de bunkering em 2023?

Carlos Augusto Cordovil – Entendo que um mercado mais aberto possibilitará maior competitividade e alternativas aos clientes. A Petrobras segue como o principal fornecedor, atendendo grande parte do mer-



Vice-presidente da BONO Shipping e da ABRABUNKER, Carlos Augusto Cordovil

A visão é permanecer como a maior referência no mercado de fornecimento de bunker e lubrificantes para a navegação no Brasil e no mundo

cado. Produto, atendimento e serviço melhoraram bastante, mas alguns Portos deixaram de ser abastecidos, o que, de certa forma, permitirá o ingresso de novos fornecedores. O *Marine Fuel* (bunker) REAM e ACELEN. O MGO tem largo alcance, não só pela Petrobras, mas também através das Distribuidoras e importações.

R.S. – Quem é a BONO Shipping ou Bunker One Nova Offshore?

Carlos Augusto Cordovil – A Bunker One (Brasil) ingressou no mercado brasileiro em 2013, representando a Bunker Holding A/S, um grupo dinamarquês com 140 anos, pioneiro na comercialização de bunker, com operações em mais de 20 países e líder mundial no fornecimento de combustíveis e lubrificantes para navegação.

A operação de abastecimento de navios é extremamente complexa e, no Brasil, realizada por empresas terceirizadas. A Bunker One tornou-se a única companhia no país a assumir toda essa operação. O processo teve início em 2019, com a aquisição da Nova Offshore, criando a Bunker One Nova Offshore, ou BONO Shipping.

Após a aquisição da BONO Shipping, escolhemos um local estratégico para a base operacional, que funciona na Baía de Guanabara, em Niterói.

Também foram adquiridas, inicialmente, 2 (duas) balsas, que possuem características técnicas específicas, considerando as necessidades do mercado nacional, bem como aspectos importados das operações realizadas fora do país, bem como fatores desenvolvidos localmente pela Bunker One. Além disso, outros 2 rebocadores e 2 balsas foram afretados à casco nu. Diante disso, o grupo passou a oferecer ao mercado balsas com padrão muito superior ao que existia no Brasil, certificadas e com equipamentos adequados às necessidades dos clientes.

A missão do grupo Bunker One (Brasil) é agregar valor a cada um de seus clientes, de forma a garantir que toda a cadeia produtiva de fornecimento de bunker

e lubrificantes atinjam a máxima performance e eficiência, sempre em conformidade com a legislação pertinente, com inovação e comprometimento com a responsabilidade socioambiental. A visão é permanecer como a maior referência no mercado de fornecimento de bunker e lubrificantes para a navegação no Brasil e no mundo, atuando sempre como foco na segurança, integridade, diversidade, excelência e responsabilidade.

R.S. – Quais são os riscos das operações de bunkering?

Carlos Augusto Cordovil – A atividade é fiscalizada. Principais empresas atendem normas da Marinha do Brasil, ANTAQ, ANP e órgãos ambientais. Atualmente, em média ocorrem 5 (cinco) mil operações de Bunkering por ano e a taxa de acidentes é baixa. Todas estas operações demandam necessidade de seguro P&I.

R.S. – Em relação à sustentabilidade. Quais medidas estão sendo adotadas pela empresa em relação à segurança ambiental?

Carlos Augusto Cordovil – A Bunker One (Brasil) implementou princípios socioambientais em seu sistema de gestão, visando integrar em todo processo decisório questões socioambientais, assim como avaliar o negócio da perspectiva social e ambiental, buscando prevenir e mitigar eventuais impactos negativos nas nossas atividades diretas, cadeia de fornecedores e parcerias.

Neste sentido, vem investindo em programas e projetos socioambientais, contribuindo para as comunidades em que estamos inseridos e, de forma ampliada, para a sociedade civil, em alinhamento aos objetivos da Bunker One (Brasil). Dentre as atividades, podemos destacar o apoio e contribuição para o aperfeiçoamento da indústria de bunker e de navegação no sentido de desenvolver, de modo sustentável, o ambiente regulatório, fiscal e operacional, participando de maneira atuante de organizações públicas e

privadas, dando suporte no desenvolvimento sustentável da operação de bunker e das comunidades em que estamos inseridos.

Neste contexto, priorizamos parceiros comerciais com políticas e procedimentos que levem em consideração a responsabilidade socioambiental e o desenvolvimento local, regional e nacional sustentáveis, o que é medido através do desenvolvimento e aperfeiçoar continuamente metodologias e outros instrumentos de monitoramento e avaliação de impactos e resultados socioambientais gerados pela atuação da Bunker One (Brasil).

Os conceitos de ASG – ou ESG – são definidos por meio de políticas de medir e Neutralizar suas Emissões de Gases Poluentes, aquisição e uso de equipamentos eficientes energeticamente, de modo que a operação emita a menor quantidade de carbono possível. Neste sentido, a Bunker One (Brasil) utiliza bombas elétricas com geradores, o que reduz, consideravelmente, a emissão de carbono nas operações. Sempre que possível, as embarcações são conectadas a força terrestre, reduzindo o uso dos geradores, o que permite uma redução na emissão de carbono e eficiência energética, bem como busca-se digitalizar o máximo de processos possíveis.

R.S. – Atualmente, a companhia opera com quantas embarcações no Brasil?

Carlos Augusto Cordovil – A BONO Shipping opera 8 embarcações, entre embarcações próprias, afretadas a casco nu e afretadas por hora. Existem alguns projetos para novas aquisições em embarcações, que estão em fase de análise.

R.S. – A BONO Shipping possui previsão para contratação de Condutores de Máquinas?

Carlos Augusto Cordovil – Existem projetos contemplando embarcações de maior porte que demandarão Condutores de Máquinas, para 2023.



Petrobras anuncia nova descoberta de óleo na Bacia de Santos

Foto: André Ribeiro / Agência Petrobras



Em comunicado divulgado ao mercado, a Petrobras informou uma nova descoberta de óleo no poço pioneiro 1-BR-SA-1381-SPS (Curaçao), no Bloco Aram, no pré-sal da Bacia de Santos. Segundo a Estatal, o poço está localizado a 240 km da cidade de Santos (SP), em profundidade d'água de 1.905 metros.

O teste de formação a poço revestido (TFR) avaliou um espesso intervalo de reservatórios carboná-

ticos do pré-sal, no qual foi possível conhecer sua produtividade através de dados dinâmicos de produção.

O Bloco Aram foi adquirido em março de 2020, na 6ª rodada de licitação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), sob o regime de Partilha de Produção, tendo a Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) como gestora. A Petrobras é a operadora do bloco e detém 80% de participação, em parceria com a empresa CNPC (20%).

Transpetro realiza primeira vez operação de transbordo na Baía de Todos os Santos (BA)

A Transpetro informou que foi realizada, pela primeira vez, a operação de transbordo (também conhecida como *ship to ship*) para a Petrobras com navios fundeados na Baía de Todos os Santos, na Bahia. Segundo a companhia, foram transferidos 60 mil m³ de petróleo bruto do navio Eagle Paraíso para o petroleiro João Cândido, que posteriormente descarregou o produto no Terminal de Madre de Deus (BA) para abastecimento da Refinaria de Mataripe, de propriedade da Acelen. A ação possibilitou ao Terminal receber e escoar petróleo de navios com maior capacidade, informou a Transpetro.



Foto: Transpetro

Estudos da Hidrovia Brasil-Uruguai são entregues ao Governo Federal

O Ministério da Infraestrutura recebeu os estudos para o projeto de concessão da hidrovia Brasil-Uruguai. O projeto é o primeiro do transporte hidroviário qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos e que visa garantir tráfego seguro de em-

barcações e o escoamento de cargas pela região sul do continente sul-americano.

Segundo informações divulgadas pelo Ministério, o projeto possui o valor estimado de R\$ 30 milhões, e deve viabilizar o acesso de embarcações uruguaias ao porto de Rio Grande (RS) por meio da conexão

hidroviária entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos. A dragagem e sinalização serão feitas pelo canal de São Gonçalo, que conecta ambas as Lagoas, no trecho entre o Canal do Sangradouro (Extremo Norte) e o Canal de Acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar (Extremo Sul).

Revisão de aposentadoria em face do INSS: Como funciona?

Dr Carlos Renato Oliveira
Assessor Jurídico do SINCOMAM



Atualmente, existem no Brasil cerca de 8 tipos de revisões previdenciárias, variando basicamente de acordo com o ano da aposentadoria e as alíquotas utilizadas para o cálculo de concessão do benefício. No entanto, abordaremos apenas as principais revisões atinentes aos marítimos, sendo elas: **Tese da Revisão da Vida Toda**, **Tese do Teto** e **Tese do Buraco Negro**.

Tese da Revisão da Vida Toda

Iniciando pela Tese da Revisão da Vida Toda, por ser a mais comentada pela mídia atualmente, tem como requisitos necessários para sua concessão: 1- ter trabalhado de carteira assinada ou ter sido contribuinte individual (contribuindo por carnê) antes de julho de 1994; e 2- Possuir aposentadoria concedida com base nas regras de 29/11/1999 a 12/11/2019, data da Reforma da Previdência; e 3 - ter se aposentado a 10

anos atrás, limitado a data da reforma da previdência, que ocorreu em 12 de novembro de 2019. Ou seja, o segurado poderá requerer a revisão da vida toda, se tiver se aposentado entre a data de publicação desta revista até 11 de novembro de 2019.

Vejamos um caso hipotético para ajudar a compreender: Um segurado teve sua aposentadoria concedida no dia 20 de dezembro de 2012. Trabalhou como marítimo desde 1982. Porém, o INSS só computou suas contribuições a partir de julho de 1994 (entrada do plano real). Nesse caso, o segurado faz jus a revisão da vida toda, por ter se aposentado a pelo menos 10 anos atrás, limitado a data da reforma da previdência, e por ter vínculo empregatício ou contribuição individual anterior a 1994, não computado pelo INSS.

No entanto, antes de ingressar com a ação judicial, será importante calcular previamente quanto o aposentado deveria estar recebendo, se fosse considerado todo seu tempo de contribuição para o INSS. Isso porque, pode haver situações em que o valor do benefício calculado seja menor do que o valor recebido atualmente pelo aposentado. O advogado Previdenciário do SINCOMAM, juntamente com o contador, conseguirão analisar cada caso e passar a segurança necessária para mover a ação ou não.

Outrossim, cumpre informar que no último dia 01/12/2022 o STF

julgou favorável aos aposentados a tese de Revisão da Vida Toda.

Logo, se você cumpre os requisitos legais desta revisão, não perca tempo, pois a cada dia que passa, um aposentado perde o direito de rever sua aposentadoria, em decorrência desse prazo decadencial (últimos 10 anos).

Revisão do Teto

Esta revisão visa aumentar a renda mensal do aposentado, aplicando um novo cálculo mais vantajoso que aquele feito lá no início pelo INSS. Em suma, em 1998 o teto do INSS subiu para R\$ 1.200,00 e em 2003 subiu para R\$ 2.400,00, o que eram valores muito acima da inflação da época. Com isso, quem já estava aposentado nesses períodos, perdeu muito dinheiro.

Para ajudar a fixar o entendimento, imaginem um segurado que se aposentou em 1998 ganhando R\$ 1.000,00 por mês de benefício (limitado ao teto da época). No mesmo ano que foi concedido o benefício, esse segurado recebe a notícia que foi criada uma norma mais favorável, dizendo que o teto da aposentadoria aumentou para R\$ 1.200,00. Esse segurado perderia R\$ 200 por mês, ficando então aquele sentimento de ter sido prejudicado pelo Governo.

Porém, para a felicidade dos aposentados, o STF definiu que é devida a correção dessas diferenças para que os benefícios que foram limi-



tados ao teto na data da concessão, sejam atualizados para o teto atual.

Sendo assim, tem direito à Revisão do Teto quem se enquadrar em alguns requisitos. São eles: 1- ter o benefício concedido entre 05/04/1991 e 31/12/2003 (somente aposentadoria ou pensão); 2- ter o benefício limitado pelo teto do INSS entre 05/04/1991 e 31/12/2003; 3- o benefício não ter sido recalculado com base no Teto 10.

Quanto ao prazo para entrar com o pedido desta revisão, como o erro não foi na concessão do benefício em si, mas do INSS em não reajustar os valores de acordo com os novos tetos entre 05/04/1991 e 31/12/2003, o beneficiário pode requerer a Revisão do Teto a qualquer tempo, mesmo que já esteja aposentado há bastante tempo. Porém, o valor que receberá de retroativo se limitará aos últimos 5 anos, por força da prescrição quinquenal, prevista no art. 103, parágrafo único, da Lei 8.213/91.

Tese do Buraco Negro

A Revisão do Buraco Negro garante um aumento gigante na sua aposentadoria, isso por que, os benefícios aprovados entre 5 de outubro de 1988 a 5 de abril de 1991 (intervalo de tempo compreendido entre a assinatura da Constituição Federal de 1988 e a criação da Lei 8.123 de 1991), caíram em uma espécie de limbo na legislação previdenciária.

Isso resultou em prejuízo financeiro aos segurados que tiveram benefícios concedidos com cálculos incorretos da correção inflacionária sobre as contribuições dos trabalhadores. Consequentemente, os benefícios pagos pelo INSS foram menores do que os valores realmente devidos.

O STF, por sua vez, reconheceu a repercussão geral da matéria e deu "ganho de causa" para todos os segurados que foram lesados no período. Determinou ainda, que o INSS também reajustasse os benefícios concedidos entre 5 de outubro de 1988 e 5 de abril de 1991, limitados ao teto,

cabendo, além do aumento no valor mensal, o pagamento dos valores retroativos dos últimos cinco anos.

Para requerer a Revisão do Buraco Negro, o segurado deverá preencher 2 (dois) requisitos: 1- A Data do Início do Benefício (DIB) deve ser entre 05/10/1988 e 05/04/1991 (isto significa que o segurado deve ter iniciado o recebimento do benefício entre a assinatura da Constituição

As principais teses previdenciárias, que poderão não só aumentar o seu benefício mensal, mas receber o valor retroativo dos últimos 5 anos que deixou de receber.

Federal de 1988 e a assinatura da Lei 8.123/91, que rege a Previdência Social no Brasil); 2- Não ter tido o benefício recalculado com base no Buraco Negro, automaticamente pelo INSS.

Quanto ao prazo, a Revisão do Buraco Negro não tem data limite para entrar com o pedido. Ou seja, independente da data que você constatou o erro, pode ingressar com uma ação judicial em face do INSS requerendo esta revisão. Os advogados do Sincomam estarão à disposição para te orientar e assessorar juridicamente.

Conclusão

Diante das diversas possibilidades de revisão de benefício, uma não deve ser confundida com a outra. A **Revisão da Vida Toda** é a mais divulgada pela mídia, como se abarcasse todos os tipos de revisões. Vimos que não é bem assim, pois cada revisão tem seu período e forma de cálculo a ser realizado.

Nesta senda, vale reforçar o entendimento que a Revisão da Vida Toda contempla os últimos 10 anos, porém, é limitado a data da reforma da previdência. Ou seja, é válido para os segurados que se aposentaram entre dezembro de 2012 a 12 de novembro de 2019. Além disso, este aposentado precisa ter vínculos empregatícios ou contribuições por guia da previdência social, anterior a 1994, para que passem a constar no novo cálculo.

E ainda, ter a aposentadoria concedida com base nas regras de 29/11/1999 a 12/11/2019.

Será preciso mover a ação dentro desse prazo de 10 anos para requerer o reajuste do valor recebido mensalmente, acrescido dos valores retroativos. Essa ação não ficará mais suspensa, haja vista que o STF bateu o martelo no último dia 01/12/2022, sacramentando a vitória aos aposentados.

Em outro giro, a **Revisão do Teto** contempla períodos específicos, onde segurados que vieram a se aposentar, não tiveram o mesmo ganho que outros segurados que se aposentaram nos meses seguintes daquele mesmo ano.

Esse fenômeno ocorreu entre 1998 a 2003. Se você se aposentou dentro desse período, esta é a tese que deve ser adotada para corrigir sua aposentadoria.

Já a **Tese do Buraco Negro**, visa amparar aqueles aposentados que tiveram seus benefícios concedidos entre 1988 e 1991, pois esses períodos são considerados limbos previdenciários, fazendo com que os benefícios pagos pelo INSS fossem menores do que os valores realmente devidos.

Agora que você já sabe as principais teses previdenciárias, que poderão não só aumentar o seu benefício mensal, mas receber o valor retroativo dos últimos 5 anos que recebeu a menor, procure o advogado previdenciário do SINCOMAM para analisar seu caso e te dar a certeza que precisa para ingressar com uma medida judicial.

Notícias Jurídicas

O SINCOMAM vem informar aos seus representados alguns êxitos obtidos juridicamente em 2022, que são de grande relevância, visando sempre defender os interesses da categoria.



SINCOMAM X VALE S.A X SINDMINA/RJ Representatividade dos CDMs

Em 16 de dezembro de 2022, foi disponibilizado acórdão proferido pela 3ª Turma do TRT1, no qual os desembargadores, por unanimidade, mantiveram na íntegra a sentença que julgou procedente o pedido para declarar o SINCOMAM como única entidade sindical competente para firmar Acordo Coletivo de Trabalho da categoria dos Condutores de Máquinas da Marinha. Pois, trata-se de uma categoria diferenciada e não pode ser representada por sindicato genérico.

SINCOMAM X EMPRESAS Ação de Exibição de Documentos

O SINCOMAM, diante da recusa das empresas, tem ajuizado ações na Justiça do Trabalho para que apresentem lista dos Condutores de Máquinas. Até o momento, o sindicato tem obtido êxito em todas as demandas. Essa informação é de suma importância para saber da existência dos CDMs. Como o sindicato poderá representar, fiscalizar as condições de trabalho, informar sobre convênios, cursos, se não teve acesso aos trabalhadores.

Macaé (RJ)

SINCOMAM X MODEC X SINDITOB Representatividade dos CDMs

O Juízo da 3ª Vara do Trabalho de Macaé (RJ), julgou procedente o pedido para declarar o SINDICATO NACIONAL DOS CONDUTORES DA MARINHA MERCANTE E AFINS, SINCOMAM como única entidade sindical competente para firmar, com

a empresa MODEC normas coletivas em prol da categoria dos profissionais Condutores de Máquinas da Marinha Mercante. Dessa decisão, a empresa recorreu. Por unanimidade, os Desembargadores da 7ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, mantiveram a decisão de primeiro grau. A decisão transitou em julgado. Não cabendo mais recurso.

SINCOMAM X SBM X SINDITOB Representatividade dos CDMs

O Juízo da 3ª Vara do Trabalho de Macaé (RJ), julgou procedente o pedido para declarar o SINDICATO NACIONAL DOS CONDUTORES DA MARINHA MERCANTE E AFINS, SINCOMAM como única entidade sindical competente para firmar, com a empresa MODEC normas coletivas em prol da categoria dos profissionais Condutores de Máquinas da Marinha Mercante. Dessa decisão, a empresa recorreu. Por unanimidade, os Desembargadores da 7ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, mantiveram a decisão de primeiro grau. Dessa decisão, a SBM recorreu.

Rio de Janeiro

SINCOMAM X BARCAS S/A

Por unanimidade, os desembargadores da 4ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, mantiveram a decisão de primeiro grau, com a condenação em danos morais das Barcas, após ficar comprovado que um empregado da empresa, denegriu a imagem do Sindicato. Portanto, tal decisão, também tem caráter pedagógico, para que condutas como essa não se repita.

CDM X TRANSPETRO

Outra importante vitória para categoria. O SINCOMAM tem ajuizado ações trabalhistas, após a empresa realizar indevidamente desconto denominado saldo devedor. A Transpetro alega que o REGIME DE TRABALHO DO MARÍTIMO, na proporção de 1 X 1, autorizaria. Entretanto, o Acordo Coletivo de Trabalho não autoriza. E assim tem sido o entendimento da Justiça do Trabalho. Portanto, o CDM que se sente lesado, deve procurar o jurídico do Sindicato.

DIREITO DE FAMÍLIA

O SINCOMAM vem prestando suporte jurídico aos seus associados/dependentes e indicações externas, em demandas que tratam de divórcio consensual, litigioso, dissolução de união estável, redução e exoneração de alimentos, e fixação de pensão alimentícia, partilha de bens e na ação de regulamentação de visitas aos filhos. Além de causas trabalhistas.

AÇÃO DE NÍVEL

Em 2021, o SINCOMAM, tomou conhecimento que, alguns, Condutores de Máquinas, faziam parte de um rol de beneficiários da chamada ação de nível salarial. Trata-se de ação de execução individual, na qual as executadas (Petros e Petrobras) foram condenadas a pagar aos inativos o aumento de níveis salariais concedidos a todos os empregados da ativa em ACT de 2005/2006 e 2006/2007, com extensão aos inativos. Já tem decisões em primeira e segunda instâncias, favoráveis. Por fim, importante ressaltar que só tem direito aqueles que constam na lista. Pois, não cabe mais ajuizar ação nesse momento.

SINCOMAM informa sobre a Convenção do Trabalho Marítimo

Dr Julio Cezar Torquato
Chefe do Departamento Jurídico do SINCOMAM



A Convenção do Trabalho Marítimo 2006 ou MLC 2006 (termo em inglês *Maritime Labour Convention*) estabelece os direitos dos marítimos no trabalho, incluindo condições de emprego, vida, trabalho, saúde e segurança, além do acesso a cuidados médicos e seguridade social.

A MLC 2006 tem como objetivo estabelecer os requisitos mínimos para o trabalho a bordo de navios, condições justas de emprego, bem como regras de saúde e segurança a serem aplicáveis a gente do mar, de forma a assegurar a proteção à saúde e bem-estar social.

A Convenção do trabalho Marítimo 2006 foi regulamentada no Brasil, pelo Ministério do Trabalho e Previdência, através da Portaria MTP nº 3.802, com publicação no Diário Oficial da União de 16 de novembro de 2022.

Vale ressaltar que, o objetivo foi criar um documento único e coerente que incorporasse tanto quanto possível todas as normas atualizadas das

Convenções e Recomendações internacionais existentes sobre Trabalho Marítimo, bem como princípios fundamentais de outras Convenções internacionais sobre essa atividade tão importante para o mundo.

Os estudiosos tem chamado a Convenção do Trabalho Marítimo 2006 como o passaporte para o "trabalho decente". Com a intenção de trazer uma dignidade mínima para o trabalhador marítimo. Outro ponto importante é que todos os países membros devem observar essas normas. Como se fosse uma bússola das regras do marítimo.

No tocante a vantagens, o trabalhador tem nessas regras, princípios protetores. Dentro dessa proteção, um cuidado especial entre outros, com as horas de trabalho a bordo, pagamento de salários, assegurar que a gente do mar tenha férias adequadas, assistência médica a bordo e em terra, lavabos e banheiros deverão ser de tamanho adequado.

A Convenção do Trabalho Marítimo 2006 também prevê que o sis-

tema de ventilação dos camarotes e refeitórios deverá ser controlado, de modo a conservar o ar em condição satisfatória e assegurar circulação suficiente do ar sob todas as condições meteorológicas e climáticas.

Merece ser pontuado que, há previsão em acordos coletivos de trabalho, cláusula de garantia de manutenção do contrato de trabalho em casos de pirataria ou assalto a mão armada contra o navio. Enquanto o marítimo for mantido em cativeiro dentro ou fora do navio, seu emprego estará garantido.

A MLC 2006 assegura que a gente do mar tenha alojamento e instalações de lazer decentes a bordo, bem como direito a permissão para ir a terra em benefício de sua saúde e bem-estar e segundo as exigências operacionais de suas funções.

Por outro giro, essa norma faz com que o Brasil se adeque ao que é praticado em todo mundo. Convém pontuar que, a MLC 2006 visa a facilitar a fiscalização das atividades desenvolvidas a bordo, emitir certificado e realização de auditoria. Até mesmo para promover uma concorrência justa, pois, o comum é os sindicatos, MPT fazerem essa fiscalização. Com a MLC 2006, cada porto também terá um papel fundamental de fiscalizador.

Por fim, os países que não ratificarem essa convenção terão um olhar muito mais criterioso do mundo. Qualquer irregularidade poderá levar a retenção do navio, por exemplo.



Foto: Agência Petrobras

SAAM Towage Brasil anuncia renovação da frota de rebocadores

Companhia realiza aquisição de novas embarcações e projeta expansão de suas operações nos principais portos do país

A SAAM Towage Brasil, empresa que pertence à multinacional chilena SAAM Towage, maior operadora de rebocadores na América, anunciou que pretende expandir sua participação no mercado de apoio portuário com a aquisição de novos rebocadores de última geração e de grande potência.

Recentemente, a SAAM fechou acordo para a compra de 21 rebocadores portuários da empresa Starnav, sendo 17 em operação no Brasil e quatro ainda em construção (rebocadores azimutais com capacidade de 80 toneladas de tração estática). A aquisição, avaliada em US\$ 198 milhões, faz parte da estratégia da companhia de renovação da frota e expansão de suas operações nos portos brasileiros.

"Este acordo, que é uma das maiores transações da história da SAAM, nos permite continuar crescendo no mercado de apoio portuário e ampliar a nossa oferta de serviços para consolidar nossa liderança como principal operadora de rebocadores nas Américas e uma das maiores do mundo", declarou, por meio de nota, o gerente geral da SAAM, Macario Valdés.

A expectativa é que, quando concretizada a aquisição desses ativos, a SAAM Towage Brasil seja proprietária de uma das frotas mais competitivas e modernas do país. "A compra ainda depende da aprovação de bancos financiadores e estimamos receber os rebocadores no início de 2023", disse a Country Manager da SAAM Towage Brasil, Renata Ervilha, em entrevista exclusiva à Revista SINCOMAM.

Após obter as aprovações, a companhia assumirá a dívida associada, tanto dos ativos em operação, como dos rebocadores em construção, que será deduzida do preço total da transação. As embarcações financiadas com recursos do FMM têm como agentes financeiros o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Banco

Rebocador SAAM Towage no Porto de Suape

do Brasil. A operação de compra dos rebocadores ainda dependerá da análise do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Outra importante negociação divulgada pela SAAM Towage é a aquisição dos negócios de reboque da Ian Taylor, no Peru, e das companhias canadenses Standard Towing e Davies Tugboats, fortalecendo a oferta de serviços prestados no Brasil e em nível mundial da Divisão de Rebocadores.

A SAAM Towage presta serviços em mais de 80 portos da América, com mais de 110.000 manobras para 37.000 navios, a cada ano.

A gerente Nacional da SAAM, Renata Ervilha, destacou que "são aquisições estratégicas que permitirá ampliar a capacidade de atendimento da empresa nestes países".

Rebocadores 100% elétricos

A SAAM Towage contemplou ainda um acordo histórico e inovador com a Teck e a Neptune Terminals, que permitirá implantar os primeiros dois rebocadores elétricos para o Porto de Vancouver, no Canadá. De acordo com informações

da companhia, os rebocadores devem reduzir significativamente as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e ruído submarino.

"As novas embarcações ElectRA 2300SX foram projetadas pelo Robert Allan e reduzirão 2.400 toneladas de gases de efeito estufa a cada ano. Os rebocadores serão construídos nos estaleiros Sanmar Shipyards, na Turquia. Estas novas incorporações estão alinhadas ao nosso objetivo de promover a inovação e o desenvolvimento de uma operação cada vez mais sustentável", comentou Renata Ervilha.

Os rebocadores serão alimentados por dois bancos de baterias Li-ion, transformando em embarcações 100% elétricas e zero emissões, alimentados pela rede de energia hidroelétrica da Colúmbia Britânica. A companhia informou que as embarcações devem ser entregues durante o segundo semestre de 2023.

Certificações

A SAAM Towage Brasil também recebeu a certificação Selo de Ouro, a mais alta no Programa GHG Protocol, ferramenta internacional

utilizada por empresas para quantificar e gerenciar as emissões de gases de efeito estufa (GEE) de escopo 1 e 2.

"Este selo confirma o compromisso ambiental da SAAM Towage, pelo qual fornecemos dados públicos, completos e de qualidade sobre as emissões da companhia. Temos trabalhado para melhorar a gestão de emissões em todas as nossas operações", enfatizou Renata Ervilha.

Em compromisso ao meio ambiente e a sustentabilidade, a SAAM informou, em nota, que conseguiu reduzir suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) em 13% em 2021 em comparação com o ano-base de 2017, avançando em direção a uma operação cada vez mais sustentável.

Acordo Internacional

Outra negociação importante foi a assinatura de um acordo entre a SAAM Towage Canada e a Coast Tsimshian Enterprises. Segundo a companhia, esta aliança é a primeira deste tipo para a indústria de reboques na costa canadense do Pacífico e é o resultado de anos de colaboração e diálogo entre as partes.



Rebocador SAAM Arthur no Porto de Itaguaí (RJ)

“Todas as nossas embarcações lotam Condutores de Máquinas. O número de tripulantes por embarcação varia de acordo com arqueação bruta (capacidade) de cada rebocador”, afirmou a Country Manager da SAAM Towage no Brasil, Renata Ervilha.



Porto de Suape

Em relação a comunidade indígena local, a gestora da SAAM Towage Brasil, explicou que, trata-se de uma aliança estratégica entre a empresa e as comunidades indígenas que vivem na região que a SAAM realiza operações.

“Muito membros da Coast Tsimshian Enterprises fizeram contribuições significativas para a SAAM, servindo em funções como comandantes, chefes de máquinas, marinheiros, entre outras funções. Por meio desta aliança, a SAAM Towage Canada prestará serviços de apoio portuário no território tradicional da Coast Tsimshian, incluindo o Porto do Príncipe Rupert e o Porto Edward. Além disso, a aliança estabelecerá benefícios sustentáveis a longo prazo para a Lax Kw'alaams e a Metlakatla First Nation e proporcionará acesso à educação, treinamento e oportunidades de emprego para seus membros”, ressaltou Renata Ervilha.

A Coast Tsimshian Enterprises Ltd. é uma empresa de caráter colaborativo com 100% de propriedade indígena e se divide entre o povo Lax Kw'alaams e a Primeira Nação Metlakatla. A empresa desenvolve parcerias com organizações de primeira classe para promover o desenvolvimento das comunidades indígenas.

Oportunidades para marítimos

Em conversa com a reportagem do SINCOMAM, a CEO da SAAM Towage Brasil, Renata Ervilha, ressaltou que os Condutores de Máquinas da Marinha Mercante brasileira são essenciais para a operação da companhia. “A taxa de disponibilidade de nossos rebocadores e a segurança de nossas manobras depende bastante da manutenção preventiva sistemática de nossas embarcações. A praça de máquinas, sob responsabilidade dos CDMs, é o coração de nossas embarcações. Para nós, nosso pessoal é fundamental para a proposta de valor que entregamos a nossos clientes. Tanto as tripulações quanto o pessoal em terra são experientes, conscientes da segurança e altamente treinados, e isto também se aplica aos CDMs”, afirmou.

Questionada sobre um dos principais desafios da indústria naval do país, que é a formação e a qualificação de mão de obra especializada, Renata Ervilha, disse que a SAAM tem, nesse momento, CDMs realizando estágios nas embarcações e que tem tido uma excelente impressão dos novos formandos. “Estamos muito satisfeitos com o interesse, dedicação e comprometimento demonstrado a bordo”.

A gestora ressaltou que as negociações com o SINCOMAM sempre se pautaram no bom senso e interesse comum das partes e que a empresa tem tido excelente relacionamento com o sindicato nesses últimos anos.

A SAAM Towage Brasil opera atualmente 49 rebocadores, sendo 45 próprios e quatro afretados a casco nu, em 13 dos principais portos da costa brasileira, de norte a sul do país.

Sobre a SAAM Towage

A SAAM é uma empresa multinacional que presta serviços para o comércio internacional por meio três divisões de negócios: Terminais Portuários, Rebocadores e Logística. Com 60 anos de experiência, a SAAM está presente em 14 países da América do Norte, Central e Sul, gerando emprego para cerca de 8.500 trabalhadores. A SAAM Towage é a maior operadora de serviços de reboque da América.

BR do Mar: entenda como a nova regra prejudica os empregos dos marítimos

Por Wallace Ribeiro Albernaz
Diretor administrativo do SINCOMAM



Foto: divulgação

Estaleiro Atlântico Sul

Em 07 de janeiro de 2022 foi sancionada a Lei nº 14.301/2022, que instituiu a “BR DO MAR” – um programa supostamente criado para estimular o transporte de cargas através da Cabotagem. Em suma, a intenção do Ministério da Infraestrutura foi criar um pacote de medidas que incentivem os armadores a afretarem embarcações estrangeiras para operarem em águas brasileiras.

A diretoria do SINCOMAM acompanhou desde a fase embrionária diversos pontos controversos do programa, alguns dos quais merecem relevante destaque por afetar diretamente a comunidade marítima brasileira, especialmente os Condutores de Máquinas.

Tramitando ainda como projeto de Lei, diversas propostas de emendas foram apresentadas por parlamentares e, cumprindo com o seu dever de ofício, algumas propostas também foram postuladas pelo SINCOMAM. Na época, ofícios foram enviados para os deputados federais e também para os senadores contendo, fundamentalmente, o rogo em favor dos profissionais marítimos, isto é, que a tripulação fosse 100% brasileira, haja vista que eles poderiam afretar sem ter que construir navios em nossos estaleiros.

Um outro seguimento defendia 2/3 de brasileiros a bordo dessas embarcações, o que em ato seguido achávamos que talvez pudéssemos salvar ao menos esse

quantitativo, conforme previa a Resolução Normativa nº 42. Contudo, em 01 de dezembro de 2017 a Resolução Normativa nº 06 substituiu a anterior, estabelecendo um percentual menor de brasileiros a bordo dos navios que operam na Cabotagem. Conforme prevê o art. 4, III, "b", o quantitativo mínimo de brasileiros em navios que operam na Cabotagem é de apenas 1/3 (um terço) do total, e somente após 180 (cento e oitenta) dias de operação. Uma redução de 50% em comparação ao que determinava a Resolução Normativa anterior.

A principal crítica do SINCOMAM ao programa foi exatamente esta. Um programa oriundo do poder executivo, o qual se proclamava ferrosamente **PATRIOTA**, desnacionalizando a mão de obra da Marinha Mercante brasileira num movimento aparentemente organizado, haja vista que anteriormente à edição do projeto de Lei, o próprio Conselho Nacional de Imigração editou a RN 06, substituindo assim a RN 42, facilitando a entrada de estrangeiros, o que nos passa a impressão que tudo já estava orquestrado.

No dia 13 de outubro de 2020, o SINCOMAM disparou cópias do ofício 036/2020 a todos os deputados federais solicitando emendas no inciso II do art. 9º do, então, Projeto de Lei no sentido de estabelecer tripulação integralmente brasileira. Neste mesmo documento, a diretoria do SINCOMAM clamou aos deputados que alterassem regulamentação da relação de trabalho prevista no projeto de Lei, em seu art. 12º que trazia a legislação da bandeira arvorada como aplicável aos profissionais ali tripulados. O pedido do SINCOMAM foi no sentido de atribuir a Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT Brasileira aos profissionais marítimos brasileiros embarcados nesses navios. Note que aqui defendemos não somente o espaço do Condutor de Máquinas brasileiro, mas de todos os marítimos. Da mesma maneira, no dia 12 de março de 2021, cópias do ofício 016/2021 foram enviadas aos senadores da República contendo os mesmos pedidos.

Ironicamente, após o envio desses ofícios, alguns parlamentares apresentaram emendas precisamente no sentido contrário aos pedidos postulados. O senador Marcos do Val (PODEMOS/ES), por exemplo, apresentou emenda para retirar do projeto o trecho que determina o percentual mínimo de brasileiros. Na emenda apresentada justificou que o percentual de 1/3 de brasileiros era elevado. O deputado federal General Girão (PL/RN) também apresentou emenda que trata do percentual de brasileiros a bordo. Para o general apenas o Comandante, o Chefe de Máquinas, o Condutor de Máquinas e o Mestre de Cabotagem devem ser brasileiros.

Firmemente posicionada em entendimento contrário ao dos citados parlamentares, a diretoria do SINCOMAM buscou apoio em diversas esferas com o propósito de resguardar os interesses dos marítimos brasileiros. Não se trata apenas de reserva de mercado, mas, em última análise, da nossa soberania, isto é, segurança nacional. Isto porque a existência de tripulantes estrangeiros com autorização para transitarem e estabelecerem residência sem as mesmas exigências que são impostas aos demais imigrantes, pelo simples fato de serem tripulantes de navios cujo os armadores aderiram à programas de benefícios tributários, sujei-

ta o cidadão brasileiro e a segurança do meio à riscos desconhecidos uma vez que este tripulante não brasileiro não atendeu às mesmas exigências demandadas em processos normais de imigração.

Sem contar que os armadores não têm mais obrigação de construir navios em nossos estaleiros, ficando a indústria naval entregue as traças e ao desemprego em massa. Para que construir se posso afretar um navio com tripulação e tudo,

pouco importando se vai continuar havendo desemprego nos estaleiros e na área marítima, o que importa é o lucro desenfreado às custas da fome e do desemprego do povo brasileiro, esse é o mecanismo.

Infelizmente apesar dos clamores, prós e contrários, o projeto foi sancionado com vetos – alguns derrubados, posteriormente pelo Congresso, e o trecho que regulamenta o quantitativo de brasileiros se manteve em 1/3. Tal como ocorreu com a reforma trabalhista em 2017, seus frutos somente serão notados claramente com o curto passar do tempo que certamente causará (o que já ocorre) o flagelo do desemprego na área dos estaleiros e na área marítima, deixando as entranhas da nossa soberania ainda mais aberta. Em caso de um conflito, os navios mercantes se recolhem para suas bandeiras de origem, o país que não tiver sua própria frota ficará refém e cairá de joelhos diante do inimigo, pois os primeiros alvos sempre foram os navios mercantes. Outrossim, também sabemos que nenhuma grande nação jamais abriu ou abrirá a sua cabotagem para embarcações estrangeiras, só o BRASIL fez isso em nome do neoliberalismo, do lucro desenfreado dos apátridas que não se importam com a dor alheia, causando sofrimento e retirando a esperança e a dignidade daqueles que lutam pelo emprego em um país onde se espolia cada vez mais a classe trabalhadora. O nosso povo não merece isso. Continuaremos lutando por dias melhores na esperança de fazermos um país mais justo e solidário. Que DEUS nos abençoe!

Aqui defendemos
não somente o
espaço do Condutor
de Máquinas
brasileiro, mas de
todos os marítimos

Petrobras aprova o Plano Estratégico 2023-2027

Companhia prevê investimentos
de US\$ 78 bilhões para
os próximos cinco anos

A Petrobras divulgou o Plano Estratégico (PE) para o período 2023-2027, que prevê um aumento de 15% no volume de investimentos ao longo dos próximos cinco anos, atingindo US\$ 78 bilhões (CAPEX), além de cerca de US\$ 20 bilhões previstos em novos afretamentos de plataformas, totalizando assim quase US\$ 100 bilhões de recursos em projetos.

Segundo o comunicado divulgado pela Estatal, o valor está no mesmo patamar que a média dos pares da indústria. Considerando apenas o CAPEX, o montante é superior à média dos últimos cinco planos estratégicos, que foi de US\$ 72 bilhões, e sinaliza que os investimentos voltaram ao patamar pré-covid.



Fotos: Agência Petrobras

FPSO Anita Garibaldi

“O novo Plano Estratégico (PE) consolida a Petrobras como a maior investidora do país e inclui todos os projetos que apresentaram viabilidade econômica segundo os critérios de governança e aprovação da empresa, não havendo qualquer represamento de projetos por restrição orçamentária, ressaltou a companhia.

Como destaque, os projetos com foco na transição energética direcionados a iniciativas em baixo carbono foram alavancados e atingem US\$ 4,4 bilhões, dos quais US\$ 3,7 bilhões serão aplicados em projetos que contribuem para as iniciativas de descarbonização das operações (escopos 1 e 2), US\$ 600 milhões em iniciativas do Programa BioRefino (diesel renovável e bioquerosene de aviação) e US\$ 100 milhões em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) para novas competências.

Do total de US\$ 3,7 bilhões dos projetos de descarbonização, destaca-se o fundo para desenvolvimento de novas iniciativas para descarbonização, totalizando US\$ 600 milhões em aportes em projetos que contribuem para descarbonização das operações da empresa, quase o dobro dos recursos alocados para o fundo no plano estratégico anterior. Os demais US\$ 3,1 bilhões estão detalhados nos segmentos de negócio da companhia, com destaque para captura, utilização e armazenamento de carbono (CCUS); sistemas de detecção de metano; configuração All Electric (eletrificação de plataformas); sistema de recuperação de gases, incluindo flare fechado eficiência energética e projetos de redução de emissões em refinarias.

No âmbito da transição energética, foram identificados três novos negócios - hidrogênio, eólica offshore e captura de carbono - onde a Petrobras definiu, depois de estudar diversas rotas de oportunidades em diversificação rentável, que serão aprofundados estudos e avaliadas oportunidades em projetos. Ainda como parte das iniciativas em diversificação rentável, foi definida a continuidade de atuação em biorrefino, já iniciada em planos anteriores.

Exploração e Produção

Dentre os investimentos previstos para os próximos cinco anos, US\$ 64 bilhões (83% do CAPEX) serão alocados na área de Exploração e Produção. A maior parte será destinada a projetos no pré-sal, que responderá por 78% de toda a produção da Petrobras em 2027. A companhia projeta atingir em cinco anos a marca de 3,1 milhões de barris equivalentes de óleo e gás por dia. De acordo com a Estatal, nesse período, entrarão em produção 18 novos FPSOs (unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência) em oito diferentes áreas, das quais cinco unidades devem iniciar a operação até 2023.

No período, a capacidade de produção instalada no campo de Búzios mais que triplicará, saltando de 600 mil barris de petróleo por dia em 2023 para 2 milhões de barris em 2027. A companhia informou que, o investimento previsto no ativo de Búzios será de US\$ 23 bilhões no quinquênio.

A Bacia de Campos também receberá volume importante de investimentos (US\$ 18 bilhões), com foco sobretudo nos projetos de renovação, com a revitalização de diversos campos maduros. Para isso serão instalados cinco novos FPSOs e cerca de 150 novos poços que irão garantir em 2027 a marca de 900 mil barris de óleo equivalente por dia produzidos na Bacia de Campos.

A exploração na Margem Equatorial, nova fronteira exploratória localizada no norte e nordeste da costa brasileira, em faixa que se estende do Amapá ao Rio Grande do Norte, receberá investimentos de aproximadamente US\$ 3 bilhões. Também serão aplicados recursos para a ampliação da infraestrutura de escoamento de gás, com a entrada de três novas rotas até 2027, somando mais de 50 milhões de m³/dia de capacidade de oferta de gás: Rota 3 conectada à UPGN de Itaboraí que terá uma capacidade de processamento de 21 milhões de m³/dia; Sergipe Águas Profundas (SEAP) com outros 18 milhões de m³/dia; e BM-C-33 com 16 milhões de m³/dia no Norte Fluminense.

Refino e Gás Natural

A área de Refino e Gás Natural também terá uma ampliação do seu Capex, em cerca de 30% em relação ao plano anterior, totalizando US\$ 9,2 bilhões entre 2023 e 2027. Cerca da metade será aplicado na expansão e aumento da qualidade e eficiência do refino.

O plano destaca investimentos em oito novas unidades de processamento, além de seis obras de adequações de grande porte em unidades já existentes. Com esses projetos concluídos, prevê-se aumento de capacidade de processamento e conversão do refino da Petrobras em 154 mil de barris por dia (bpd) e a capacidade de produção de Diesel S-10 será ampliada em mais de 300 mil bpd.

Haverá ampliação também nos projetos do Programa BioRefino, com destaque para o Diesel R, o diesel com conteúdo renovável da Petrobras. A capacidade de produção, por coprocessamento, chegará em 2027 a 154 mil bpd de Diesel R5 (com 5% de conteúdo renovável), por meio da expansão do coprocessamento na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR), no Paraná, e início do coprocessamento nas refinarias Presidente Bernardes, em Cubatão (RPBC) e Refinaria de Paulínia (REPLAN), ambas em São Paulo, e na Refinaria Duque de Caxias (REDUC), no Rio de Janeiro.

No Programa BioRefino, serão investidos cerca de US\$ 600 milhões, com destaque para construção de uma planta dedicada de bioquerosene de aviação (BioQAV) e Diesel Renovável na Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão RPBC (SP), que terá capacidade para 6 mil barris por dia de BioQAV, 6 mil barris por dia de Diesel R100 (100% de conteúdo renovável) e 3 mil barris por dia de outros produtos de base renovável.

Desinvestimentos

A Petrobras finalizou informando que o Plano Estratégico segue com a expectativa de desinvestimentos entre US\$ 10 bilhões e US\$ 20 bilhões no quinquênio (2023-2027), o que contribuirá para melhorar a eficiência operacional da Companhia.

Taxa de desemprego recua para 8,7% no terceiro trimestre, segundo IBGE

Esta é a menor taxa desde o segundo trimestre de 2015 (8,4%); População ocupada somou 99,3 milhões de pessoas

A taxa de desemprego no Brasil recuou para 8,7% no trimestre móvel de julho a setembro de 2022. Esse é o menor patamar desde o segundo trimestre de 2015 (8,4%). O resultado representa queda de 0,6 ponto percentual na comparação com o trimestre de abril a junho de 2022 (9,3%) e de 3,9 pontos percentuais frente ao mesmo período de 2021 (12,6%).

Os dados são da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua e foram divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

De acordo com o IBGE, a população ocupada (99,3 milhões) apresentou alta de 1% (mais 1 milhão) no trimestre e 6,8% (mais 6,3 milhões) no ano, batendo o recorde na série histórica, iniciada em 2012. A pesquisa também apontou para um total de 9,5 milhões de pessoas desocupadas, queda de 6,2% (menos 621 mil pessoas) no trimestre e 29,7% (menos 4 milhões) no ano.

Em relação a população desalentada (4,3 milhões de pessoas), esses mantiveram estabilidade perante o trimestre anterior e caiu 17,2% (menos 887 mil de pessoas) na comparação anual.

Trabalhadores com carteira assinada

Segundo a pesquisa do IBGE, o número de empregados com carteira de trabalho assinada no setor pri-



Foto: Tony Winston/Agência Brasília

vado foi de 36,3 milhões de pessoas, subindo 1,3% (482 mil pessoas) no trimestre, e os sem carteira assinada atingiram o maior nível da série histórica, apesar da estabilidade no trimestre: 13,2 milhões de pessoas.

A taxa de informalidade foi de 39,4% da população ocupada, contra 40,0% no trimestre anterior. O número de trabalhadores informais chegou a 39,1 milhões.

O número de trabalhadores por conta própria foi de 25,7 milhões de pessoas, os domésticos de 5,9 milhões e os empregadores ficaram em 4,4 milhões.

Ainda conforme os dados da Pnad, as seguintes atividades influenciaram a queda no desemprego: administração pública, defesa, seguridade social, educação, saúde humana e serviços sociais (1,8%, ou mais 315 mil pessoas) e outros serviços (6,8%, ou mais 348 mil pessoas). Os demais grupos não apresentaram variação significativa.

Você já tem a Carteira de Trabalho Digital?

- 1 Baixe o aplicativo Carteira de Trabalho Digital (Android ou iOS)
- 2 Acesse com CPF e crie uma conta no site www.acesso.gov.br
- 3 Após o cadastro, sua carteira digital estará disponível

A Carteira de Trabalho e Previdência Social Digital (CTPS Digital) foi criada para substituir o documento físico de papel, passando a ser emitida automaticamente para todo brasileiro ou estrangeiro que possua inscrição no Cadastro das Pessoas Físicas (CPF), permitindo que o trabalhador acompanhe todos os registros de sua vida profissional.



Rússia x Ucrânia:

Guerra que não tem fim

Mísseis atingem Polônia, país-membro da Otan, e deixam 2 mortos; Guerra completou 300 dias sem perspectivas de negociação

Por Margarida Putti

O conflito militar entre Rússia e Ucrânia, que chegou aos 300 dias, continua sem nenhum sinal de cessar-fogo ou sequer a possibilidade de retomada das negociações entre as lideranças dos dois países. A invasão russa, iniciada em 24 de fevereiro de 2022, destruiu edifícios, casas, escolas, hospitais e ruas foram transformadas em verdadeiros campos de batalha. Os ataques promovidos pelo presidente russo, Vladimir Putin, estão sendo diários e, recentemente, foram direcionados contra a infraestrutura de energia, portos, comando militar e instalações de comunicação na Ucrânia.

Os pedidos do presidente da Ucrânia, Volodymyr Zelensky, aos militares em guerra têm sido de perseverança e resistência à invasão russa. Zelensky utiliza sua audiência nas redes sociais para relatar os problemas enfrentados no país e encorajar as tropas ucranianas e população civil.

Segundo estimativas da Organização das Nações Unidas (ONU), mais de 5,6 mil civis foram mortos e 8 mil ficaram feridos na guerra. A ONU alerta que estes números podem estar muito aquém dos reais. Os principais países envolvidos nos esforços para ajudar a Ucrânia são os aliados na OTAN (Organização do Tratado do Atlântico Norte) e na União Europeia (UE) e as nações vizinhas, que têm sido responsáveis por receber a maior parte dos ucranianos fugindo da guerra.

De acordo com fonte ouvida pela reportagem da Revista SINCOMAM, moradora de Berlim (Alemanha), a maioria da população vê com preocupação a situação econômica do país, devido a Guerra na Ucrânia. Segundo a moradora, o custo da energia elétrica está elevado. Existe um incentivo e conscientização de racionalização de energia principalmente agora no inverno quando o consumo costuma aumentar. Os alimentos no supermercado já estão mais caros e a gasolina também sofreu reajustes. "A Alemanha tem realizado uma força tarefa para receber os refugiados vindos da Ucrânia, que todos os dias chegam em trens na estação central de Berlim. As famílias são acolhidas e recebem suporte de migração, assim como atendimento, orientação, alimentação e hos-



Foto: Iluzishan-Freepik

pedagem. Também há grupos de voluntários com iniciativas sociais. As crianças e adolescentes são direcionados para a escola, assim não perdem os estudos. A população também aguarda um posicionamento da OTAN em relação a ocorrência da queda dos mísseis na Polônia".

Desastre mundial

Diversas cidades ucranianas foram tomadas pelos russos, entre elas a região portuária de Mariupol, às margens do Mar Negro, considerado o mais importante centro industrial do país. A cidade se transformou em um dos principais alvos dos ataques russos, bombardeada por foguetes e mísseis que destruíram mais de 90% da região. Os portos da Ucrânia foram bloqueados e a insegurança marítima travou a exportação de milho, soja, grãos e fertilizantes.

Também ocorreram explosões e bombardeios na usina nuclear de Zaporizhzhia, que está sob controle da Rússia. Na ocasião, o incêndio foi controlado e a informação é de que o nível de radiação permanece dentro da normalidade.

Dois mísseis atingiram a Polônia, país-membro da OTAN, causando a morte de duas pessoas. A cidade afetada fica na fronteira com a Ucrânia. O caso está sendo investigado pela organização, ainda sem resposta. A Ucrânia acusa a Rússia, que nega a autoria.

Até o fechamento da 19ª edição da Revista SINCOMAM, os conflitos entre Rússia e Ucrânia permaneciam. Nenhum dos países-membros da OTAN ou da União Europeia manifestou intenção de interferir na guerra. Vale ressaltar que, países pertencentes a aliança tem o compromisso de se defender mutuamente em caso de ataque armado contra qualquer um deles.



OBITUÁRIOS SINCOMAM

O SINCOMAM, por meio de seu Presidente Alcir da Costa Albernoz, se solidariza com os familiares de todos os associados que nos deixaram nos anos de 2018/2021/2022. Em singela homenagem fazemos questão de manifestar nosso pesar e condolências a todos, conforme lista a seguir:

CONDUTOR DE MÁQUINAS	FALECIMENTO
Herve Castilho da Costa	16/09/2018
Josue Luiz de Souza	02/2021
Aprigio Torres Alves	12/02/2021
Fernando Pereira de Souza	27/02/2021
Luiz Jose Trindade	20/03/2021
Pedro Navarro Brandão	23/03/2021
Marco Antonio Pinto Maciel	29/03/2021
Juarez Ferreira	04/2021
Idenbergue Ferreira de Sousa	02/04/2021
Milton Silva Gomes	08/04/2021
Pedro Antonio de Goes	05/2021
Paulo Dorr Correa	21/05/2021
Ubiratan Figueiredo de Jesus	28/05/2021
Altair Athanagildo Westphal	29/05/2021
Leandro Rosa do Vale	03/06/2021
Marcus Vinicius Monteiro Calixto	07/2021
Jose Peres	24/07/2021
Eneas Gomes	13/08/2021
Paulo Raimundo da Silva	13/08/2021
Ubirajara Alves Ferreira	01/09/2021
Petrucio Jose dos Santos	10/01/2022
Paulo Cesar Ribeiro	12/01/2022
João Tenório da Costa	02/2022
Humberto Lino da Silva Filho	04/02/2022
Ricardo Cezar de Jesus	27/02/2022
Joel Duarte	12/03/2022
Guaraci Soares	13/03/2022
Boanerges Boução de Paiva	10/05/2022
Eraldo Falcão Sampaio	07/2022
Joaquim Jose Alves	07/2022
Aluizio Candido de Assis	21/09/2022

RIO DE JANEIRO

AUTO-ESCOLA

► **Family** – 15% no pagamento à vista e de 10% de desconto em pagamentos parcelados. Tel.: (21) 2524-4774. Site: www.autoescolafamily.com.br.

COLÉGIOS

► **Intellectus** – Descontos de 10% de desconto nas mensalidades do Colégio e 20% de desconto nas mensalidades do Curso pré-vestibular, além de mais 10% sempre que o pagamento das mensalidades for efetuado até o dia 05 de cada mês. Unidade Vila Isabel: (21) 2570-1249/Meier: (21) 2229-9250/Tijuca: (21) 2570-5761/Freguesia: (21) 2456-6005. Site: www.cursorintellectus.com.br.

► **Externato Santo Antonio (Esa)** – 20% de desconto nos cursos de Ensino Infantil, Ensino Fundamental I e II, Ensino Médio. Tel.: (21) 2547-7177/(21) 98476-7702. Site: www.esa.net.br/www.cursopreparatorioesa.com.br

► **Liceu de Artes e Ofícios** – 40% a 50% de desconto nos Cursos de Educação Infantil, Curso de Alfabetização, Ensino Integral (do maternal à 4ª série do ensino fundamental), Ensino Fundamental, Ensino Médio, Ensino Médio Técnico, Publicidade ou Informática. Tel.: (21) 2277-7600. Site: www.liceudeartesoficios.com.br.

► **Rezende Rammel** – 15% de desconto. Tel.: (21) 3296-3550. Site: www.etr.com.br.

► **Colégio Realengo** – Desconto nos cursos de Creche até Pós-Médio. Tel.: (21) 3159-1249. Site: www.colgiorrealengo.com.br.

► **Colégio VIP Brás de Pina** – 3,5% de desconto em todos os cursos. Tel.: (21) 2260-6088, Rua Taborari, 372 – Brás de Pina, Rio de Janeiro. Site: <http://vipbrasdepina.com.br> E-mail: colgiovip.bp@gmail.com

CURSOS DE IDIOMAS

► **Fisk** – 20% nas turmas regulares; 10% nas turmas promocionais. Tel.: (21) 2412-2387. Site: www.fisk.com.br.

► **IFESP - Instituto de Estudos Franceses e Europeus de São Paulo** – Descontos nos cursos de idiomas, treinamentos e de capacitação profissional. WhatsApp: (11) 99111-9425. Email: consultoria1@ifesp.com.br

► **Open English** – Descontos a partir de 70% aos associados e seus dependentes. Tel.: (11) 4950-6222 Contato: Tatiane Arruda. www.openenglish.com.br

► **Skill – RJ** – 15% de desconto nas unidades. Tel.: (21) 3681-6418/2488-2598. Site: www.skill.com.br.

CURSOS DE INFORMÁTICA

► **JFW** – 10% de desconto. Tel.: (21) 2702-6969/3408-9100/2672-9071/2488-9100. Site: www.jfw.com.br

► **Microlins** – No centro: 50% de desconto na matrícula e 40% de desconto na mensalidade. Tel.: (21) 2220-0770. Unidades: Caxias, Bonsucesso, Madureira e São Gonçalo, desconto de 36,37%. Itaboraí: desconto de 35%. Tel.: (21) 2635-3000. Cabo-Frio: 50% de desconto. Tel.: (22) 2643-0235. Itaguaí: 40% de desconto (21) 2687-7659. Site: www.microlins.com.br

► **Pearson Brazil** – Oferece desconto de 30% de desconto na mensalidade e matrícula isenta. Tel.: (19) 3743-2088 – Site: www.pearson.com.br

PROFISSIONALIZANTE

► **Escola Técnica Centro Rio** – 20% de desconto sobre o valor da matrícula e demais mensalidades dos cursos técnicos e de qualificação profissional. Site: www.escolacentrorio.com.br

► **Escola Técnica Rezende Rammel** – 40% de desconto. Tel.: (21) 3296-3550. Site: www.etr.com.br

► **Instituto Brasil OFFSHORE** – Ensino Profissionalizante. 20% de desconto no curso

de Solda (Mig/Mag, Arame Tubular, Eletrodo Revestido ou Tig), 30% de desconto no curso de Elétrica Residencial e Predial. 30% de desconto no curso Instalação e Manutenção de Ar Condicionado Split. 50% de desconto nos cursos de Petróleo e Gás, Inglês, Auxiliar Administrativo, Informática, Montagem e Manutenção de Computadores. Tel.: (21) 3624-4011/3624-4012

► **West Group** – 20% de desconto nos cursos em pagamento a vista e 10% nos cursos parcelados. Tel.: (21) 3900-6150 Site: <http://westgroup.com.br>

FACULDADES

► **Castelo Branco** – Desconto a partir de 20%. Tel.: (21) 3216-7700. Site: www.castelobranco.br

► **Celso Lisboa** – 30% de desconto nos cursos de graduação, Licenciaturas e superiores profissionais de Tecnologia. Tel.: (21) 3288-4722 Site: www.celsolisboa.com.br

► **Complexo Educacional Damásio de Jesus** – 20% nos cursos oferecidos na Unidade Centro/RJ. Tel.: (21) 2262-4658.

Site: www.damasio.com.br

► **Estácio de Sá** – Desconto de 20% a 50% dependendo do curso, campus e turno. Tel.: (21) 3231-0000/0800 282 3231. Site: www.estacio.br.

► **Faculdades Integradas de Jacarepaguá (FIJ)** – 40% de desconto. Tel.: (21) 2447-4700. Site: www.fij.br

► **Faculdade São José** – Oferece desconto nos cursos de graduação. Tel.: (21) 3159-1249. Site: www.saojose.br

► **FGV** – Descontos de 10%. Tel.: (21) 2673-3786. Site: www.mebbrasil.com.br/fgv

► **Instituto a Voz do Mestre** – 10% de desconto para os cursos de graduação e pós-graduação à distância. Tel.: (21) 96486-8436/3139-4105/3253-5941. Site: www.avm.edu.br.

► **SUESC** – Desconto de até 25%. Tel.: (21) 3509-2689. Site: www.uniesp.edu.br

► **Uni La Salle** – Descontos de até 20%. Tel.: (21) 2199-6600. Site: www.unilasaller.org

► **Universidade Cândido Mendes** – Graduação Presencial 55% de desconto. Ead 70% de desconto. Pós Graduação 55% de desconto. Tel.: (21) 3543-6418.

► **Universidade Veiga de Almeida** – Descontos a partir de 15%. Tel.: (21) 2574-8888/ 0800 024 6172.

► **Universo** – Descontos de 30% nos cursos de Graduação e 20% na pós-graduação. 30% na Educação Infantil, Ensino Fundamental, Médio, Ensino Especial e Educação Profissional (Unidades de São Gonçalo e Piratininga). Tel.: (21) 2138-3432. Site: www.universo.edu.br/portal

DIVERSOS

► **Central Taxi** – Tel.: (21) 2195-1000/3035-1000 Site: www.centraltaxi.com.br.

► **Mathias Corretora De Seguros** – 15% de desconto em seguros de automóvel (exceto para quem já tiver seguro na seguradora conveniada) Tel.: (21) 3264.8794. Site: mathiascorretora.com.br.

► **Park Corretora de Seguros** – 15% de desconto nos seguros oferecidos pela empresa. Tel.: (21) 3173-3383/2252-4585. E-mail: marceloparkseguros@gmail.com.

► **Studio Marcello Moragas** – 17% de desconto na mensalidade e isenção na matrícula. Tel.: (21) 2203-0622/2223-0177. Site: www.moragas.com.br.

LAZER

► **Club de Férias** – Preços econômicos a nível nacional, aos associados e seus dependentes em hotéis, pousadas, colônias de férias, além de condições especiais na Personal Doctor. Tel.: (11) 2854-6300/2854-6264/3104-5644/3101-5855/3101-4002. Site: www.clubdeferias.com.br

► **Hotel Atlântico Avenida** – Oferece tarifas condições especiais para hospedagem. Tel.: (21) 99165-7727. Site: www.atlanticoavenida.com.br

► **Hotel Atlântico Tower** – Tel.: (21) 2042-2730

► **Hotel Atlântico Prime** – Tel.: (21) 3444-6800

► **Hotel Granada** – Oferece tarifas e condições especiais para hospedagem. Tel.: (21) 2526-6600. Site: www.hotelgranada.com.br

► **Hotel Mandrágora** – Búzios – 35% de desconto nos períodos de baixa temporada (01/03 até 15/12 exceto férias de julho e feriados). 15% de desconto nos períodos de alta temporada (16/12 a 18/02). Tel.: (22) 2623-1348. Site: www.hotelmandragora.com.br.

► **Hotel Monte Alegre** – 40% nas diárias, este benefício não inclui pacotes em datas especiais. Tel.: (21) 2277-7300. Site: hotelmontealegre.com.br.

► **Hotel Recanto** – Penedo – 10% de desconto para uma pessoa ou casais e 15% para grupos, nos períodos de alta e baixa temporada. Tel.: (24) 3351-1253.

► **One Hotel Búzios** – 20% de desconto para uma pessoa ou casal e 25% para grupos, não proporcionais ao período de alta e baixa temporada. Tel.: (21) 3061-1230. Site: www.onehotelbuzios.com.br.

► **Pousada Água Marinha** – 5% de desconto na alta temporada. 10% de desconto na baixa temporada. Cabo Frio – Tels.: (22) 2643-8447/2645-0719. Site: www.pousadaaguamarinhacabofrio.com.br.

► **Pousada Rayer Land** – Baixa temporada: 20% de desconto e na alta temporada: 10% de desconto sobre o valor de balcão. Tels.: (22) 2622-4754/2622-4094. – Arraial do Cabo. Site: www.rayerland.com.br.

► **Pousada Itaúna Inn** – 10% de desconto. Tels.: (22) 2651-1257/9938-3071 – Saquarema Site: www.itaunainn.saquarema.com.br.

► **Restaurante Verde Town** – 10% de desconto no peso da refeição até às 14:00 horas. Após este horário prevalece a promoção vigente no período. Tels.: (21) 2233-8543/2237-8676. Site: www.verdetown.com.br

► **SESI – RJ** – 10% nas consultas médicas, odontológicas e área da educação e 30% na mensalidade do Clube SESI. Tel.: 0800 023 1231. E-mail: faleconosco@firjan.org.br.

► **Ymbú Entretenimento** – Oferece 50% de desconto em todos os eventos. Endereço: Rua Almirante Tamandré, 66 Sala 615. Tel.: (21) 3477-2166

► **Hot Star Turismo** – Oferece 3% de desconto abatido na entrada (excluídas as taxas de embarque) para qualquer pacote turístico nacional ou internacional que inclua parte aérea mais parte terrestre. 2% de desconto para pacotes terrestres. 2% de desconto em cruzeiros marítimos. Tel.: (21) 2215-2973. Site: www.hotstarturismo.com.br

SAÚDE, ODONTOLÓGICO E ESTÉTICA

► **Espaço Inttegrare** – Oferece 20% de desconto em todas as terapias. Desconto especial em exames de Audiometria, Timpanometria e Teste da orelhinha. 10% de desconto em aparelhos auditivos para pagamento a vista ou em até 10 vezes sem juros. Tel.: (21) 2595-1312 – E-mail: inttegrare@inttegrare.com.br

► **Mison Estética** – Oferece 20% de desconto em todos os tratamentos de estética facial e corporal (exceto procedimentos médicos). Tel.: (21) 2558-7923/2285-3412/99263-2241. Site: www.misonestetica.com.br

► **Sempre Vida** – O associado paga à vista os seguintes preços: R\$ 49,90 em Belo Horizonte; Rio de Janeiro/Minas Gerais R\$ 60,00 a unidade de consulta em Contagem e exames laboratoriais de imagens e outros como Procedimentos e Odontologia completa com 30% a 70% de desconto no valor particular. Rio de Janeiro/RJ: Tel.: (21) 3556-1118. Belo Horizonte/MG – Tel.: (31) 3271-9725 Contagem/MG – Tel.: (31) 3395-3596. Site: www.clinicasemprevida.com.br

► **Sorridents Clínicas Odontológicas** – Condições especiais em mais de 160 unidades em todo Brasil. 0800 601 1520 Site: www.sorridents.com.br

NORDESTE

ENSINO

► **Datacontrol** – 20% de desconto. Tel.: (98) 4009-6000. Site: www.datacontrolbr.com.br.

► **Escola Batista Ludovicense/MA** – 20% de desconto sob o valor normal das mensalidades de todos os cursos oferecidos. Tels.: (98) 3232- 5216. Site: www.batistaludovicense.com.br.

► **CCAA/Alagoinhas/BA** – 40% de desconto para alunos novos e 15% nos outros períodos. Tels.: (75) 3421-9844/3422-0405. Site: www.ccaa.com.br.

► **Colégio Santa Teresa** – Tel.: (98) 3231-5288 Site: <http://home.colegiosantateresa.com.br>

► **FTC – Faculdade de Tecnologia e Ciências (IMES) – BA** – Descontos que variam de 10% a 20% incidente sobre o valor das mensalidades dos cursos de graduação e pós-graduação. Tel.: (71) 3254-6666. Site: www.ftc.br.

► **SESI-MA** – Desconto de 10% nas consultas médicas e 30% na mensalidade. (processo de renovação) Tels.: (98) 3212-1822/3212-1862/3212-1821

► **UNI-RN** – Descontos de 10% a 25% para os cursos de Graduação e 20% para todos os cursos de pós-graduação. Tel.: (84) 3215-2917 Site: www.unim.edu.br/

LAZER

► **Hotel Solar do Imperador** – Oferece tabela de tarifas especiais. Tel.: (73) 3288-2647 Site: www.soldardoimperador.com.br

SANTOS

ENSINO

► **Colégio Laly** – 20% de desconto. Tel.: (13) 3358-2042/(13) 3358-2842. Site: www.colgialaly.com.br.

► **Fundação Lusiadas** – Desconto de até 20%. Tel.: (13) 3202-4100/3202-4600. Site: www.lusiada.br.

► **Microlins Boqueirão** – 10% de desconto. Tel.: (13) 3223-8189. Site: www.microlins.com.br.

► **Paulistec** – Mensalidades de R\$ 420,00 (pode parcelar). Tel.: (13) 3219-2490.

► **San Petro** – 60% de desconto. Tel.: (13) 3223-2414. Site: www.sanpetro.com.br.

► **Tecnoponta Treinamentos** – Descontos de até 25%. Tel.: (13) 2104-4777. Site: www.tecnoponta.com.br.

► **UNISANTA** – A Universidade oferece desconto nos cursos de graduação e de pós- graduação. Tel.: (13) 3202-7100. Site: www.unisanta.br.

LAZER

► **Brasil Futebol Clube** – Desconto de 20%. Tel.: (13) 3236-4566.

► **Grupo ALC** – 3% Cruzeiro Marítimo; 3% Pacote Nacional e Internacional; 3% Locação de Veículos; 10% Seguro Viagem; 10% Assessoria Consultar para visto e documentação. Tels.: (11) 3229-9238/3229-9280/3229-9237. Site: www.grupoalc.com.br

► **Hotel Mantovani** – 15% de desconto. Tel.: (19) 3824-1800/3924-9510/0800 110 143. Site: www.hotelmantovani.com.br. E-mail: hotelmantovani@uol.com.br.

► **Pousada Acqua Ville 12** – Oferece 10% de desconto no período de baixa temporada (01/03 até 15/12, exceto férias de julho e feriados) e 5% de desconto nos períodos de alta temporada. (16/12 até 28/02, férias de julho e feriados). Tel.: (13) 3317-2137. E-mail: contato@12acquaville.com.br Site: www.12acquaville.com.br

► **Pousada Pedra Da Ilha** – Oferece 20% de desconto sobre tarifa balcão para baixa temporada e 10% de desconto para feriados e alta temporada. Tel.: (47) 3345-0542. Site: www.pedradailha.com.br E-mail: reservas@pedradailha.com.br

Você acaba de conhecer as vantagens de pertencer ao SINCOMAM.



Estimule a sindicalização de colegas.

