SINCOMAM

ÓRGÃO OFICIAL DO SINDICATO NACIONAL DOS CONDUTORES DA MARINHA MERCANTE E AFINS

ANO IV - N° 11 - AGOSTO DE 2014

FILIADO À CSB

Porto do Açu

Obras do Complexo Industrial e Portuário somam investimentos bilionários

Presidente da Femar fala sobre os projetos da fundação para qualificação profissional

SINCOMAM reelege sua diretoria em 2014

Alcir da Costa Albernoz
Presidente do SINCOMAM

A Copa e os

Sonhamos em realizar mais uma Copa do Mundo, chegamos a sonhar em levantar a taça, não foi possível, mas demos uma demonstração de competência, alegria e organização, recebendo o turista com simpatia demonstramos receptividade e como se comportar diante de um grande evento, o que nos é peculiar. Mais uma vez o nosso povo conseguiu fazer uma grande festa mesmo diante da DOR .

Provamos, mesmo diante dos céticos e dos que gostam DO QUANTO PIOR MELHOR , que somos capazes de realizar grandes eventos como a ECO 92, ROCK IN RIO, Jogos Militares em 2011, Jornada Mundial da Juventude em 2013, Copa das Confederações 2013, Copa do Mundo de 2014 e reunião dos BRICS em 2014. Certamente faremos uma grande Olimpíada em 2016.

Não poderíamos deixar de parabenizar as autoridades que organizaram esse grande evento, acima das paixões partidárias e interesses próprios está o BRASIL. Mostramos ao mundo que somos uma grande Nação. Cabe lembrar ainda, que há algum tempo o BRASIL passou a ser roteiro de vários filmes de HOLLYWOOD e rota de grandes eventos. Isso mostra que sempre fomos vitrine para o Mundo.

Vimos ainda o retorno econômico que eventos como este podem trazer para o BRASIL. As Olimpíadas de Barcelona, Sydney e Pequim deixaram um enorme legado. Barcelona saiu da crise econômica que assolava o país na década de 80, tendo havido uma oxigenação na economia que revigorou toda a Espanha. Os demais países também tiveram suas economias revigoradas e a herança foi para toda a população. O que certamente acontecerá daqui a dois anos com mais esse grande evento.

Mas o mais importante estar por vir, s**ão as eleições de outubro de 2014**, onde escolheremos os nossos representantes. Por falar na Es-

nossos sonhos!

panha, lembro-me quando estive em La Coruña em meados dos anos 80, eu e mais dois companheiros pegamos um táxi, em conversa com o motorista ele nos disse: O problema do BRASIL é o mesmo que nós tivemos aqui: são os políticos . Assim sendo, temos que ser criteriosos na escolha, pois só assim poderemos filtrar parte dos maus políticos.

Lembremos sempre que não são apenas 4 (quatro) anos, quando as leis são elaboradas e aprovadas irão atingir os nossos filhos e netos, e só DEUS sabe até que geração será atingida. O que temos hoje é a Democracia, e ainda não inventaram coisa melhor. Isto posto, precisamos votar de forma consciente e com a certeza que estamos escolhendo o melhor para o nosso país, pois tudo que realizamos hoje, com certeza irá refletir amanhã. Certamente pagaremos uma conta muito alta junto com nossos descendentes se votarmos errado.

Finalmente, acima de paixões políticas/partidárias e pessoais, reitero minhas reverências a todos que de uma forma ou de outra contribuíram e torceram para que o BRASIL realizasse bem esse grande evento. Também acredito e sonho que com a prática da Democracia saberemos escolher melhor os nossos representantes, ai certamente os nossos filhos e netos herdarão um país mais justo, solidário e fraterno, onde seremos lembrados não apenas como pais, mas como cidadãos que deixamos uma herança melhor do que recebemos e certamente conseguiremos dormir o sono do dever cumprido.

Como diz um refrão de uma canção do cantor mineiro Beto Guedes, (sol de primavera) **A LIÇÃO SABEMOS DE COR, SÓ NOS RESTA APRENDER.**

Que o Sr. DEUS, rico em misericórdia, abençoe essa Nação!!

Boa leitura!

SINCOMAM
Órgão Oficial do Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins
www.sincomam.com.br

SEDE
Av. Presidente Vargas, nº 446 - 22º andar - Grupos: 2201/ 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 SANTOS - SP
Av. Afonso Pena, nº 296, sala 36 -
Embaré - Santos -SP -CEP: 11.020-000
Tel / Fax: (13) 3272-2445
E-mail: sincomam.santos@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.macae@terra.com.br

DELEGACIA DE SÃO LUÍS - MA
Av. Colares Moreira, nº 02, Ed. Planta Tower, Sala 513 -
Renascença - São Luís - MA - CEP: 65.075-441
Tel: (98) 3227-5180
E-mail: sincomam.maranhao@terra.com.br

DELEGACIA DE BELÉM - PA
Rua Santo Antônio, nº 316, Sala 1303 -
Edifício Américo Nicolau da Costa - Campina
Belém - PA - CEP: 66.010-105
Tel: (91) 3241-5323
E-mail: sincomam.belem@terra.com.br

DIRETORIA EFETIVA
Diretor Presidente - Alcir da Costa Albernoz
Diretor Administrativo - Nilton da Silva Mascarenhas,
Diretor Secretário Geral - Jorge Ferreira Pacheco,
Diretor de Comunicação Social - Jose Cardoso
Diretor para Assuntos Jurídicos - Wallace Ribeiro Albernoz
Diretor Financeiro - Carlos Jaime Martins Junior
Diretor Procurador - Helio Lopes da Costa

DIRETORIA SUPLENTE
Ademir Ângelo da Cruz
Luiz Antonio Ferreira Mota
Ivo David
João de Deus Costa
Itamar Ferreira de Oliveira
Noelcio Cajueiro de Campos,
Waldeir Francisco da Silva

CONSELHO FISCAL
Anísio Freire, Antonio do Carmo Filho
Abelardo Teixeira Leite Filho

CONSELHO FISCAL SUPLENTE
Antônio Marcos Castelo Sousa Salgado,
Francisco de Assis dos Santos
Sandro Jose da Silva.

DELEGADOS REPRESENTANTES
Felipe Maluf Resende
Jose Raimundo Costa da Silva

DELEGADOS REPRESENTANTES SUPLENTES
Raimundo Nonato da Silva
Paulo Bezerra Belo

EDITOR CHEFE
Alcir da Costa Albernoz

DIAGRAMAÇÃO
lantony@ig.com.br

IMPRESSÃO
GRÁFICA MEC
Esta edição: 7 mil exemplares

SUMÁRIO

ANO IV - Nº 11 - AGOSTO - 2014

6
Diretoria reeleita irá conduzir a luta das categorias dos CDMs e Amarradores Portuários no novo mandato.

Foto: Oswaldo Corneti/ Fotos Públicas

8
O legado da Copa 2014
Escândalos, obras atrasadas, protestos e greves, assim foi o evento no Brasil..

9
Tribunal Marítimo completa 80 anos
O importante papel da entidade nos fatos ligados à navegação.

Foto: SINCOMAM

16
Primeiro semestre reforçado
ACTs foram fechados para garantir a continuidade das relações trabalhistas.

Foto divulgação

22
Capa: Porto do Açu
Complexo Industrial e Portuário promete ser o maior das Américas.

28
Cabotagem apresenta crescimento
Atenção redobrada na qualidade dos transportes marítimos.

Foto Arquivo Pessoal

32
Caso Transpetro continua
Sérgio Machado é acusado de envolvimento com empreiteiras.

Foto divulgação

35
Femar promove qualificação
Oportunidades são para a indústria naval, aquaviários, pesca, entre outros.

Eleições no SINCOMAM

A Diretoria Reeleita terá a responsabilidade de conduzir a luta da categoria e manter a trajetória de conquistas e vitórias!

A nova diretoria do Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins (SINCOMAM) tomou posse no dia 16 de julho de 2014, na sede da entidade no Rio de Janeiro, para o novo mandato. A diretoria foi reeleita por aclamação e todos terão a responsabilidade de conduzir a luta dos CDMs nos próximos anos.

O presidente reeleito do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz, ressaltou em seu discurso de posse, que a reeleição reforça o compromisso do sindicato com novos desafios, entre eles, atrair novas empresas e fortalecer os vínculos com as mais antigas.

"Em face do exposto, a nossa responsabilidade aumenta ainda mais em continuar a representar a categoria dos Condutores de Máquinas da Marinha Mercante e dos Amarradores Portuários. Sabemos dos desafios que nos espera, mas temos a envergadura que é peculiar aos homens do mar, estamos acostumados com as tempestades, mares revoltos, navios adernando e o mar batendo no costado, mas nada nos fará recuar, Pedimos ao Sr. Deus, que é rico em amor e misericórdia, que nos conduza com sua destra para que possamos cumprir com nosso dever constitucional para o qual fomos formados e qualificados, pois acima de tudo, temos um compromisso com nosso país e com certeza conduziremos os nossos navios a um porto seguro. Missão dada é missão cumprida. Viva o Brasil, viva a Marinha Mercante, e viva o SINCOMAM!", disse entusiasmado Alcir Albernoz.

Os desafios da nova gestão

Presidente do SINCOMAM fala sobre as metas do Sindicato para os próximos anos

Referenciado por sua coragem e compromisso com a categoria dos Condutores de Máquinas da Marinha Mercante e com os Amarradores Portuários, Alcir da Costa Albernoz é o presidente do SINCOMAM, um Sindicato que continua cada dia mais ativo na luta em defesa dos direitos dos seus representados.

Nesta 11ª edição da revista SINCOMAM, o Presidente Alcir Albernoz, relatou sobre as expectativas da nova gestão da entidade e os problemas que a categoria vem enfrentando ao longo dos anos.

Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz

SINCOMAM - Qual são os projetos do Sindicato para os próximos anos?

Alcir Albernoz – É continuar na busca incessante em conseguir abrir cada vez mais o mercado de trabalho para os CDMs e AMARRADORES PORTUARIOS, pois sem trabalho o Homem perde suas esperanças, sua dignidade e vê seu sofrimento não ter fim, mas tudo passa pela qualificação profissional, sem isso fica difícil abrir portas de trabalho.

SINCOMAM - Houve alguma disputa de chapas? Como foram realizadas as eleições?

Alcir Albernoz – Não houve chapa de oposição, se houvesse certamente o pleito seria da mesma forma, tranquilo, pois a categoria é composta por homens e mulheres ordeiras e comprometidos com a instituição e seria um debate de ideias e no final a categoria iria escolher o que seria melhor para ela, no entanto em face dos relevantes serviços prestados a instituição a categoria nos permitiu sermos reeleitos por ACLAMAÇÃO, isso aumenta ainda mais a nossa responsabilidade, temos a consciência disso.

SINCOMAM - O que a categoria pode esperar dos novos diretores?

Alcir Albernoz – Houve apenas uma pequena mudança no quadro da Diretoria, infelizmente um faleceu (Vilnei de Souza Lima), dois ascenderam para outra categoria e um com problemas familiares foi cuidar da vida. Os substitutos chegaram entusiasmados e sabem da responsabilidade de ser Dirigente Sindical, é um sacerdócio, é preciso ter vocação, de estilingue passa a ser vidraça.

SINCOMAM – Como o Sindicato pretende trazer mais empresas para novas negociações?

Alcir Albernoz – O que existe é um convite formal e educado para uma reunião onde expomos que é necessário termos um acordo coletivo de trabalho, o que é bom para o trabalhador e para a empresa, mas sempre de uma forma cordial e respeitosa, não havendo resposta ai caminhamos para o judiciário.

SINCOMAM – O SINCOMAM não assinou o último Acordo Coletivo de Trabalho com a Transpetro. Como está o andamento das negociações, e quando deve ser assinado o referido ACT?

Alcir Albernoz – A Transpetro sequer atendeu uma única cláusula das reinvindicações da Categoria, mas para outro Sindicato coirmão tem desde a liberação de dirigente Sindical a gratificações que a Transpetro nos nega a dar. Esperamos que até a próxima data-base possamos resolver o pretérito e o presente, pois só queremos isonomia de tratamento, e isso ela nos nega, para um segmento ela atende as solicitações para nós sequer tem a decência de ler as nossas reivindicações, tenta impor unilateralmente, isso não é acordo coletivo de Trabalho, isso é imposição, dessa forma fica difícil fazermos um novo acordo Coletivo sem sermos atendidos, mas acreditamos no bom senso e na justiça do Trabalho, onde certamente seremos ouvidos.

SINCOMAM – Quais são as empresas que o Sindicato vem buscando parceria para qualificação da mão de obra do Condutor de Máquinas e dos Amarradores?

Alcir Albernoz – Nós sempre expomos a importância do investimento na qualificação do CDM e do Amarrador Portuário, ocorre que as empresas não se importam muito com isso, elas querem o HOMEM PRONTO o que nos preocupa, pois só conseguiremos manter e abrir novas portas de empregos formando e qualificando os nossos representados.

SINCOMAM – A luta sindical não se resume somente na conquista de um bom salário, mas de outros benefícios. Quais são eles?

Alcir Albernoz – É claro que a questão pecuniária é muito importante, mas não é só isso, o trabalhador precisa se sentir protegido, amparado, se faz necessário além da questão salarial temos uma gama de benefícios que precisam ser estendidos aos nossos representados, como vale alimentação, auxilio escola para ensino fundamental e médio, plano de saúde extensivo aos familiares, fundo de pensão e tantos outros que irá dar tranquilidade ao trabalhador, ai os reflexos são na produtividade e no esforço de permanecer na empresa que passa a fazer parte de sua vida e ser uma referência familiar, afinal é o trabalhador que produz as riquezas, assim sendo é lícito ele ficar com uma fatia e não com o farelo do bolo.

SINCOMAM
FUNDADO EM 12 DE MARÇO DE 1927

CABOTAGEM LOG-IN
DE PORTA A PORTA

CUIDAMOS DA LOGÍSTICA PARA QUE VOCÊ POSSA FOCAR EM RESULTADOS.

PLANEJAMENTO LOGÍSTICO | CLIENTE | TRANSPORTE RODOVIÁRIO

TERMINAL | CABOTAGEM | DESTINO

PRESENÇA EM **MAIS DE 15 PORTOS NO BRASIL E NO MERCOSUL**

Empresa com melhor solução de complementariedade nos processos de transporte marítimo do mercado, a Log-In é pioneira em oferecer planejamento logístico com soluções intermodais customizadas para entregas porta a porta.

LOG-IN. A MELHOR DISTÂNCIA ENTRE DOIS PONTOS.

Conheça mais sobre os serviços e rotas disponíveis: visite www.loginlogistica.com.br

Ou baixe o aplicativo Log-In Logística Comercial, disponível gratuitamente para iPhone e Android.

App Store | Google play

log-in. logística intermodal

Tribunal Marítimo: 80 anos de justiça e história

O Tribunal Marítimo, criado em de 5 de julho de 1934, está completando 80 anos de atividades e muitas contribuições ao Poder Judiciário brasileiro. Regido pela Lei nº 2.180/54, é um órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, com jurisdição em todo o território nacional, vinculado à Marinha do Brasil e com sede na cidade do Rio de Janeiro.

Tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, além de manter o registro da propriedade marítima. Sua competência deriva, também, de compromissos internacionais do Brasil, na qualidade de parte contratante de Convenções, Códigos e regulamentos na área marítima no que tange à segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e prevenção de poluição no meio hídrico por embarcações.

Durante seus 80 anos de existência, a busca incessante do verdadeiro senso de justiça permite que suas decisões tenham plena validade jurídica, que asseguram ao Tribunal Marítimo o reconhecido respeito das comunidades marítima e jurídica do país, contribuindo para a segurança da navegação e para a Sociedade Brasileira

Programa de Demissão Voluntária (PDV)

Saiba quais são as vantagens e os direitos de quem aceita o famoso "enxugamento do quadro de funcionários"

Dr. Julio Cezar Torquato
Assessor Jurídico

O Programa de Demissão Voluntária (PDV) trata-se de um mecanismo de incentivo financeiro dado pelo empregador a seus empregados, com objetivo de estimular pedidos de rescisão contratual pelos empregados.

Os PDVs são, portanto, instrumento de enxugamento de pessoal, que decorrem da falta de interesse do empregador na manutenção de determinada mão-de-obra, e que visam a desencadear pedidos de demissão mediante pagamento de uma indenização baseada no tempo de serviço do trabalhador. Ou seja, em troca do pedido de dispensa voluntária do obreiro, este é compensado monetariamente, segundo o período de labor já prestado ao empregador.

É importante mencionar que o empregado não é obrigado a aderir ao PDV estabelecido pelo empregador. Compete, portanto, ao funcionário, após seu juízo de conveniência, decidir se aceita ou não seu pedido de demissão. Caso o empregador dispense o funcionário em razão de não ter aderido ao plano, poderá se evidenciar um tratamento discriminatório, o que pode gerar indenização.

Essa decisão a ser tomada pelo trabalhador deve ser refletida e discutida com a sua família, já que da sua decisão vai afetar a todos.

Vale lembrar que, se o mercado de trabalho na área estiver aquecido, a melhor opção pode ser aderir ao programa e tentar emprego em outra empresa. Mas, às vezes, vale a pena ficar na empresa se não tem tanta segurança [para sair], porém a permanência na mesma exigirá mais qualificação, pois a cada dia o mercado está mais competitivo.

Veja a seguir um rol de perguntas e respostas com a finalidade de esclarecer ainda mais o assunto em pauta

O que significa o sistema PDV?

O PDV consiste basicamente em uma tentativa por parte da gerência de cortar custos e tornar mais eficientes as operações da empresa — geralmente quando ela não está bem das pernas ou sob ataque de falência — oferecendo aos trabalhadores incentivos para que deixem voluntariamente o emprego. Os PDVs são uma alternativa lógica à demissão.

Quais são os principais motivos que levam uma empresa a tomar essa decisão?

O incentivo ao PDV é normalmente motivado por fatores como fusão de empresas, reestruturação produtiva, mudança do local da empresa e crise financeira. O plano vem sendo utilizado por empresas tanto do setor público como privado, principalmente por bancos e montadoras de automóveis, movido pela reestruturação produtiva, e especialmente em razão das inúmeras fusões e queda nas vendas que assola alguns setores da indústria brasileira.

O número de interessados neste tipo de demissão cresceu na categoria dos CDMs?

Sim. A Petrobras lançou no 1º semestre deste ano o seu PDV, denominado de PIDV (Plano de Incentivo ao Desligamento Voluntário). O objetivo do PIDV é uma economia estimada em R$ 13 bilhões até 2018. Lançado em janeiro, o programa que oferece indenizações de R$ 180 mil a R$ 600 mil (conforme a faixa salarial) a funcionários com mais de 55 anos completados até a data e habilitados a pedir aposentadoria pelo INSS recebeu, em fevereiro e março, 8.300 inscrições.

Quais são as vantagens e desvantagens desta demissão?

Pode-se traçar um horizonte daquilo que o trabalhador poderá vir a enfrentar com a adesão do plano. No que tange as vantagens; se a empresa encontra-se numa situação difícil, muitas vezes é aconselhável aceitá-lo, mesmo que não seja muito atraente, pois, no futuro, uma demissão pode ser pior. Outra vantagem, o PDV pode significar o capital inicial para você reorganizar sua vida financeira e dar o devido suporte à família por um determinado momento até que volte ao mercado de trabalho. Já as desvantagens: a principal é que o empregado que optar pelo PDV pode encontrar dificuldades na recolocação no mercado de trabalho. As vantagens oferecidas no programa variam de empresa para empresa, e o benefício concedido pelo PDV não isenta a empresa de pagar verbas de férias e 13º salário, por exemplo, devidas ao longo do contrato. O mais importante, é ter ciência do ato, o conhecimento de seus efeitos jurídicos, a fim de que o trabalhador, na condição de leigo, não seja posteriormente prejudicado.

Você acha que o empregador tenta tornar positiva uma situação negativa?

Em alguns casos sim. Hoje, o empregador tem o dever de informar ao trabalhador a real situação que irá encontrar ao optar pela demissão voluntária. A empresa deve apresentar o contrato de demissão voluntária ao empregador com todas as informações detalhadas.

O PDV é uma demissão real?

Sim. Uma vez que houve a escolha do trabalhador por essa modalidade de rescisão, não há como voltar atrás. A não ser que haja um vício de vontade por exemplo. Tal como coação do empregador sobre o empregador. O que poderia vir a ser anulado por decisão judicial.

Quais os direitos que o trabalhador terá ao aderir o PDV?

Além das verbas rescisórias já previstas na legislação trabalhista oriundas da demissão sem justa causa, os funcionários recebem vantagens como pagamento de salários, assistência médica ao empregado e dependentes por um determinado período após o desligamento, complementação do plano de previdência privada e auxílio de consultorias para transição de carreira ou para abertura de um empreendimento. É importante ressaltar que a empresa não pode obrigar o funcionário a aderir ao PDV em nenhuma hipótese. Para mais informações sobre o Programa de Demissão Voluntária procure um advogado de sua confiança e tire suas dúvidas.

Embarcação da empresa Locar, LH XXII, em operação na Ilha do Governador (Rio de Janeiro)

Equipe do SINCOMAM visita embarcações da empresa LOCAR, localizadas na Ribeira - Ilha do Governador, no Rio de Janeiro (RJ). Na ocasião, foi abordado temas como: melhores condições de trabalho e qualificação profissional para os CDM's.

(da esquerda para direita) Diretor Procurador do SINCOMAM, Helio Lopes da Costa, Condutores de Máquinas da Locar e o Acessor Jurídico do SINCOMAM, Hamilton Werneck

da esquerda para direita) Diretor Procurador do SINCOMAM, Helio Lopes da Costa, CDMs da Locar e o Diretor Secretário Geral do SINCOMAM, Jorge Pacheco

CDMs em operação na embarcação da Locar (RJ)

Embarcação Pipe da Locar

Embarcação Eco Octo

Nota de agradecimento à empresa TRANSMAR

A diretoria do Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins - SINCOMAM, através de seu Presidente, o Sr. Alcir da Costa Albernoz, vêm a público manifestar seus sinceros agradecimentos pelo inestimável apoio que à Empresa Transmar S/A ServiçosMarítimos / Eco Tug, juntamente com o Sr. João Carlos de Souza Figueira de Ornellas - Assessor da Diretoria (responsável por cursos, certificações e treinamentos), no qual vem disponibilizando estágio aos novos Condutores de Máquinas da Marinha Mercante Brasileira, que realizaram formatura no dia 12 de agosto de 2014.

Renovo os meus sinceros votos de estima, respeito e consideração.

Atenciosamente,

Alcir da Costa Albernoz
Presidente do SINCOMAM

Que legado que a Copa deixou para o Brasil?

Evento foi marcado por protestos, escândalos, aprendizados e alguns benefícios permanentes

As discussões sobre que legado a Copa do Mundo 2014 deixaria para os brasileiros foram questionadas desde o início - quando a FIFA (Federação Internacional de Futebol) anunciou que o maior evento esportivo seria realizado no Brasil, em 30 de outubro de 2007.

Para alguns analistas, a escolha das 12 cidades-sedes beneficiou a expansão de algumas obras de infraestrutura que estavam engavetadas ou corriam o risco de nunca existirem. Segundo um levantamento da organização não governamental (ONG) Contas Abertas, apenas 51,7% dos projetos de mobilidade urbana e das obras previstas para ampliar os principais aeroportos brasileiros foram concluídas. Situação que, frustra a própria equipe do governo.

As manifestações marcaram a história da Copa no Brasil. Durante o mundial, milhares de pessoas saíram às ruas para protestar contra a corrupção, os serviços públicos ruins e os gastos excessivos com eventos esportivos. As greves também foram constantes, metroviários, motoristas e cobradores de ônibus, aeroviários, policiais e professores decidiram paralisar suas atividades e reivindicar por melhores condições de trabalho. Entre tantos clamores por justiça, cartazes e bandeiras pedindo hospitais e escolas padrão "FIFA" eram destacados pela população brasileira indignada.

Arena Corinthians: Brasil gastou mais de 7 bilhões em obras com estádios

Foto: Leonardo Lourenço/Portal da Copa

Manifestantes em passeata pela Avenida Rio Branco, no centro do Rio

Foto: Agência Brasil

Opinião da população

Nas ruas, há pessoas que concordam que a Copa trouxe coisas boas para o Brasil e outros que discordam.

Para o estudante de engenharia Jonatas Augusto, morador do bairro de Itaquera, em São Paulo, a Copa foi benéfica para o desenvolvimento de algumas regiões do país, principalmente no que diz respeito à infraestrutura. "As novas linhas de metrô e ônibus (BRT) são importantes para a melhor locomoção da população. Assim como, as reformas nos aeroportos, nas principais vias de acesso da cidade e até nos portos", disse.

Já o corretor de imóveis Basílio, 32 anos, acredita que a Copa melhorou o transporte, mas não agregou nada em outras áreas. "Depois da Copa o mercado financeiro só vai piorar, haverá desemprego e as vendas devem cair. Ainda teremos desvalorização de muitos imóveis, que até o momento estão com preços exorbitantes", ressaltou.

No início do ano, até o presidente da Fifa, Joseph Blatter, criticou a preparação brasileira para o evento. Ele deixou claro que o Brasil começou "tarde demais", mas depois voltou atrás pelo Twitter, dizendo "estar sempre confiante no país". Em entrevista à revista France Football, Blatter comparou o Brasil com a África do Sul.

E para você, meu amigo leitor, que legado a Copa deixou para o Brasil?

Balanço dos gastos com a Copa

De acordo com o balanço oficial do Governo brasileiro, divulgado em maio no site Placar, foram investidos cerca de R$ 25,6 bilhões de reais nos preparativos do evento, já incluso a reforma de estádios e as obras de infraestrutura. Deste valor, 83,6% saíram dos cofres públicos, sendo que apenas 4,2 bilhões de reais são da iniciativa privada.

Somadas, as obras de vias e transporte público e dos aeroportos dá 60,1% dos investimentos. São 33,6% (ou 8,6 bilhões de reais) com transporte terrestre e 26,5% (6,8 bilhões de reais) com o transporte aéreo.

Os portos ainda somaram 2,6% dos investimentos, enquanto a infraestrutura das telecomunicações receberam 1,4%.

Ainda conforme os dados apresentados, as obras da Copa do Mundo geraram um total de 3,6 milhões de empregos diretos.

Joseph Blatter, presidente da Fifa

"A preparação do Brasil está mais atrasada que a dos africanos em relação ao mesmo período. Mas não há dúvida que um país de 200 milhões de habitantes organizará um grande Mundial de futebol", disse Blatter

Fotos: SINCOMAM

Semestre de negociações e assembleias

Acordos foram fechados no intuito de garantir o direito das relações trabalhistas dos CDMs e Amarradores Portuários

(da esquerda para direita) O advogado Julio Torquato, a coordenadora do departamento jurídico do SINCOMAM, Ana Alvarez, o diretor administrativo do SINCOMAM, Nilton Mascarenhas, o presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz e o coordenador de Acordos Coletivos de Trabalho Fábio Bastos

Com atuação firme e respaldada pela mobilização dos diretores, advogados e o presidente do Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins (SINCOMAM), Alcir da Costa Albernoz, o primeiro semestre deste ano obteve avanços importantes nas negociações de PLR (Participação nos Lucros e Resultados), Acordos Coletivos de Trabalho (ACT) e Assembleias Extraordinárias em todas as companhias visitadas pela entidade. Até mesmo durante a Copa, período em que houve diversos feriados, os acordos foram fechados entre as empresas de navegação marítima e portuária de todo o país e a entidade sindical.

Para o presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz, em todas as assembleias, os diretores do Sindicato chamaram a atenção para um fator fundamental para o sucesso de todas as negociações: o compromisso com a justiça e o respeito aos direitos dos Condutores de Máquinas da Marinha Mercante (CDM)

"Cada conquista vem acompanhada de muita luta, horas de negociações e resistência diante dos conhecidos argumentos de crise e dificuldades dos empresários. O SINCOMAM sempre irá fazer tudo o que estiver ao alcance para defender os interesses dos CDMs. Somos uma entidade forte e precisamos do apoio dos nossos companheiros Condutores", reforça Alcir Albernoz.

PLR 2013 TRANSPETRO e PETROBRAS

Vigência: 2013

O SINCOMAM assinou a PLR 2013 das empresas TRANSPETRO e PETROBRAS. Os documentos firmados são baseados na nova metodologia de pagamento da PLR do sistema da estatal brasileira, que representou melhores ganhos para os trabalhadores. O pagamento ocorreu no dia 02/05/2014.

MAXTEC

▶ APOIO OPERACIONAL

Vigência do ACT: 2014-2015

O SINCOMAM assinou o ACT 2014/2015 com a empresa MAXTEC referente aos trabalhadores que laboram no apoio operacional. O acordo foi firmado após duas reuniões com a empresa, onde foi possível reajustes acima da inflação.

SAVEIROS

▶ APOIO PORTUÁRIO - RN

Vigência do ACT: 2014-2016

O SINCOMAM assinou o ACT 2014/2016 com a empresa SAVEIROS abrangendo a categoria dos Condutores de Máquinas da Marinha Mercante, referente ao seguimento de Apoio Portuário no Rio Grande do Norte. O Acordo foi fechado com grandes progressos ficou acordado que em fevereiro de 2015 serão revistos os itens econômicos.

SAVEIROS/ SOBRARE

▶ APOIO PORTUÁRIO - RJ

Vigência do ACT: 2014-2016

O SINCOMAM assinou o ACT 2014/2016 referente ao seguimento de Apoio Portuário do Rio de Janeiro, com a empresa SAVEIROS/SOBRARE abrangendo categoria dos Condutores de Máquinas, após intensas negociações foi acordado reajuste acima da inflação. Haverá nova reunião com a empresa referente à PLR, devido a mudança na metodologia de apuração e pagamento, proposta pela empresa.

SULNORTE

▶ APOIO PORTUÁRIO - BA

Vigência do ACT: 2014-2015

O SINCOMAM assinou o ACT 2014/2015 referente ao seguimento de Apoio Portuário da Bahia com a empresa SULNORTE, que abrange a categoria dos Condutores de Máquinas. É o primeiro ACT celabrado com a SULNORTE referente ao estado da Bahia.

VDB

▶ LONGO CURSO E CABOTAGEM

Vigência do ACT: 2014-2015

Foi assinado o ACT 2014/2015 entre o SINCOMAM e a empresa VDB, referente aos Condutores de Máquinas.

Mesmo com a baixa intensidade das operações da empresa, em relação à vigência anterior, foi possível garantir reajuste com ganho real para a categoria.

GOLAR

▶ LONGO CURSO E CABOTAGEM
Vigência do ACT: 2014

A empresa GOLAR assinou o ACT 2014 com o SINCOMAM referente a categoria dos Condutores de Máquinas. Neste acordo, recuperou-se a defasagem salarial da categoria e a garantia de ganho real nos benefícios.

LIBRA

▶ LONGO CURSO E CABOTAGEM
Vigência do ACT: 2014-2015

O SINCOMAM assinou o ACT 2014/2015 com a empresa LIBRA, referente aos Condutores de Máquinas da Marinha Mercante. Após intensas negociações foi possível alcançar ganho real para categoria, inclusive no vale alimentação.

SISTAC

▶ APOIO MARÍTIMO
Vigência do ACT: 2014-2015

O SINCOMAM esteve reunido com a empresa SISTAC para dar seguimento às negociações do ACT 2014/2015, referente a categoria dos Condutores de Máquinas. Na reunião, a empresa pediu um prazo para reavaliar a sua contraproposta, em face da proposta apresentada pelo sindicato e dos reajustes previstos para o seguimento de Apoio Marítimo.

Diretor Secretário Geral do SINCOMAM Nilton da Silva Mascarenhas (camisa azul), o Assessor Jurídico do SINCOMAM Hamilton Werneck (à esquerda) e o Diretor Administrativo Financeiro da SISTAC, Sergio Magalhães Gonçalves (camisa xadrez)

OCEÂNICA

▶ APOIO MARÍTIMO
Vigência do ACT: 2013-2014

O SINCOMAM assinou o ACT 2013/2014 com a empresa OCEÂNICA abragendo a categoria dos Condutores de Máquinas, após um longo processo de negociação com a empresa, foi possível garantir reajustes acima da inflação, o sindicato informou a empresa que ainda são necessários mais avanços para o próximo Acordo.

PAN MARINE

▶ APOIO MARÍTIMO
Vigência do ACT: 2014-2015

O SINCOMAM assinou o ACT 2014/2015 com a empresa PAN MARINE, referente aos Condutores de Máquinas.

Presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz (esquerda) e o Gerente de Recursos Humanos da Pan Marine, Richard Robspierre (direita)

CAMORIM

▶ APOIO MARÍTIMO
Vigência do ACT: 2014-2015

A empresa CAMORIM assinou o ACT 2014/2015 com o SINCOMAM referente a categoria dos Condutores de Máquinas que laboram no seguimento de Apoio Marítimo. O processo de negociação foi longo, porém o SINCOMAM conseguiu reajuste acima da inflação.

Candidatos e o Senador Crivella visitam o SINCOMAM

O Sindicato Nacional dos Condutores da Marinha Mercante e Afins (SINCOMAM) recebeu durante o primeiro semestre deste ano, em sua sede no Rio de Janeiro, a visita de candidatos ao cargo de Deputado Federal e Estadual e do Senador Marcelo Crivella. Nas reuniões, os candidatos debateram com os diretores e o presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz, temas de interesse das categorias: Condutores de Máquinas e Amarradores Portuários.

Veja neste quadro a lista das visitações:

BETO ALMADA – No dia 31/07/2014, o SINCOMAM recebeu a visita do candidato a Deputado Federal pelo Rio de Janeiro, Beto Almada. No encontro, foi possível apresentar ao candidato as atividades que vem sendo realizadas pelo Sindicato, e em reunião com o Diretor Presidente Sr. Alcir Costa Albernoz, o candidato expôs os projetos que pretende propor na Câmara dos Deputados, caso seja eleito.

Candidato a Deputado Federal do Rio, Beto Almada (esquerda) e o Presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz (direita)

SANCLER MELLO – O SINCOMAM recepcionou o candidato a Deputado Estadual do Rio de Janeiro, Sancler Mello, durante sua visita nas instalações da sede do Sindicato. Em reunião com Diretor Presidente do SINCOMAM, o candidato apresentou os seus projetos para o Estado do Rio de Janeiro.

EDMILSON VALENTIM – No dia 22/07/2014, o SINCOMAM recebeu a ilustre visita do candidato a Deputado Estadual do Rio de Janeiro, Edmilson Valentim. Na ocasião, o Diretor Presidente do SINCOMAM, Alcir da Costa Albernoz, apresentou a instituição e o trabalho que vem sendo realizado em pró dos seus representados Condutores de Máquinas e Amarradores Portuários.

ROSANGELA GOMES – O SINCOMAM recebeu a ilustre visita da Deputada Estadual do Rio de Janeiro, Rosangela Gomes, que neste ano está se candidatando ao cargo de Deputada Federal pelo Rio. No encontro, a Deputada conheceu o trabalho realizado pela instituição e se reuniu com Diretor Presidente do Sindicato, Alcir da Costa Albernoz, para falar sobre seus projetos no Poder Legislativo Federal, caso seja eleita.

MARCELO CRIVELLA – O senador Marcelo Crivella teve sua candidatura para governador do estado do Rio de Janeiro confirmada. O senador visitou o SINCOMAM em 24/01/2014. Na ocasião, o senador se mostrou solícito nas questões trabalhistas abarcadas pelo Sindicato referentes aos seus representados Condutores de Máquinas e Amarradores Portuários.

Presidente do SINCOMAM, Alcir Albernoz (esquerda) e o candidato a Deputado Estadual do Rio, Edmilson Valentim (direita)

Transpetro entrega navios Dragão do Mar e Henrique Dias

Foto: PAC 2

Navio Henrique Dias

A Transpetro realizou a viagem inaugural do petroleiro Dragão do Mar, sétima embarcação encomendada a estaleiros nacionais pelo Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef). Durante a mesma cerimônia de lançamento do navio, ocorrida no Estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Ipojuca (PE), também foi batizado o petroleiro Henrique Dias, segundo navio a entrar na fase de acabamentos em 2014.

Batizado em homenagem ao herói cearense na luta pela abolição da escravatura, o Dragão do Mar tem como madrinha a Oficial de Náutica Vanessa Cunha, imediata do navio de produtos Rômulo Almeida, que também foi construído para o Promef.

O petroleiro suezmax tem 274 metros de comprimento, 51 metros de altura, 48 metros de largura e capacidade para transportar um milhão de barris de petróleo, o equivalente a quase metade da produção diária nacional.

Foto: PAC 2

Navio Dragão do Mar

Aliança batiza porta-contêineres Pedro Álvares Cabral

A Aliança Navegação e Logística batizou, no Porto Itapoá, em Santa Catarina, o porta-contêineres "Pedro Álvares Cabral", que faz parte de uma série de quatro navios idênticos que renovaram a frota de cabotagem da empresa. A madrinha da embarcação é Elisabeth von Krüger de Freitas, esposa de Humberto Freitas, diretor-executivo da Vale.

Com capacidade para 3.800 TEUs e 500 tomadas para contêineres refrigerados, o navio já está em operação desde 2013 no serviço de cabotagem da Aliança, juntamente com os porta-contêineres "Américo Vespúcio", "Fernão de Magalhães" e "Sebastião Caboto", que fazem parte da série denominada "Grandes Descobridores".

Foto: divulgação - Aliança Navegação

(da esquerda para direita) Matthias Dietrich, Martin Susemihl, Julian Thomas, Elisabeth von Krüger de Freitas e Dr. Arnt Vespermann

O Costa Concordia volta a flutuar

Operação de resgate da embarcação é considerada uma das maiores na história da navegação

O navio de cruzeiro italiano Costa Concordia, que naufragou em janeiro de 2012 na ilha de Giglio, matando 32 pessoas, foi erguido da plataforma submarina, voltou a boiar e seguiu com a ajuda de rebocadores para Gênova, na região Noroeste da Itália. Na cidade portuária, o navio está sendo inteiramente desmontado, conforme anunciou o primeiro-ministro da Itália, Matteo Renzi.

Após dois anos e meio, a embarcação, que possui 290 metros de comprimento, 36 de largura e deslocamento de 50.000 toneladas, foi sendo lentamente levantada através do bombeamento de ar para os tanques ligados ao navio. O Concórdia já tinha sido colocado na posição vertical em setembro, mas ainda estava parcialmente submerso sobre seis plataformas de aço.

Segundo as equipes de salvamento, esta foi à última fase para a remoção do navio atolado no local desde o naufrágio. A operação tevê um custo total de 1,5 bilhão de euros (US$ 2 bilhões), informou à imprensa o executivo-chefe da Costa Crociere, Michael Tamm.

O acidente

Na noite do dia 13 de janeiro de 2012, o Costa Concordia fazia um cruzeiro com mais de 4.200 pessoas a bordo quando bateu em uma rocha submersa próxima à ilha de Giglio, na Itália. A colisão abriu um grande rasgo no casco do navio, que adernou. Mergulhadores encontraram 30 corpos submersos. Duas pessoas desaparecidas foram consideradas mortas. Havia 53 brasileiros a bordo – 47 passageiros e seis tripulantes, todos salvos. O capitão Francesco Schettino, comandante do transatlântico, é acusado de manobra imprudente e também por abandonar a embarcação, deixando tripulação e passageiros para trás. A justiça decretou a prisão domiciliar de Schettino até o julgamento.

Este trecho já foi publicado na Revista SINCOMAM nº 7

Costa Concórdia momentos antes do naufrágio

Porto do Açu receberá i de R$ 1,494 bilhão para

Empreendimento conta com dois ter
O porto-indústria está localizado p da produção de pet

Foto: Divulgação Prumo

Imagem das unidades da Technip e da NOV, que já operam no Porto do Açu

nvestimentos na ordem obras de infraestrutura

minais, um offshore e outro onshore. róximo à área responsável por 85% róleo e gás do Brasil

O Superporto do Açu, ou simplesmente Porto do Açu, é um empreendimento gerado para funcionar como centro logístico de exportação e importação para as regiões Centro-Oeste e Sudeste do Brasil. Com 17 km de píeres, que poderão receber até 47 embarcações, o Porto do Açu, localizado no município de São João da Barra, na região Norte do Estado do Rio de Janeiro, está prestes a entrar em operação.

Projetado com base no moderno conceito porto-indústria, o Porto do Açu será um dos principais empreendimentos do Brasil, principalmente por estar localizado próximo à área responsável por 85% da produção de petróleo e gás no país. Na região portuária serão instaladas indústrias offshore, polo metalomecânico, base de estocagem para granéis líquidos, estaleiros, base para tratamento de petróleo, termoelétricas, pátio logístico, plantas de pelotização de minério de ferro, entre outros.

Atualmente, a Prumo Logística, ex-LLX, é a empresa privada brasileira que constrói e desenvolve o Porto do Açu. A companhia já foi o braço de logística do grupo EBX, de Eike Batista. Por ser considerada umas das empresas mais saudáveis do grupo, a solução encontrada pelo empresário diante da crise, no ano passado, foi se desfazer de seus ativos.

Após novas aquisições em infraestrutura, a região portuária se prepara para receber navios de grande porte, como Capesize e Very Large Crude Carrier (VLCCs), que transportam até 320 mil toneladas de carga. Com construção iniciada em outubro de 2007 e área total de 90 km², o empreendimento é formado pelo Terminal 1 (T1 - offshore) e pelo Terminal 2 (T2 - onshore).

De janeiro a março deste ano, o Porto, o Porto do Açu recebeu investimentos de R$ 633,7 milhões (incluindo juros capitalizados). O montante é o maior já investido em um único trimestre desde o início da construção do empreendimento, em 2007. O avanço dos investimentos e do ritmo das obras, também reforça a confiança dos clientes no Porto do Açu. Somente no início deste ano, foram assinados dois importantes contratos comerciais, com Edison Chouest e BP, que trazem receita adicional com o aluguel de área, além de uma expectativa de grande fluxo de embarcações para o canal do Terminal 2 (T2 - terminal onshore). A assinatura destes contratos reforça a competitividade do Porto do Açu como a melhor alternativa como um polo de serviços para a indústria de O&G.

Continua

Imagem aérea do canal Terminal 2 no Porto do Açu

Do total de R$ 633,7 milhões investidos no 1º trimestre deste ano, R$ 204 milhões foram aplicados pela Ferroport (Joint Venture formada 50% pela Prumo e 50% pela Anglo American), responsável pelo desenvolvimento do Terminal de minério de ferro do Porto. O restante (R$ 429,7 milhões) foi aplicado pela Prumo na construção do Terminal 2 e infraestrutura do Porto do Açu (dragagem do canal do T2, construção de cais e quebra-mar, linha de transmissão de energia, entre outros).

Empresas parceiras

A Prumo assinou contrato com a NFX para instalação de uma base no Porto do Açu. A empresa é uma joint venture formada 50% pela Prumo e 50% pela BP. No local, a NFX irá importar, exportar, vender, armazenar, misturar, distribuir e/ou comercializar combustíveis marítimos, sob a marca da BP Marine. Este centro de abastecimento deverá atender às demandas de navios dos mais variados portes e atividades, como PSVs (Platform Supply Vessels) e navios de cabotagem e de longo curso, por combustíveis como diesel marítimo (MGO - Marine Gas Oil) e bunker (IFO - Intermediate Fuel Oil).

Com o desenvolvimento desta parceria, o Porto do Açu será um

Foto: Divulgação Prumo

dos principais centros de distribuição de combustíveis marítimos do Atlântico Sul. A previsão é que as obras da unidade sejam iniciadas ainda no 2º semestre deste ano, e a operação está prevista para o 1º trimestre de 2015.

A administradora do Porto também possui outras empresas em sua área como em sua área como Technip, NOV, Intermoor, Wartsila, Eneva e OSX.

Trajetória

Para conhecermos melhor sobre a efetividade da proposta de criação do Porto do Açu o SINCOMAM conversou com a diretora de Operações da Prumo, Cristiane Marsillac, que abordou sobre os investimentos no complexo portuário, o projeto em execução e os desafios enfrentados para a conclusão das obras.

"Estamos nos preparando para iniciar nossas operações e dos nossos clientes nas próximas semanas após a autorização da Marinha para operação de abertura do canal. Temos trabalhado com uma equipe altamente qualificada e determinada em entregar uma solução logística eficiente e integrada que contribuirá com a infraestrutura do nosso país", afirma Cristiane Marsillac, diretora de Operações da Prumo

Revista SINCOMAM - Me fale sobre o projeto do Porto do Açu.

Cristiane Marsillac - O Porto do Açu em São João da Barra, no norte fluminense, está prestes a entrar em operação. Com construção iniciada em outubro de 2007 e área de 90 km², o empreendimento é formado pelo Terminal 1 (T1 - offshore) e pelo Terminal 2 (T2 - onshore).

O T1 será composto por uma ponte de acesso com 3 quilômetros de extensão, píer de rebocadores, 9 píeres para movimentação de minério de ferro e petróleo, canal de acesso e bacia de evolução. Destes, a ponte, 2 píeres para minério de ferro, o píer de rebocadores, o canal de acesso e a bacia de evolução já estão concluídos. O 1º embarque de minério no Porto do Açu está previsto para o segundo semestre deste ano.

O T2 está sendo instalado no entorno de um canal para navegação, que conta com 6,5 km de extensão, 300 metros de largura e profundidade atual de 7,5 metros (chegando a 10 metros). No local estão em andamento às obras para construção do canal de acesso, bacia de evolução, construção dos blocos de concreto que serão utilizados no quebra-mar e a implantação da linha de transmissão. Com mais de 13 quilômetros de cais, o T2 irá movimentar ferro gusa, carga de projetos, carvão mineral, veículos, granéis líquidos e sólidos, carga geral e petróleo.

O Porto do Açu está estrategicamente localizado na região Sudeste do país, responsável por aproximadamente 75% do PIB brasileiro. Fica no norte do estado do Rio de Janeiro, a aproximadamente 150 km da Bacia de Campos, onde 85% do petróleo brasileiro é produzido.

Nas próximas semanas, iniciaremos as operações do Porto do Açu com as unidades dos nossos clientes já instalados no canal do T2.

R.S. - Qual é o real investimento do Porto do Açu?

Cristiane - Para este ano, o valor previsto para investimento da Prumo no Porto do Açu é de R$ 1,494 bilhão. Desde o início da construção, em 2007, até março deste ano, já foram aplicados R$ 5,8 bilhões no empreendimento. O início de operação do Porto do Açu está previsto para as próximas semanas, com a operação de unidades dos nossos clientes já instalados no canal do Terminal 2. A construção do Complexo Industrial do Porto do Açu continuará se desenvolvendo com as obras de infraestrutura (pavi-

mentação, rede de esgotos, água, iluminação, etc) e a ocupação de sua retroárea pelas empresas.

R.S. - Com a construção do Porto de Açu, quais são os impactos sociais e financeiros que foram gerados a cidade de São João da Barra?

Cristiane - O Porto do Açu é um investimento privado na área de infraestrutura que beneficiará toda a logística do Brasil, reduzindo custos e desobstruindo portos e terminais congestionados na costa brasileira. As obras para construção empregam hoje cerca de 9.500 pessoas, gerando emprego e renda para toda a região do Norte Fluminense.

No Porto do Açu já foram investidos R$ 5,8 bilhões e as empresas que estão se instalando no Porto estão investindo, adicionalmente, cerca de R$ 2,7 bilhões na construção de suas unidades industriais. Tudo isto contribui para o crescimento da arrecadação de impostos e gera oportunidades para o desenvolvimento da região. Um exemplo é que a arrecadação de ISS (Imposto Sobre Serviços) em São João da Barra saltou de R$ 750.186,89 em 2005, para R$ 33.604.357,40 em 2012, o que representa um crescimento de 4.379,46%.

R.S. – Qual é a relação entre LLX, Prumo e Eike Batista?

Cristiane - Em outubro de 2013, o Grupo EIG, fundo americano que atua nas áreas de energia e infraestrutura, participou de uma operação de aumento de capital que injetou R$ 1,3 bilhão no caixa da Prumo.

Em dezembro de 2013, a LLX passou a se chamar Prumo e a ser controlada pela EIG. A mudança de nome e de controle não alterou em nada a construção do Porto do Açu, que segue com obras avançadas. A EIG possui hoje 53% de participação no capital social da Prumo e é quem controla a companhia. O empresário Eike Batista detém 20,9% da companhia.

R.S. – Houve negociações para as desapropriações de terras dos agricultores do V Distrito de São João da Barra. Quais são as implicações deste processo?

Cristiane - O processo de desapropriação é realizado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro e conduzido pela Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro – Codin. O Distrito Industrial de São João da Barra, o 11º criado pela Codin no estado, irá possibilitar a instalação de uma série de indústrias no entorno do empreendimento. Esta sinergia irá oferecer competitividade logística às empresas e gerar empregos.

R.S. – Há especulações em torno de uma possível venda do Porto de Açu. Você acredita que isso pode ocorrer?

Cristiane - Não há especulações sobre venda do Porto do Açu. Em outubro do ano passado o Grupo EIG, fundo americano que atua nas áreas de energia e infraestrutura, por meio de um aporte de capital, assumiu o controle da empresa. Diversas novas empresas estão interessadas em se instalar no Porto do Açu e as negociações estão em andamento. Infelizmente, por força dos nossos entendimentos confidenciais não será possível citar os nomes das empresas. A Companhia manterá o mercado informado sobre futuros novos contratos.

R.S. – Por que o Porto do Açu pode ser considerado a maior base logística para o desenvolvimento das reservas de pré-sal?

Cristiane - O Porto do Açu possui características únicas, como grande profundidade, localização estratégica e infraestrutura eficiente, e se apresenta como a principal solução para a instalação de empresas do setor de O&G gerando redução de custo e maior produtividade para as empresas que exploram petróleo na Bacia de Campos. No Porto poderão

Foto: Divulgação Prumo

ser instaladas bases para movimentação e tratamento do petróleo, base de apoio para as operações offshore de E&P e polo metalmecânico dedicado à indústria de Petróleo e Gás.

Os fornecedores da cadeia de O&G reconhecem as vantagens competitivas que o Porto do Açu oferece como plataforma para os seus negócios. O empreendimento é um importante ativo que irá contribuir significativamente para o desenvolvimento e expansão do setor de O&G no Brasil. Além disso, há espaço para um estaleiro de reparo para embarcações de grande porte, projeto que está em desenvolvimento.

R.S. – A Petrobras seria uma parceria valiosa para o Porto do Açu?

Cristiane - Com o crescimento da produção de petróleo, a Petrobras assim como outras petroleiras demandam serviços e infraestrutura especializada para atendê-los. E o Porto do Açu é hoje a melhor alternativa para esta indústria. A Petrobras já é uma parceira através de seus fornecedores NOV e Technip, já instalados no Açu.

R.S. – É verdade que a americana Edison Chouest Offshore (ECO) vai investir R$ 950 milhões para criar uma base de apoio offshore no Porto do Açu?

Cristiane - A Prumo assinou em abril um contrato de aluguel de área com a empresa americana Edison Chouest, que irá instalar uma base de apoio logístico offshore e estaleiro de reparos navais para suas próprias embarcações no Porto do Açu. A unidade, que poderá receber 12 embarcações e atenderá aos atuais clientes da Edison Chouest, será instalada no T2 (terminal onshore do empreendimento), que conta com 13 km de cais e 10m de calado, e que tem como foco atividades do setor de óleo e gás.

A chegada da Edison Chouest contribuirá para uma aceleração na ocupação da retroárea perto do canal T2. Uma base de apoio offshore no tamanho que a Chouest irá construir, representa uma importante âncora que atrairá toda a cadeia de produtos e serviços marítimos para a indústria de exploração de petróleo a se instalar no Porto do Açu.

O contrato de aluguel é de uma área de 255.200 m2 pelo período de 15 anos, renováveis por mais 3 períodos de 5 anos. O cais de 440 metros terá capacidade para 12 berços. A empresa possui ainda a possibilidade de aumentar em 220 metros o cais em até 12 meses e mais 220 metros em até 18 meses, podendo dobrar sua capacidade e atingir 880 metros de cais, com capacidade para 18 embarcações, e uma área de até 510.400 m2.

A previsão é que sejam investidos R$ 950 milhões no desenvolvimento da unidade, que deve começar a operar no início de 2015. No total, serão gerados 900 empregos na base.

Cabotagem cresce 27% no Brasil

Navegação doméstica oferece uma série de vantagens para o transporte de mercadorias no País

O transporte de mercadorias via navegação costeira (realizada em portos interiores do país ou por vias fluviais) também denominado de cabotagem, apresentou crescimento de 27% no primeiro trimestre deste ano na comparação com o mesmo intervalo de 2013, chegando a 165 mil Teus (contêiner de 20 pés). Os dados foram compilados pelo armador Mercosul Line, do grupo Maersk, a partir de levantamento feito pela consultoria de comércio marítimo Datamar.

Segundo informações divulgadas pelo Jornal Valor Econômico, a estimativa é que o ritmo de crescimento diminua no meio do ano, justamente devido às compras já feitas durante a Copa, mantendo-se estável no segundo semestre. A expectativa também é de que o transporte marítimo doméstico cresça 16% em 2014, chegando a quase 650 mil Teus.

De acordo com o estudo da CNT (Confederação Nacional de Transportes), apenas em relação à capacidade de carregamento, uma embarcação tem capacidade para transportar cinco mil toneladas. Para deslocar a mesma quantidade por outros modais, são necessários 72 vagões com 70 toneladas cada ou 143 carretas com 35 toneladas cada.

Ainda conforme o levantamento da CNT, no ano de 2012 foram investidos R$ 357,1 milhões no transporte marítimo, o investimento médio anual entre 2002 e 2012 foi de R$ 299,7 milhões. Além disso, o transporte via cabotagem tem sido considerado bom por 66,3% das empresas que só veem como principais entraves à burocracia, a carência de infraestrutura portuária e a ausência de equipamentos adequados para a movimentação de cargas.

Desenvolvimento e vantagens

O Brasil é um país extremamente favorecido para a navegação de cabotagem por suas condições naturais e distribuição demográfica. O país conta com uma costa navegável de 7.500 km de extensão, mais de 30 portos organizados e inúmeros terminais de uso privativo.

Hoje, a cabotagem representa menos de 10% da matriz brasileira de transporte de carga e isso signi-

Foto: divulgação

no primeiro trimestre de 2014

Foto: divulgação

Log-In lança o serviço de cabotagem Costa Norte Express que conecta os portos de Manaus, Santos, São Francisco do Sul, Salvador, Suape, Fortaleza e Vila do Conde, com frequência quinzenal. A novidade é a rota expressa entre Manaus e Santos, cujo trajeto é feito em apenas 10 dias (antes eram 14 dias).

fica bem menos do que os 37% movimentados na União Europeia e os 48% transportados pela China.

Em recente pesquisa realizada pelo Instituto de Logística e Supply Chain – ILOS, a cabotagem apontou diversos benefícios para o transporte de mercadorias, tais como: grande capacidade de carregamento, menor consumo de combustível e redução de poluentes, baixo índice de acidentes e roubos de carga. Entretanto, o modal enfrenta alguns entraves que freiam o desenvolvimento da atividade. Dentre eles, o preço do combustível do navio, carência de oficiais para guarnecer as embarcações, custo da tripulação, custos com praticagem e a burocracia na liberação de carga e navio.

A atividade só é permitida para empresas brasileiras de navegação autorizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq, ou em navio estrangeiro fretado por essas empresas. Pressupõe uma quantidade mínima de tripulantes, a qual deve ser composta por pelo menos 2/3 de brasileiros.

Armador da Mercosul Line

Foto: divulgação

Porto gaúcho é o segundo mais importante porto do Brasil e atinge recorde de movimentação de cargas

Porto do Rio Grande representa a riqueza do RS

Porto de Rio Grande (RS)

O Porto do Rio Grande, localizado na margem direita do canal do norte, que liga a Lagoa dos Patos ao Oceano Atlântico, no estado do Rio Grande do Sul, consolidou-se como o porto do Conesul, sendo considerado o segundo mais importante porto para o desenvolvimento do comércio nacional e internacional brasileiro.

Recentemente a Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), apresentou os dados da movimentação portuária em 2013. Segundo a entidade, no último ano, o porto gaúcho atingiu 33 milhões de toneladas movimentadas, com um crescimento de 19,83% em relação a 2012. Este número de movimentação total é um recorde histórico.

De acordo com a SUPRG, tendo em vista o tipo de navegação, foram registrados 2,95 toneladas por cabotagem, 25,79 por longo curso, 4,45 através de navegação interior e 44,57 toneladas em trânsito. Ainda conforme a pesquisa, a exportação pelo porto gaúcho teve um aumento de 30,21% em relação a 2012. Já a importação cresceu 9,26% em relação ao ano anterior.

Foto: divulgação / Rio Grande

Terminal de Contêineres de Rio Grande

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) considerou o porto como um dos mais eficientes do Brasil e o 7º mais eficiente do mundo. A perspectiva da Superintendência de Rio Grande é de que, em 2014, a movimentação alcance 34 milhões de toneladas e venha atingir a meta de 60 milhões até 2030.

Rio Grande supera Porto de Paranaguá

Rio Grande também se tornou o segundo porto brasileiro em exportação de soja, no ano de 2013, superando o Porto de Paranaguá, no Paraná, e ficando atrás apenas do Porto de Santos, em São Paulo.

Conforme as informações do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Rio Grande exportou 8.206.122 toneladas de soja, enquanto, por Paranaguá, saíram 7.730.891 t. e Santos embarcou 12.892.181 t. As exportações brasileiras de soja atingiram 42,7 milhões de toneladas em 2013, valor 32% maior que em 2012. Desse total, 19% saíram do Porto do Rio Grande.

Tecon Rio Grande registra recorde na cabotagem

O Tecon Rio Grande também registrou, em maio, seu melhor desempenho histórico em cabotagem. O terminal movimentou 3.900 Teus, 26,9% a mais que no mesmo mês de 2013. No ano, o acumulado é 9,3% maior que no ano passado. O principal motivo disto é o bom desempenho da safra gaúcha, especialmente o arroz, responsável por 77% dos embarques e também da abertura de novas rotas, incluindo São Luís (MA) e Belém (PA), e a retomada dos embarques diretos a Manaus (AM) sem a necessidade de transbordo.

O terminal é um dos patrocinadores do evento "A Hora da Cabotagem" que acontece nos dias 3 e 4 de setembro, no Hotel Blue Tree Premium Faria Lima, em São Paulo. Um dos palestrantes será o Diretor Comercial do Tecon Rio Grande, Thierry Rios.

Novo porto de Salvador tem cerca de 95% das obras concluídas

Foto: CODEBA

Porto de Salvador (BA)

O novo Porto de Salvador, que terá capacidade para receber até oito grandes navios ao mesmo tempo, está quase pronto, segundo o presidente da Codeba (Companhia das Docas do Estado da Bahia), José Rebouças. Com cerca de 95% das obras concluídas, o novo Terminal Turístico Marítimo de Passageiros recebeu mais de quatro mil turistas durante a Copa do Mundo.

De acordo com as informações da Codeba, para a construção do novo terminal, foram investidos R$ 36 milhões por parte do Governo Federal, através da Secretaria Especial dos Portos, em parceria com a Prefeitura de Salvador, que elaborou o projeto básico e o governo do Estado, responsável pelo projeto executivo de engenharia.

O Terminal ocupa uma área total de 11 mil m², dos quais 7.680 m2 de área construída, inclui uma esplanada com três mil metros quadrados que vai descortinar para Avenida da França, o mar da Baía de Todos os Santos, com a vista do Forte de São Marcelo.

O Tecon Salvador recebeu pela primeira vez, o navio Bartolomeu Dias da Aliança Navegação, embarcação de cabotagem com maior capacidade de transporte de carga (até 4.800 TEUs) que está em atividade na costa brasileira.

Presidente da Transpetro é acusado de participação em "cartel das empreiteiras"

Sergio Machado à frente da subsidiária da Petrobras é acusado pelo engenheiro Leo Maniero de fazer parte de um esquema de combinação de preços para fraudar procedimentos licitatórios

Foto: Agência Petrobras

Presidente da Transpetro, Sérgio Machado

Na edição passada, o SINCOMAM publicou uma matéria sobre os processos judicias que o presidente da Transpavi-Codrasa declarou estar realizando contra a Transpetro por ter usado e repassado para outras empresas sem autorização a tecnologia – referente a patente PI 0204535-4 - desenvolvida pelo engenheiro Leo Maniero. Dando continuidade as informações adquiridas pelo SINCOMAM, nesta matéria apresentaremos a segunda parte das acusações e denúncias contra a subsidiária da Petrobras.

O presidente da Transpavi-Codrasa S.A, engenheiro Leo Maniero, além de estar acusando na Justiça Federal a Transpetro por usurpação de sua tecnologia, ainda reforça mais um pedido de denúncia sobre Sérgio Machado, responsável pela Transpetro, que estaria envolvido em esquema de "Cartel de Empreiteiras" para esquivar-se dos pedidos de autoridades e políticos que considera de menor expressão.

Segundo Leo Maniero, além de corrupto, Sérgio Machado é cínico e mentiroso, pois as licitações da Transpetro, todas elas sem exceção, são sempre dirigidas às empreiteiras pertencentes ao Cartel que ele comanda e são mantidas em total sigilo, pois realizadas apenas através de convites.

"Ocupado unicamente com os subornos que recebe, com a distribuição de parte deles aos seus padrinhos políticos e com a lavagem dessa dinheirama desviada do erário público, ao fazer tal afirmação, Sérgio Machado revela não ter ideia do que acontece em sua empresa. Isso porque, pervertendo abusivamente a finalidade do Decreto nº 2.745/98, que permite ao Grupo Petrobras licitar obras de qualquer valor através de convites a empresas de sua exclusiva escolha, a Transpetro convida apenas as empreiteiras pertencentes ao Cartel que ele comanda, abuso, abuso ao qual, a partir de novembro de 2005 agregou a exigência de atendimento, pelas contratadas, das Especificações Técnicas ET-023/024/025 inerentes à tecnologia objeto da patente PI 0204535-4 que usurpou da Transpavi-Codrasa", relata Leo Maniero.

O engenheiro também esclarece que somente empreiteiras qualificadas pela Engenharia/Petrobras nos termos das ET-023/024/025, têm condições técnicas e legais

Presidente da Transpavi-Codrasa S.A, Leo Maniero

"Ocupado unicamente com os subornos que recebe, distribuídos aos seus padrinhos políticos, Sérgio Machado revela não ter ideia do que acontece em sua empresa", ironiza Leo Maniero.

de contratar esse tipo de serviço. No entanto, ao apoderar-se ilegalmente da tecnologia, o presidente da Transpetro passou a dominar o cartel das empreiteiras e com isso tornou-se o corruptor e transformou as empreiteiras a meras corruptas e cúmplices do roubo da patente e do peculato desenfreado que grassa na Transpetro.

"Ao tomar posse ilegalmente da minha tecnologia, o presidente da Transpetro passou a dominar o Cartel das Empreiteiras". disse Leo Maniero

"Considerando que todos os deputados e senadores conhecem perfeitamente o que ocorre na Transpetro, a patente resolveu o sério problema político que Sérgio Machado vinha criando ao não atender os contínuos pedidos de autoridades e políticos da base aliada, mas que Sérgio Machado considera de menor expressão, pois de posse da tecnologia passou a convidar as empreiteiras por eles indicadas, já que estas, quando se deparam com a exigência de atendimento às ET-023/024/025, elas próprias desistem já que não estão qualificadas para seu atendimento. Quanto às empreiteiras que participam do Cartel, apesar de também não estarem qualificadas, a fiscalização corrupta os orienta a simplificar a tecnologia, mesmo que à custa de eliminar todas suas vantagens de qualidade garantidas pela tecnologia, num criminoso retrocesso. Tanto que, em seus contratos para "reabilitação" de dutos, a Transpetro não exige qualquer garantia de vida útil e de temperatura mínima de operação aos dutos trabalhados, ou seja, os dutos desta empresa absolutamente não são reabilitados, sua condenação é apenas adiada por alguns anos. A Transpetro vem, continuamente, danificando os oleodutos da Petrobras", afirma Maniero.

Maniero declara que as empresas envolvidas no esquema são: GDK Engenharia (cujo padrinho é José Dirceu - principal personagem do escândalo do mensalão), IMC Saste, Poly Easy, Pollydutos e a NM Engenharia – todas acusadas e com ação judicial em trâmite no Fórum de São Paulo.

Diante dos fatos, o SINCOMAM perguntou ao Leo Maniero, porque a Transpetro vem lutando por todos os meios, inclusive no judiciário, para anular a patente PI 0204535-4?

O engenheiro responde que as licitações da Transpetro exigem sim, o respeito às ETs-940-PEN-023 /024/025 e, contudo, os fiscais das obras, mediante aos subornos, orientam as empreiteiras do Cartel em como simplificar a tecnologia empregando "gambiarras". Afinal, os fiscais dessas obras pertencem ao mesmo esquema de combinação de preços.

As alegações da Transpetro

"Em razão da versão dos fatos apresentada pelo empresário Leo Maniero, a Transpetro reserva-se o direito de tomar as medidas cíveis e criminais cabíveis no tocante aos prejuízos causados à imagem da Companhia e de seus técnicos. Con-

victa de suas posições, a Transpetro entende que acusações infundadas e ameaças feitas não terão o condão de afastar a verdade dos fatos e segue aguardando a decisão judicial, que solucionará o caso de maneira adequada", trecho retirado da nota emitida em agosto de 2013, transcrita e publicada no site Petronotícias.

Em resposta à Transpetro, Leo Maniero destaca algumas informações:

"Espero ansiosamente que a Transpetro tome as medidas cíveis e criminais que imagina, pois terei a oportunidade de provar os incomensuráveis crimes que sua atual administração vem cometendo, inclusive a prática de estelionato, os continuados crimes de superfaturamentos que paga para as empreiteiras às quais dirige seus contratos para execução de obras de "reabilitação de dutos", a usurpação criminosa da tecnologia de minha propriedade com vários objetivos: primeiro, porque se respeitasse meu direito à exclusividade de uso da tecnologia patenteada, não receberia seus polpudos subornos; segundo, apropriando-se da tecnologia passou a controlar o Cartel de suas empreiteiras, impondo-lhes o que bem entende; e terceiro, como anteriormente exposto, não sofre desgaste político ao não atender pedidos de políticos e autoridades que considera de menor expressão", comenta Maniero.

Leo Maniero reforçando explicações sobre a tecnologia aos técnicos da Transpetro

O presidente da Transpavi-Codrasa ressalta ainda que a Transpetro gratuitamente colocou seus técnicos na confusão. "Ao frequentarem (os técnicos) continuamente as instalações da Codrasa, durante três anos, para acompanhar os resultados dos testes que garantiram a pré-qualificação da tecnologia e acompanhar a aplicação, pela Codrasa, de sua tecnologia no oleoduto OBATI a fim de qualificá-la, os técnicos autênticos da Transpetro conhecem de sobejo a verdade e absolutamente, não sentem que suas imagens tenham sofrido quaisquer prejuízos. No entanto, eles submetem-se às ordens de seus corruptos gerentes e diretores para não serem punidos com rebaixamento e transferência para a Amazônia, mas ficam distantes da corrupção desenfreada patrocinada por Sérgio Machado", finaliza Leo Maniero

Outras polêmicas que envolvem Sérgio Machado

O presidente da Transpetro, Sérgio Machado, vem sendo investigado por manter encontros com o ex-diretor da Petrobras Paulo Roberto Costa, quando este já havia deixado a petroleira e operava negócios na iniciativa privada, conforme indicam a agenda e cadernos de anotação do ex-executivo apreendidos pela Polícia Federal na Operação Lava Jato, como revelou matéria publicada pelo jornal Estadão.

Machado é citado ao menos quatro vezes na agenda de 2012 e 2013 de Paulo Roberto – que está preso na superintendência da Polícia Federal em Curitiba acusado de integrar um esquema de lavagem de dinheiro que envolve fornecedores da Petrobras e que seria usado para financiar políticos e campanhas eleitorais do PP, PMDB e PT.

Ainda segundo a publicação do Estadão, na agenda, há registros da anotação de celulares de Sérgio Machado e de uma menção a "curso com Sérgio Machado, 5%", ao lado do valor R$ 5 mil da inscrição "dois meses".

De acordo com as últimas informações, a Polícia Federal investiga o caso.

Formandos do Curso de Adaptação para Segundo Oficial de Máquinas da Marinha Mercante

Fotos: FEMAR

Femar firma parcerias para qualificar Oficiais da Marinha Mercante

Fundação promove estudos especializados sobre o complexo aquaviário, transportes, portos, pesca, navegação, construção naval, ciências do mar e legislação

Visando contribuir para o aumento da formação de mão de obra qualificada para as atividades marítimas, a Fundação de Estudos do Mar (FEMAR) ampliou o número de parcerias firmadas com empresas e entidades do setor, e investiu em novos centros de formação e equipamentos tecnológicos para a Marinha Mercante brasileira. Segundo a Femar, o objetivo da entidade é valorizar o trabalhador da indústria naval, navegação, portos, transporte aquaviário e da pesca, almejando maior produtividade dessas atividades comerciais e industriais no país.

"A FEMAR existe para incutir na mente dos brasileiros a importância do mar para o nosso país", diz Vice-Almirante Lucio Fernandes

Presidente FEMAR, Vice-Almirante (RM1) Lucio Franco de Sá Fernandes

Através de convênios e contratos com instituições públicas ou privadas, nacionais ou internacionais, a FEMAR realiza estudos, pesquisas, cursos, seminários e outras atividades para a especialização e aperfeiçoamento do homem do mar.

A fundação tem ainda o propósito de financiar projetos e publicações que visem direta ou indiretamente, promover o desenvolvimento e a difusão de conhecimentos relativos às atividades marítimas.

Em entrevista exclusiva ao SINCOMAM, o presidente FEMAR, Vice-Almirante (RM1) Lucio Franco de Sá Fernandes, relata sobre a história da fundação, o andamento dos principais projetos e as metas da instituição para 2014.

Revista SINCOMAM – A FEMAR completou em maio 48 anos de existência. Relate como foi construída a história desta instituição?

Vice-Almirante Lucio Franco de Sá Fernandes – A Fundação foi criada em 31 de maio de 1966, sob a iniciativa do Almirante de Esquadra José Santos de Saldanha da Gama, à época Presidente do Clube Naval, com a finalidade de estudar os problemas relativos aos portos, navegação, construção naval, pesca e legislações pertinentes, de modo a contribuir para a formação de uma mentalidade marítima nacional e a formulação de uma Doutrina Marítima para o Brasil.

Na ocasião, além do Clube Naval (CN), foram também Instituidores, a Comissão de Marinha Mercante (CMM), o Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval (SINAVAL), o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), a Petróleo Brasileiro S.A.(PETROBRAS), o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) e o Serviço Social da Indústria (SESI).

Esses Instituidores visavam promover estudos, pesquisas, cursos, seminários e outras atividades congêneres para a formação, especialização e aperfeiçoamento de pessoas que exercem atividades pertinentes ao mar. Desde então a FEMAR, proporciona, financia ou

Prédio da Femar no Rio de Janeiro

canaliza recursos, através de convênios, contratos ou iniciativas próprias para a realização de pesquisas, edição de publicações, desenvolvimento de projetos, planos, programas, cursos, estudos e assistência técnica relacionados com a difusão de conhecimentos afins, todos inerentes ao meio marítimo.

A FEMAR é uma instituição de direito privado, sem fins lucrativos, dotada de autonomia patrimonial, administrativa e financeira regida por seu Estatuto, Regimento Interno e demais disposições legais aplicáveis, e sob a supervisão da Promotoria de Justiça de Fundações do Estado do Rio de Janeiro. Em face de suas finalidades, é considerada como Organização de Utilidade Pública Federal (Decreto n° 87.122 de 24 de setembro de 1982) e Estadual (Lei n° 1252 de 5 de janeiro de 1967).

Com o intuito de apresentar a história completa da fundação, lançamos o livro "A Nossa História", que pode ser visualizado no site: www.fundacaofemar.org.br.

R.S. – O que significa a FEMAR e quais seus objetivos?

Vice-Almirante Lucio Fernandes – A FEMAR - Fundação de Estudos do Mar - tem por finalidade promover o sentimento de maritimidade no povo brasileiro, destacando a importância do mar para o Brasil. A Filosofia da fundação é definida por um conjunto de indicadores que exponho de três formas: Missão - desenvolver, apoiar e prestar serviços especializados nas áreas de ensino, pesquisa, extensão e inovações tecnológicas voltadas para a produção e difusão do conhecimento do mar; Visão - ser reconhecida pela sociedade brasileira como uma instituição de referência no conhecimento do mar; Valores - confiabilidade, probidade, legalidade, ética e transparência, busca da excelência, educação continuada, cooperação, comprometimento, compromisso e responsabilidade socioambiental.

Unidade de ensino da FEMAR no Rio de Janeiro

R.S. – Como é composto o corpo técnico da empresa e quais são suas especializações?

Vice-Almirante Lucio Fernandes – O corpo técnico da FEMAR é composto, em grande parte, por pessoal de nível superior com formação em diversas áreas de interesse relacionadas aos seus projetos. Muitos possuem grau de pós-doutorado, doutorado e mestrado contribuindo para que haja uma excelência nos serviços prestados pela Fundação.

As especialidades contemplam as áreas de engenharia naval, eletrônica, mecânica, hidrografia, geologia, informática, dentre outras. Particularmente para área de ensino, a FEMAR conta com diversos Oficiais da Reserva da Marinha do Brasil e Marinha Mercante para ministrar cursos nas áreas de navegação, máquinas, comércio e transporte marítimo *(Shipping)* e meio ambiente.

Apesar de não termos filial, possuímos parcerias com diversas instituições e ministramos cursos nas seguintes cidades: Belém, Fortaleza, Imbituba, Itaguaí, Itajaí, Manaus, Natal, Paranaguá, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Rio Grande, Salvador, Santos, São Francisco do Sul, São Luís e Vitória.

R.S. – A FEMAR gerencia vários projetos em parceria com unidades da Marinha do Brasil (MB). Desta forma, quais são os principais programas desenvolvidos pela entidade?

Vice-Almirante Lucio Fernandes – A FEMAR desenvolve, apoia e presta serviços nas áreas de Ensino, Pesquisa e Extensão em parceria, principalmente, com a Marinha do Brasil e, em menor escala, com outras instituições do Governo Federal e da iniciativa privada. Para entendermos melhor a atuação da Fundação, apresento abaixo a descrição de cada área.

Ensino – Desde 1994, em parceria com a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, a FEMAR tem aplicado em todo país, os cursos do Programa de Ensino Profissional Marítimo- Atividades Correlatas (PREPOM/AC), nas seguintes áreas do conhecimento: Transporte e Comércio Marítimo, Desenvolvimento Gerencial e Meio Ambiente. O Catálogo de cursos, com os respectivos conteúdos programáticos, pode ser conhecido no site: www.fundacaofemar.org.br.

A FEMAR em parceria com a Transpetro, a Diretoria de Portos e

Centro de Simuladores FEMAR

Costas (DPC) e os Centros de Instruções Almirante Graça Aranha e Braz de Aguiar ministra os Cursos de Adaptação para 2º Oficial de Máquinas (ASOM) e de Adaptação para 2º Oficial de Náutica (ASON). O convênio firmado, com os partícipes acima citados, tem como propósito a formação de aproximadamente 660 Oficiais, que atuarão no setor de transporte e apoio marítimo em nossa Marinha Mercante.

Pesquisa - A Fundação participa, desde 2009, juntamente com a Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil e a Secretaria da Comissão Interministerial para Recursos do Mar, do projeto de Levantamento da Plataforma Continental – LEPLAC que permitirá a apresentação a ONU, até 2015, da nova proposta de Limite Exterior da nossa Plataforma Continental.

Em 2011, a instituição estabeleceu uma parceria com a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) para apoiar o "Projeto de Pesquisa sobre a Potencialidade de Recursos Minerais no Mar". Este projeto faz parte do Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais na Plataforma Continental Brasileira e na Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial (PROAREA). O objetivo principal desse projeto é efetuar o reconhecimento geológico e o levantamento da potencialidade mineral de uma área marítima de 95.000 km² que apresenta interesses econômicos, geológicos e ambientais.

Extensão - A FEMAR é credenciada para atuar como Fundação de Apoio ao Núcleo de Inovação Tecnológica da Marinha do Brasil (NIT-MB). Pode atuar também junto às Organizações da Marinha, apoiando os projetos de inovações tecnológicas ligados ao mar e às coisas do mar.

A Fundação tem parcerias com diversas Organizações Militares da Marinha do Brasil no desenvolvimento de projetos. A título de exemplo, citam-se as seguintes Instituições: o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), a Diretoria de Portos e Costas (DPC), o Centro de Análise de Sistemas Navais (CASNAV), o Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), o Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM). A instituição participa, ainda, do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (PROMINP), atuando como Interveniente nos Termos de Cooperação firmados com a Petrobras para a expansão dos Centros de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, o CIAGA e o CIABA.

R. S. – Quais são os propósitos da parceria entre FEMAR e SINCOMAM?

Vice-Almirante Lucio Fernandes – Esse projeto tem o objetivo de contribuir com a capacitação dos "Condutores de Máquinas" da Marinha Mercante, oferecendo cursos e treinamentos de qualidade, com o apoio de simuladores de última geração.

Hoje, a FEMAR conta com um Centro de Simuladores, que dispõe de recursos instrucionais de três tipos:

PC - based Simulator Software, comissionado em 2013 e, até o mês de junho deste ano, já foram rea-

lizados 19 treinamentos para 120 alunos em diversas manobras de máquinas; Simulador de Operações Comerciais, adquirido no primeiro semestre de 2014, e vem sendo bastante utilizado no curso de Adaptação para Segundo Oficial de Náutica ministrado pela FEMAR; e o Simulador de Náutica, também do tipo "PC - based Simulator Software", que está em fase de comissionamento e certificação. A previsão é que em agosto, desse ano, a Fundação já venha a utilizar esse recurso instrucional para ministrar cursos e treinamentos com apoio do RADAR ARPA, ECDIS, GMDSS, AIS.

Os simuladores permitem aos instrutores credenciados realizarem, além das aulas teóricas, treinamentos práticos que proporcionem aos alunos conhecimentos diversificados sobre as instalações de máquinas, socorro e salvamento.

Esses conhecimentos são transmitidos com o propósito de desenvolver as competências previstas na Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW) nas seguintes áreas: geração e distribuição de energia elétrica e operação com motores propulsores e sistemas auxiliares.

R.S. – Recentemente a FEMAR concluiu mais duas turmas do curso de Oficiais da Marinha Mercante. Como ocorreu a realização destes cursos?

Vice-Almirante Lucio Fernandes – A realização desses cursos é fruto de uma parceria entre Petrobras Transporte S/A - Transpetro, Diretoria de Portos e Costas (DPC) e a Fundação de Estudos do Mar (FEMAR). Os cursos de Adaptação para Segundo Oficial de Máquinas (ASOM) e para Segundo Oficial de Náutica (ASON) vem sendo ministrados pela FEMAR desde agosto de 2012. O aprendizado tem a finalidade de habilitar e capacitar o aluno, com nível superior, a exercer funções gerenciais e operacionais inerentes ao oficial de Máquina e Náutica embarcado em navios da Marinha Mercante. Até o momento a FEMAR concluiu 10 turmas, sendo quatro do curso ASOM e seis do curso ASON, formando 275 Praticantes da Marinha Mercante.

Alunos durante curso sobre simuladores na FEMAR

R.S. – Quais são as metas e os investimentos de 2014?

Vice-Almirante Lucio Fernandes – O principal investimento da FEMAR foi à implantação do Centro de Simuladores da FEMAR (CSF), que possibilita aos alunos aplicarem o conhecimento teórico em treinamentos práticos de instalações de máquinas e manobras de navios mercantes, como também efetuarem simulações de operações comerciais, previstas nas sinopses dos cursos ministrados pela Fundação.

Investimos, também, na implantação de um sistema Integrado de Gestão (Rationalis) e na atualização do Sistema Acadêmico da Fundação (SIGE).

"A FEMAR, hoje, dedica-se fortemente em apoiar a Marinha do Brasil e a Marinha Mercante na execução de projetos bem como na formação/capacitação de pessoal para suprir o déficit de mão de obra do meio marítimo"

Presidente da Femar
Vice-Almirante
Lucio Franco de Sá Fernandes

foto: divulgação

Brasil desenvolve projeto para construção de submarinos

Novos veículos devem ser construídos no Brasil e vão substituir os cinco convencionais que o país possui

O Brasil avança na construção de submarinos, um deles com propulsão nuclear, em parceria com a França. O objetivo é proteger 8.500 km de litoral e riquezas ocultas no fundo do mar, como as reservas do pré-sal e de minerais da Amazônia Azul. Os novos submarinos devem substituir os cinco convencionais que o Brasil possui atualmente, construídos entre 1980 e 1990, em parceria com a Alemanha.

Em entrevista à AFP, o Almirante-de-Esquadra Gilberto Max Roffé Hirschfeld, coordenador-geral do Prosub, Programa de Desenvolvimento de Submarinos, aborda que o projeto possui o custo estimado em R$ 23 bilhões (cerca de US$ 10 bilhões).

"O Brasil é detentor de riquezas que estão no nosso mar. É responsabilidade nossa ter uma força armada forte. Não para fazer guerra, mas para não entrar em guerra. Para que não tentem tomar nossas ri-

quezas. O submarino de propulsão nuclear é uma das armas com maior possibilidade de dissuasão", disse o Almirante-de-Esquadra Hirschfeld, em matéria publicada pela Exame com informações da AFP.

Projeto no Brasil

Em meados de 2013, ocorreu a inauguração da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM) em Itaguaí, ao sul do Rio de Janeiro. A fábrica faz parte do projeto do Prosub da Marinha, iniciou suas operações em seguida com dinâmica maior ao ritmo da construção do SBR-1.

Na unidade fabril, o primeiro submarino convencional (SBR1), previsto para lançamento ao mar em 2017, está 45% concluído, e o segundo (previsto para 2019) começa a ser construído. Os demais ficarão prontos a cada 18 meses.

Os submarinos serão equipados com torpedos convencionais, pois a Constituição brasileira e o Tratado de Não-proliferação Nuclear (TNP), do qual o país é signatário, proíbem desenvolver ou adquirir armas atômicas.

Paralelamente à construção e à organização de toda a estrutura fabril em Itaguaí e à qualificação dos profissionais na França – militares e civis da Marinha, da NUCLEP, da ICN e de outras empresas -, a Marinha e a DCNS iniciaram o processo de seleção de empresas fornecedoras para os submarinos do Prosub, adotando neste campo, uma das principais diretrizes do programa: a nacionalização de sistemas e de equipamentos.

Além de promover o estabelecimento de um parque industrial nacional com capacidade de desenvolver e fabricar equipamentos e componentes para todos os cinco submarinos, o Prosub visa estabelecer uma base industrial e comercial no Brasil de modo a assegurar a continuidade e a operação do projeto nos prazos e custos previstos.

Atualmente, apenas cinco países projetam e constroem submarinos nucleares: China, Reino Unido, EUA, Rússia e França.

Fábrica

Na unidade de fabricação, com 38 metros de altura, operários trabalham nas enormes chapas de aço que, unidas, formarão o casco resistente dos submarinos convencionais que, prontos, terão 75 metros de comprimento e pesarão 2.000 toneladas. Também trabalham em ritmo acelerado 3.000 pessoas para erguer o estaleiro, com inauguração prevista para novembro deste ano, onde as seções dos submarinos serão montadas.

O complexo tem 540 mil metros quadrados, e abriga a empreiteira brasileira Odebrecht, a estatal francesa de Defesa DCNS e a Marinha do Brasil, que trabalham em conjunto para cumprir um cronograma que se estende até 2025.

A infraestrutura ainda comporta um estaleiro de manutenção, uma base naval e um complexo radiológico, onde será feita a troca do combustível nuclear.

Veículo nucelar

Os submarinos de propulsão nuclear são mais velozes e não precisam vir à tona, pois utilizam energia atômica, fonte praticamente inesgotável, para mover seus motores, e o ar respirado é purificado através de um composto químico.

Patrimônio brasileiro

Segundo a Marinha, os submarinos convencionais patrulharão pontos de comunicação muito intensa, como portos. O nuclear atuará em áreas mais distantes, onde estão as reservas do pré-sal - estimadas em até 35 bilhões de barris - e a Amazônia Azul, um território marítimo de 3,5 milhões de quilômetros quadrados, situado até 200 milhas náuticas (370 km) ao longo da costa.

Rica em biodiversidade, a Amazônia Azul, onde o Brasil exerce soberania, com direito a exploração, aproveitamento e gestão dos recursos naturais, tem minerais como fosforita, ouro, manganês e calcário, com aplicações diversas, da agricultura à construção civil.

"Além disso, 95% do comércio exterior brasileiro passam pelo mar, onde o Brasil também prospecta a maior parte do petróleo e gás natural", destaca a Marinha.

Foto: Roberto Stuckert Filho/PR

Presidenta Dilma Rousseff durante cerimônia de inauguração da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas – UFEM.

CPI da Petrobras: escândalo bilionário pode parar na Justiça Federal

Estatal gastou US$ 1,18 bilhão para comprar uma refinaria que, há oito anos, custou à sua ex-sócia US$ 42,5 milhões

Uma empresa de energia reconhecida mundialmente pela excelência tecnológica, composta por 86.111 empregados e com presença em mais de 17 países, a Petrobras era o orgulho de todos os brasileiros. Fundada em 3 de outubro de 1953, a empresa construiu de forma pioneira, a primeira plataforma móvel de perfuração para operar em águas de até 30 metros de profundidade. A P-I descobriu o primeiro campo de petróleo no mar de Sergipe, em 1969, dando origem ao campo de Guaricema. Desta data em diante, há 61 anos, a petrolífera não parou de crescer e expandir seus negócios para o mundo todo. Tornou-se a "gigante do petróleo", e buscou explorar em camadas ultraprofundas e, em 2007, descobriu o pré-sal, que trouxe um novo horizonte para a indústria de petróleo e gás no Brasil.

Mas, a ambição e a corrupção humana acabaram com a boa imagem da empresa. A compra da refinaria de Pasadena, no Texas (EUA), pela Petrobras é o grande escândalo da maior estatal brasileira. O que era para ser um lucro virou um grande prejuízo.

O caso veio à tona com a revelação dada pelo jornal "O Estado de S. Paulo", de que Dilma Rousseff afirmou, em sua primeira manifestação pública sobre o tema, que só aprovou a compra da refinaria na época por ter recebido "informações incompletas" do parecer.

Presidenta do Brasil, Dilma Rousseff

Dilma admitiu, por meio de nota à imprensa, que só aprovou a aquisição da refinaria porque as cláusulas *put option* e marlim foram omitidas do resumo executivo apresentado por Nestor Cerveró, então diretor da área internacional da Petrobras. A presidente relatou que só tomou conhecimento dessas cláusulas em 2008, quando a sócia da estatal em Pasadena, a belga Astra Oil, decidiu exercer a cláusula de saída do negócio (put).

Armada a confusão, a mesma se alastrou

Em audiência pública, a Câmara resolveu a pedido de deputados que cobravam explicações sobre o desfalque que a Petrobras teve ao adquirir Pasadena, interrogar a presidente da estatal, Maria das Graças Foster, que afirmou que a refinaria apresentou resultados positivos nos últimos três meses.

Foster ainda para se defender disse que na época ela não fazia parte do conselho de administração da Petrobras, que era presidido por Dilma Rousseff, e tinha a participação de Silas Rondeau Cavalcanti Silva, Guido Mantega, Sérgio Gabrielli, Gleuber Vieira, Arthur Antonio Sendas, Roger Agnelli, Fábio Barbosa e Jorge Gerdau.

Graça Foster explica compra de refinaria de Pasadena, na Câmara

Depois destes depoimentos, ninguém mais escapou da investigação. Dentre tantos envolvidos na polêmica, também foram intimados os antigos dirigentes da companhia; o ex-diretor de Abastecimento Paulo Roberto Costa - preso na Operação Lava-Jato da Polícia Federal (PF) - e o ex-diretor de Internacional Nestor Cerveró.

O Ministério Público Federal (MPF) no estado do Rio de Janeiro instaurou um procedimento investigatório criminal para apurar possíveis infrações na compra da refinaria pela Petrobras. A portaria fala em evasão de divisas e peculato, por indício de superfaturamento. A investigação pode gerar denúncia à Justiça Federal.

Entenda o caso

Em setembro de 2006, a Petrobras comprou 50% da refinaria no Texas mediante o pagamento de US$ 360 milhões - US$ 190 milhões por 50% das ações e US$ 170 milhões pelos estoques da empresa.

Até 2008, a Petrobras mantinha a refinaria em sociedade com a belga Astra Oil, mas após um desacordo entre as duas empresas, a estatal brasileira, diante de acordo extrajudicial, teve que pagar à Astra US$ 820 milhões, pondo fim ao litígio.

Uma cláusula do contrato, chamada de "Put Option", estabelecia que em caso de desacordo entre os sócios uma das partes deveria comprar a outra. E justamente esta cláusula, por coincidência ou destino, não era de conhecimento do Conselho de Administração e nem da presidenta Dilma Rousseff.

Após o escândalo, o governo afirmou, em nota enviada à imprensa, que se as cláusulas "Put Option" e "Marlin" fossem conhecidas, o conselho não teria autorizado a primeira compra de parte da refinaria.

Em junho de 2012, a Petrobras foi obrigada a cumprir o laudo arbitral da Câmara Internacional de Arbitragem de Nova York, e assim adquiriu 100% das ações. Na ocasião, a estatal pagou US$ 820 milhões pela outra metade da refinaria, valor fixado num acordo extrajudicial no qual estavam acrescidos de juros e custos legais.

Para completar o prejuízo, a refinaria era antiga e necessitava de investimentos. A Petrobras decidiu então colocá-la à venda, recebeu apenas uma proposta, de US$ 180 milhões. Isto é, caso decidisse repassar a bomba, a estatal teria um prejuízo de US$ 1 bilhão.

Até hoje a refinaria de Pasadena, no Texas, não foi vendida.

Foto: Agência Petrobras

Exploração do pré-sal impulsiona o crescimento da indústria naval

Navio Celso Furtado, primeira embarcação do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef) a entrar em operação.

Qualificação da mão de obra é o maior desafio dos estaleiros brasileiros. Setor emprega hoje quase 80 mil trabalhadores em todo o país

Entre os principais entraves da indústria naval brasileira está à qualificação de mão de obra especializada, que possibilite o aumento da produtividade e a competitividade internacional dos estaleiros, o desenvolvimento de novas tecnologias e a inovação na rede de fornecedores de conteúdo local para o setor, informa o Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

Segundo dados do Sinaval, os estaleiros do país empregavam, em 2000, o total de 1.910 pessoas. Desde então, esse número vem crescendo ano a ano e, em 2008, chegou a 40.277 metalúrgicos empregados. Em setembro do ano passado, segundo o último relatório do Sinaval, o número de trabalhadores do setor somou 78 mil pessoas.

Recentemente, a presidenta Dilma Rousseff ressaltou em seu programa de rádio "Café com a Presidenta", que, atualmente, a indústria naval emprega quase 80 mil trabalhadores distribuídos pelos estaleiros no Nordeste, no Sudeste e no Sul. E, em 2017, a previsão é que sejam 100 mil trabalhadores contratados. "Só em 2014, estão em construção ou contratados para serem construídos aqui no Brasil 18 plataformas, 28 sondas de perfuração e 43 navios-tanque", afirmou.

Estados que mais empregam

O Rio de Janeiro é o estado que mais emprega trabalhadores na in-

dústria naval, de acordo com dados do Sinaval. São aproximadamente 30 mil profissionais, o que equivale a quase metade do número total de empregos diretos na área no país. Em segundo lugar, o estado do Amazonas com 13,6 mil empregos, equivalente a aproximadamente 21%. Já o Rio Grande do Sul, agrega pouco mais de seis mil empregos, que representam quase 10% do número total de empregados no setor naval.

Um estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), aponta que para cada R$ 1 milhão investido na construção de navios gera-se 82 empregos diretos e indiretos, R$ 1,9 milhão de valor adicionado, R$ 695 mil de salários e R$ 549 mil de tributos.

Durante a Semana de Infraestrutura (L.E.T.S.), realizada pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo em parceria com o Sistema Firjan (Fiesp), o diretor do Centro de Engenharia Naval do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), Carlos Padovezi, ressaltou que o custo da mão de obra será elevado até o Brasil recuperar um patamar de qualificação adequada.

Foto: divulgação

"Vários estaleiros estão contratando gente, mas ainda precisa capacitar o pessoal. Vamos passar por um período que ainda não valerá comparar a nossa produtividade com os países que estão de modo permanente construindo navios e plataformas", disse Padonezi.

Novas encomendas até 2020

A carteira de encomendas da indústria naval do Brasil é a quarta maior do mundo na categoria de navios em geral e a terceira em número de petroleiros, segundo a Petrobras. A demanda da Estatal por embarcações também aumentou com as novas descobertas do pré-sal.

Segundo o Ipea, as estimativas de especialistas apontam para a necessidade de mais 12 a 15 plataformas, a partir de 2020, com investimento de R$ 36,75 bilhões. Somente para a exploração do Campo de Libra, podem ser necessárias 13 plataformas com investimento de mais R$ 31,85 bilhões.

O Brasil, que já foi o maior construtor de navios nos anos 80, e tevê o setor praticamente paralisado nas duas décadas seguintes, retomou a todo vapor na construção de navios, produção em plataformas, sondas de perfuração, aquisição de novos equipamentos, e tudo aquilo que a indústria de petróleo e gás demanda. Antes do ressurgimento da indústria naval, o setor estava 14 anos sem entregar navios ao Sistema Petrobras.

Entre 2012 e 2020, as encomendas englobam 22 plataformas de produção de petróleo, 146 navios offshore, 26 petroleiros, 29 sondas de perfuração, cinco submarinos, dois navios graneleiros e sete porta-contêineres, ressaltou o coordenador de Infraestrutura Econômica do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Carlos Campos Neto, durante o painel "Investimentos em Petróleo e o Impacto da Indústria Naval" no evento L.E.T.S.

Foto: divulgação

CONVÊNIOS SINCOMAM

RIO DE JANEIRO

ACADEMIAS

▸**Ginasticlube** - 20% de desconto.
Tel.: (21) 2252-0192.
Site: www.ginasticlube.com.br.

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.

▸**Rio de Janeiro** - 10% de desconto (21) 4124-6370 / 7778-4216 / 9536-2739 Rua do Resende,21 - Centro - Rio de Janeiro Site: www.autoescolariodejaneiro.com.br.

COLÉGIOS

▸**Castelo Branco** – 15% de desconto.
Tel: (21) 3216-7700. Site: www.castelobranco.br.

▸**Colégio Técnico Nossa Senhora das Graças** - 3,5% de desconto em todos os cursos. Tel: (21) 2260-6088.

▸**Escola Técnica Electra** - 12% a 28 % de desconto nos Cursos Técnicos e 20% nos Cursos Profissionalizantes e de Especialização. Unidades: **Maracanã** - Tel.: (21) 2158-1899/ Centro - (21) 2518-3344/**Madureira** - (21) 3833-7180/**Alcântara** (21) 3712-0016/**Campo Grande** (21) 2413-1274.
Site: www.escolaelectra.com.br.

▸**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.cursointellectus.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.liceudearteseoficios.com.br.

▸**Rezende Rammel** – 15% de desconto.
Tel.: (21) 2597-1247. Site: www.etrr.com.br.

▸**Rio Petro** – 60% de desconto
Tel: (22) 2764-3639 - Site: www.riopetro.com.br.

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

▸**Cetec-Lagos** – 15% de desconto nos cursos de nível técnico e curso de NR10.
Tel.: (22) 2630-4460.
Site: www.cetec-lagos.com.br.

▸**CETEF** – 30% de desconto nos cursos técnicos e 20% de desconto nos cursos profissionalizantes. Tels.: (21) 2606-2308/ (21) 3707-6668.

CURSOS DE IDIOMAS

▸**Acemakers Idiomas** – 30% de desconto.
Tel.: (21) 2233-7857.

▸**ENPHASE Consulting** - 60% de desconto para os cursos de inglês intensivo para Marítimo Offshore.
Tel.: (21) 2233-2790/(21) 9729-8200.
Site: www.enphaseconsulting.com.br

▸**Feedback** - 20% de desconto nas parcelas posteriores a 1ª sobre os valores de tabela plena para grupo com carga horária de até 26h mensais. 0,5% de desconto na aquisição de 25h/aulas individuais, dupla ou trio.
Tels.: (21) 2516-2350 ou 2553-1014 ou 3351-2257.
Site: www.cursofeedback.com.br.

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

▸**Skill - RJ** – 15% de desconto nas unidades.
Tel.: (21) 2224-1000 / 2221-7868.
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 matrícula e 40% de desconto na mensalidade.
Tel.: (21) 2220-0770. Unidades: **Caxias**, **Bonsucesso**, **Madureira e São Gonçalo**, desconto de 36,37%. **Itaboraí**: 35%. Tel: (21) 2635-3000. **Cabo Frio**: 50%. Tel.: (22) 2643-0235. **Itaguai**: 40% de desconto. Tel.: (21) 2687-7659. Site: www.microlins.com.br.

▸**Datacontrol** – 20% de desconto.Tel: (98) 4009-6000Endereço: Av 05 nª 56 quadra 25 - Cohab Anil IV - São Luis - MASite: www.datacontrolbr.com.br.

FACULDADES

▸**Abeu** – Abatimento nas mensalidades da educação infantil aos cursos de graduação e 10% (dez por cento) nos cursos de pós-graduação. Tel.: (21) 2104-0450 . Site: http://www.uniabeu.edu.br

▸**Candido Mendes** - 30% de desconto nos cursos de Direito e Administração, e 20% nos cursos seqüenciais. Site: www.ucam.edu.br

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

▸**Celso Lisboa** - 20% de desconto nos cursos de graduação, Licenciaturas e superiores profissionais de Tecnologia. Tel.: (21) 3288-4722 - Site: www.celsolisboa.com.br

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

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

▸**Faculdade Béthencourt da Silva** – 20% (vinte por cento) de desconto nos cursos: Bacharelado em Administração – Bacharelado em Ciências Contábeis – Licenciatura em Eletrônica – Licenciatura em Construção Civil.
Tel.: (21) 2277-7600. Site: www.fabesrj.edu.br

▸**Faculdades Integradas de Jacarepaguá (FIJ)** – 40% (Quarenta por cento). Tel.:(21) 3392-6503. Site: www.fij.br

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

▸**Instituto a Vez do Mestre** – 10% de desconto para os cursos de graduação e pós-graduação à distância. Tel.: (21) 0800-2825353.
Site: www.avm.edu.br.

▸**Moraes Junior** - 10%de desconto.
Tel.: (21) 2169-8200.
Site: www.moraesjunior.edu.br/

▸**SUESC** – Desconto de até 25%.
Tel: (21) 3077-0500 / Site: www.uniesp.edu.br.

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

▸**Universidade UNISUAM** – 40% nos cursos de graduação.Tel.: (21) 3882-9797
Site: www.unisuam.edu.br.

▸**Universo** - Universidade Salgado de Oliveira – 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

FARMÁCIAS

▸**Farmácia de Manipulação Bio Ativa** – 15% de desconto no pagamento á vista e 10% de desconto no pagamento com cartão (sem parcelamento). Filiais: **Centro**: Tel: (21) 2224-6486/Madureira - Tel.: (21) 2489-6141/**Tijuca** - Tel.: (21) 2284-9324

LAZER

▸**Central Taxi**. Tel.: (21) 2195-1001/ 7815-7896/ ID: 46*8472.
Site: www.centraltaxi.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 periodos 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: www.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.: (22) 2633-1073.
Site: www.onehotelbuzios.com.br.

▸**Pousada Água Marinha** – 5% de desconto na alta temporada e 10% de desconto na baixa temporada. Tels.: (22) 2645-6555/2643-8446/2643-8447.
Site: www.pousadaaguamarinhacabofrio.com.br.

▸**Pousada Arcádia** - Baixa temporada: 20% de desconto sexta a domingo e 30% nos demais dias. Alta temporada: 10% sexta a domingo e 15% nos demais dias. Tel.: (24) 2220-4850.
Site: www.pousadaarcadia.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.
Site: www.rayerland.com.br.

▸**Rio's Nice Hotel** – 20% de desconto de acordo com o apartamento ocupado.
Tel.: (21) 3970-9100.
Site: www.riosnicehotel.com.br.

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

▸**Restaurante Verde Town** – 10% de desconto no peso da refeição até as 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.: 0800.0231-231. E-mail: faleconosco@firjan.org.br.

▸**SINDESNAV** – Sede Campestre: Guapimirim/Sede Praiana I: Armação de Búzios/ Sede Praiana II: Piratininga. 20% nas diárias, este benefício não inclui pacotes em datas especiais.
Tel.: (21) 2516-1100.

▸**Studio Marcello Moragas** – 17% de desconto na Mensalidade e Isenção na Matrícula. Tels.: (21) 2203-0622/2223-0177.
Site: www.moragas.com.br.

PREPARATÓRIOS

▸**Academia do Concurso Público** – 20% nos cursos preparatórios para concursos realizados pela ABEC. Tel: (21) 2108-0300.
Site: www.academiadoconcurso.com.br.

▸**Complexo Educacional Damásio de Jesus** – 20% nos cursos oferecidos na Unidade Centro/RJ. Tel.: (21) 2262-4658.
Site: www.damasio.com.br.

▸**Curso MAXX** – Oferece 20% (vinte por cento) de desconto para todos os funcionários, associados e dependentes do SINCOMAM em qualquer turma e unidade.
Site: www.cursomaxx.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.
Tel.: (98) 3232- 5216. Site: www.ctnsg.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.

▸**CNA/ MA** – 20% de desconto para os cursos de inglês e Espanhol, ministrados na Unidade COHAB. Tels.: (98) 3245-2911/(98) 3245-2012.
Site: www.cna.com.br.

▸**CULTURA INGLESA - JOÃO PESSOA** - 20% de desconto somente aos associados. Unidade Manaíra - Avenida João Maurício, 1073 - Manaíra, - PB (83) 3247.4888 Unidade Bessa : Rua Bel José Oliveira Curchatuz - Bessa - PB (83) 3246.5333

▸**Fanor / Faculdade Nordeste** – Descontos de até 30% dependendo do curso escolhido.
Tel.: (85) 3052-4848. Site: www.fanor.edu.br.

▸**FARN** – Descontos de 10% a 25% para os cursos de Graduação e 20% (vinte por cento) para todos os cursos de Pós – Graduação.
Tel.: (84) 3215-2917 - Site: www.farn.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, Pós Graduação.
Tel.: (71) 3254-6666. Site: www.ftc.br.

SANTOS

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 Consular para visto e documentação.
Tels.: (11) 3229-9238/3229-9280/3229-9237.
Site: www.grupoalc.com.br.

▸**Hotel Mantovani** – 15% de desconto.
Tel.: (19) 3824-1000.
Site: www.hotelmantovani.com.br.
E-mail: hotelmantovani@uol.com.br.

ENSINO

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

▸**Fundação Lusíadas** – Desconto de até 20%.
Tels.: (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.

ELCANO

CONTRIBUINDO HÁ MAIS DE 10 ANOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ELCANO S.A.

Rio de Janeiro: Praia de Botafogo, 440 - 12º Andar.
Tel.: (21) 2123-9800

Você acaba de conhecer as vantagens de pertencer ao SINCOMAM.

Estimule a sindicalização de colegas.

SINCOMAM

FUNDADO EM 12 DE MARÇO DE 1927