

TERÇA-FEIRA, 06 DE DEZEMBRO DE 2022 | ANO 1 | N° 251 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

MUDANÇAS CLIMÁTICAS Estudos apontam riscos para Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS) ▶**p4**

ENERGIA Pecém assina pré-contrato para produção de hidrogênio verde ▶**p6**

SUL Empresas portuárias estão em ranking das maiores do mercado regional **p7**



EDITORIAL

Um problema que não pode ser ignorado

As mudanças climáticas têm afetado os vários setores da economia, inclusive o segmento portuário. E para apurar os impactos dessas variações nos complexos marítimos brasileiros, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) deu continuidade à pesquisa que realizou sobre o tema, "Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos". Dessa vez, porém, aprofundou sua avaliação em três complexos - Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS). De modo geral, com graus distintos de severidade, os maiores riscos detectados têm relação com

Os dados mais detalhados serão apresentados hoje, terça-feira, dia 6, na sede da Antaq, em Brasília. Mas pode-se destacar que os três podem ser afetados com a maior ocorrência de chuvas fortes e persistentes - em outras palavras, eventos extremos - que podem interromper o tráfego em seus respectivos canais de navegação a até, no caso de Rio Grande (RS), danificar sua infraestrutura portuária.

paralisações operacionais e danos à infraestrutura.

Mas chama a atenção duas ressalvas feitas pelos pesquisadores. Os três portos não apresentam dados com série histórica, ou seja, registros feitos há várias décadas e de modo contínuo, o que ajudaria na pesquisa e tornaria os dados mais precisos e confiáveis. E as informações sobre paralisações se mostraram limitadas, não avançando no tempo.

Apesar dessas observações, os estudos dão o alerta para que as autoridades portuárias acompanhem essas mudanças climáticas e busquem reduzir seus impactos negativos. E principalmente, tentem aprofundar essas pesquisas a fim de obter dados mais concretos. O clima tem sido alterado e os portos sofrem as consequências disso. Cabe às autoridades ter ciência desse processo e proteger os complexos. Ignorar a questão não é uma opção.

NESTA EDIÇÃO

FOTO Ana Paula/ATP



- 3 Setor portuário defende mais 5 anos de Reporto e mudanças em projetos de reforma tributária

3 Governador eleito de SP promete viabilizar túnel do Porto de Santos

NACIONAL

4 Estudo sobre mudanças climáticas identifica riscos e aponta soluções para portos

REGIÃO NORDESTE

6 Porto do Pecém assina terceiro pré-contrato para produção de hidrogênio verde

REGIÃO SUDESTE

Petrobras terá unidade de produção de BioQAV e diesel renovável em Cubatão (SP)

REGIÃO SUL

Sete companhias portuárias do Paraná estão no ranking das maiores empresas do Sul

PORTUGAL

7 Nuno Araújo anuncia saída da presidência dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo



Sede

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

Sucursal Brasília

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

Sucursal Santos

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

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente

Fabrício Julião

Diretor-superintendente Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira

Jacyara Lima

Diretor de Redação

Leopoldo Figueiredo **Editor**

Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem Bárbara Farias, Vanessa Pimentel e Tales Silveira

Design Gráfico Mônica Mathias FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para

atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

Maurício Almeida | (11) 99554-4282 mauricio.almeida@portalbenews.com.br

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655 megwallau@portalbenews.com.br

NACIONAL



O túnel de Tarcísio 1

O projeto de construção de um túnel ligando as margens do Porto de Santos (SP), sob o canal de navegação, indo de Santos a Guarujá (SP), era defendido pelo Ministério da Infraestrutura. A pasta planejava implantá-lo como parte do processo de desestatização do complexo santista - a viabilização da obra, estimada em R\$ 4,2 bilhões, seria uma das contrapartidas do futuro concessionário da autoridade portuária. Mas a privatização, que ainda estava sob análise do Tribunal de Contas da União, foi praticamente interrompida e não deve ser retomada - a equipe de transição do Governo Federal criticou o modelo implantado e já anunciou que não deve segui-lo. Com isso, quem tem defendido a construção do túnel é o governador eleito de São Paulo, o ex-ministro da Infraestrutura Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos).

O túnel de Tarcísio 2

O futuro ocupante do Palácio dos Bandeirantes vem citando a implantação do túnel - "a travessia seca entre Santos e Guarujá" - como uma das obras que pretende realizar durante o mandato, que terá início no próximo dia 1°. A ideia é que o projeto se torne realidade a partir de uma parceria públicoprivada.

O túnel de Tarcísio 3

A equipe de transição do Governo Federal ainda não comentou se a construção do túnel está em seus planos. Até o momento, há apenas críticas ao processo de desestatização e a proposta de substituí-lo pela privatização de serviços de apoio portuário, como a dragagem, mas sem ter o empreendimento como contrapartida (algo inviável, dado o custo da obra). Mas como a gestão do Porto de Santos é federal, certamente Tarcísio terá de conversar com o Ministério da Infraestrutura para cumprir sua promessa.

TradeLens

O Grupo Maersk e a IBM anunciaram a decisão de suspender a TradeLens, plataforma global com base na tecnologia blockchain, voltada ao gerenciamento da cadeia logística de contêineres. O processo de descontinuidade teve início no último dia 29 e deve ser concluído, com o desligamento do serviço no final do primeiro trimestre do próximo ano. Segundo as duas corporações, que lançaram a plataforma em 2018, ela "não atingiu o nível de viabilidade comercial" necessário para ser mantida.

Setor portuário defende mais 5 anos de Reporto e mudanças em projetos de reforma tributária

Propostas foram apresentadas em reunião entre lideranças empresariais e integrantes da equipe de transição do Governo Federal

TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Dirigentes de associações empresariais portuárias se reuniram com integrantes da equipe de transição do Governo Federal na manhã de ontem, em Brasília, para apresentar propostas e projetos para o setor. Entre as sugestões feitas, estavam a ampliação do prazo do Reporto por mais cinco anos, mudanças nos textos da reforma tributária em tramitação no Congresso e medidas para a redução na burocracia do mercado. O programa de desestatização portuária, iniciado na atual gestão do presidente Jair Bolsonaro (PL) e criticado por assessores do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva (PT), também foi

Participaram do encontro - o primeiro entre a equipe de transição e representantes do setor privado do segmento portuário - representantes das associações Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), de Terminais Portuários Privados (ATP) e Brasileira de Terminais Líquidos (Abtl) e da Federação Nacional das Operações Portuários (Fenop).

Da equipe de transição, estavam a coordenadora do grupo de trabalho (GT) de Infraestrutura, a ex-ministra do Planejamento no governo Dilma Rousseff (PT), Míriam Belchior, e o diretor-presidente da Valente Consultoria e Projetos de Engenharia Ltda, José Augusto da Fonseca Valente, que é ex-secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e expresidente do Departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro (DER-RJ).

Segundo o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo da Silva, a reunião foi positiva e as entidades puderam expor os seus principais receios e sugerir mudanças futuras. Entre as principais reivindicações, está um maior prazo de validade para o Programa de Incentivo à



Reunião entre representantes de terminais e operadores portuários e integrantes da equipe de transição foi realizada em Brasília, na manhã dessa segunda-feira

Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto. O benefício, instituído em 2004, durante a primeira gestão do presidente eleito Luís Inácio Lula da Silva, reduz a cobrança de impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados pelos setores portuário e ferroviário.

"Desta vez. fomos com as demais entidades e levamos os principais temas para o setor e que devem ser olhados logo na largada. Dentre eles, falamos do Reporto e da importância que ele tem para nós. Precisamos que ele tenha, pelo menos, mais cinco anos para que os investimentos sejam feitos. Como ele já está valendo, a questão orçamentária já não será um impedimento", disse Jesualdo da Silva.

Ainda de acordo com o diretor-presidente da ABTP, regulamentações para a Reforma Tributária, como as previstas na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45/2019 e na PEC 110/2019, devem ser revistas. Também terá de ser reavaliado o Projeto de Lei (PL) 406/2021, que propõe que os contratos de concessão de portos deverão conter cláusulas de preservação do meio ambiente e de integração ao sistema rodoviário e ferroviário. "Falamos também sobre a reforma tributária. Essas propostas que es-tão no Congresso, da forma que estão desenhadas, são muito nocivas ao setor, que é eminentemente de prestação de serviços. Se algumas medidas não forem tomadas, podemos ser onerados em até 90%", explicou.

Outro que saiu otimista da reunião foi o diretor-executivo da Abtra, Angelino Caputo. Segundo ele, a coordenadora do GT de Infraestrutura do governo eleito, Miriam Belchior, demonstrou interesse em entender as propostas do setor. "Tivemos uma reunião bastante positiva. Pudemos expor nossas questões, como as revisões nas leis dos portos e da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o órgão regulador do setor). Algumas evoluções aqui são necessárias no sentido de desregulamentar o setor. O mercado precisa atuar mais", falou.

Representando a ATP no encontro, o diretor-presidente da associação, almirante Murillo Barbosa, disse que foi possível notar que o governo eleito está com posições alinhadas com o setor. Dentre elas, a necessidade de o programa de desestatização portuária ter de analisar cada complexo marítimo individualmente. "Pudemos discutir todas as nossas pautas conjuntas, onde tudo foi anotado pelo grupo de trabalho. Eles também expuseram o pensamento do partido (PT) sobre o que pode ser feito, como a questão da reavaliação da modelagem das desestatizações", comentou.

Confira, no box na página, as principais reivindicações das associações empresariais portuárias apresentadas nessa segundafeira à equipe de transição.

Principais pontos tratados durante a reunião:

- Alteração de dispositivos na PEC 110/2019 e na PEC
- 45/2019, que tratam da Reforma Tributária.
- Extensão do Reporto por mais cinco anos.
- Reavaliação de pontos do PL 406/2021, como a manutenção de dispositivos que garantem a isonomia no acesso de operadores portuários ao sistema de vias terrestres, rodovias e ferrovias, na área do porto.
- Retomada do poder deliberativo do Conselho de Autoridade Portuária (CAP).
- Revisão da Lei 12.815/2013, que determina que os operadores portuários devem contratar trabalhadores vinculados aos Órgãos Gestores de Mão de Obra (Ogmos) de forma exclusiva.
- Atenção nas revisões da Lei dos Portos e da norma da Antaq 10.233/2001 em algumas penalidades.
- Fortalecimento da multimodalidade e aumento da utilização das ferrovias. Andamento da Ferrogrão e da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).
- Avaliações das desestatizações portuárias caso a caso, em confronto à ideia de uma modelagem base, com mudanças específicas em cada porto, a ser utilizada para todas as privatizações.
- Avaliação da Medida Provisória (MP) que objetiva flexibilizar as exigências para que mais empresas privadas possam operar, em qualquer lugar do país, os chamados Portos Secos - locais alfandegados onde são processadas as medidas de controle aduaneiro e administrativo das importações e exportações.

NACIONAL

Estudo sobre mudanças climáticas identifica riscos e aponta soluções para portos

Pesquisa avaliou impactos nos complexos marítimos de Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS). Dados e conclusões serão apresentados hoje, na sede da Antag

TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Paralisações operacionais e ameaças à infraestrutura. Esses são os principais riscos enfrentados por três dos principais portos brasileiros, Santos (SP), Aratu (BA) e Rio Grande (RS), devido às mudanças climáticas, segundo levantamento que será apresentado hoje, terça-feira, dia 6, na sede da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor.

As conclusões fazem parte da segunda etapa do estudo "Impactos e Riscos da Mudanca do Clima nos Portos Públicos". A primeira, publicada no fim do ano passado em parceria com a agência de fomento alemã GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit), mapeou as principais ameaças climáticas e os impactos da mudança do clima em 21 portos públicos brasileiros.

Na etapa cujos dados serão divulgados hoje, a Antaq fez um estudo de caso em três portos, avaliações a que o **BE News** teve acesso. O objetivo para a elaboração dessas pesquisas é que o modelo também possa ser usado pelos complexos marítimos interessados em promover os seus próprios estudos.

Conforme as conclusões apresentadas, todos os três portos possuem riscos de paralisações, em casos de chuvas fortes. Também apresentam riscos - em casos de chuva persistente, chuva forte e inundações devido ao aumento de 0,2 m do nível do mar - da



exposição de suas infraestruturas causadas por intempéries, "resultando em altas demandas de manutenção, crescimento de custos e capacidade geral reduzida".

O estudo também revelou que todos os três portos não apresentam dados com série histórica de danos estruturais sistematizada e organizada, "não havendo, portanto, registros de impactos às infraestruturas e superestruturas". Além disso, os dados de paralisações da operação do porto também foram limitados, correspondendo a um curto período de tempo, o que representou uma grande limitação ao estudo.

Recomendações

Devido a esse cenário, a pesquisa recomenda que seja incluída a causa "climática ou não-climática" no registro de paralisações e danos. O objetivo é aprimorar a identificação e determinação das ameaças climáticas. Propôs-se ainda que a sistematização do registro seja centralizada na autoridade portuária, mas que seja preenchido por todos os terminais.

Também foi recomendado a todos os portos que seja incluída outras ameaças climáticas em estudos futuros, como ondas de calor, neblina etc. Além disso, as administrações devem criar um "grupo de trabalho" para monitorar os riscos elencados e planejar a implementação das medidas de adaptação.

> Estudo da Antag apontou que, para o Porto de Santos, o principal complexo marítimo brasileiro, o maior impacto das mudanças climáticas está na maior frequência do fechamento do canal

Porto de Santos

A avaliação individual do Porto de Santos apontou que não existem infraestruturas sob risco estrutural ou operacional 'alto' nesse complexo maríti- >

evantamento de Risco Climático e Medidas e Adaptação para Infraestruturas Portuária

Sumário Executivo Porto de Santos

INTERAÇÃO: AMEAÇA X INFRAESTRUTURA	GESTÃO	MANUTENÇÃO	PLANEJAMENTO
Chuva Forte (Acesso Viário / Equipamentos de Içamento / Transportador Contrinuo / Canal Interno / Bacia de Evolução / Edificações / Infraestrutura de Armazenamento / Berços) e Chuva Persistente (Equipamentos de Içamento / Transportador Contrinuo / Empilhadeira / Edificações / Infraestrutura de Armazenamento)			Acompanhamento meteorológic por meio de sensores e micromodelagem climática (*)
Chuva Forte (Acesso Viário)	Normatização de contratos terminais que podem envolver medidas de melhoria da drenagem	Manutenção e limpeza de vias Construção e manutenção de áreas verdes e permeáveis	Substituição de passarelas para passagem de nível
	Realização de parcerias com município (*)	Construção de piscinões Construção de estações de bombas	Planejamento de obras de drenagem à montante e no loca
	Avaliação dos pontos críticos (*)	Construção de caixa de retenção com visita e sistemas de comportas	
	Atualização dos parâmetros de projeto (*)	Implementação de novos sistemas viários	
	Implementação de programas de fiscalização	Aumento na capacidade de retenção	Alteração de modais
	Realização do controle de cargas	Substituição de passarelas para passagem de nível	
Chuva Forte (Equipamentos de Içamento e Transportador Contínuo)	Instalação de uma estação meteorológica (*)		
Chuva Forte (Berços)	Realizações de ajustes no procedimento operacional (*)	Realização de reforço das estruturas do cais	
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berços / Equipamentos de Içamento / Empilhadeira e Transportador contínuo)		Construção de sistemas de proteção costeira (diques e elevação da infraestrutura)	
		Construção e manutenção de áreas verdes e permeáveis	
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berços)		Aumento da altura da infraestrutura dos berços	
Chuva Forte e Chuva Persistente (Equipamentos de Içamento / Transportador Continuo e Empilhadeiras)		Implementação de área pulmão (retroporto) para armazenamento (silos)	Realização de estudo de avaliação da viabilidade técnic e financeira da implementação de uma infraestrutura de cobertura para a área de embarque
		Atualização / Revisão do plano de operação (*)	Realização de estudo de engenharia para avaliação de viabilidade técnica e financei / Levantamento de modelos de equipamentos de carga qu opere em condições adversa: (*)
	Realização de parcerias para ampliar o monitoramento meteorológico (*)	Instalação de estação meteorológica (*)	Realização de estudo de impacto da mudança do clim na Cadeia Logística (*)
Chuva Forte (Canal Interno / Canal Externo / Bacia de Evolução)	Alteração da velocidade de navegação ("just- in-time" / IMO)	Implementação de sistemas de calados dinâmicos de monitoramento de calado disponível (quantidade de carga possível a ser carregada no navio)	
	Realização de parcerias com outros terminais para garantir o atendimento das janelas dos navios (evitar o tempo de espera)		
	Utilização de novas tecnologias para melhoraria da sinalização (boias com transmissão de radiofrequência; navegação por instrumentos)		
	Atualização da sinalização de acordo com as cartas náuticas	Aumento da frequência e volume da dragagem	
	Comunicação sobre a previsão de chuvas fortes mais integrada para todos os terminais (*)		
Chuva Forte e Chuva Persistente (Edificações / Infraestrutura de Armazenamento)	Realizações de ajustes no procedimento operacional (*)	Realização de reforço das estruturas das edificações	
		Readequação das infraestruturas de drenagem	
		Realização de	



NACIONAL

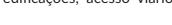
CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

mo. As interações que apresentam impacto 'médio' também não alteram seu grau de risco conforme se avança no tempo, apesar do aumento da probabilidade de ocorrência de algumas ameaças. Entretanto, são recomendados o monitoramento e a revisão dos riscos de forma contínua, mesmo daqueles considerados 'baixos' ou 'médios'.

á em relação à severidade estrutural e operacional, as interações de grande preocupação envolvem as infraestruturas da bacia de evolução, do canal interno e do canal externo, que apresentaram nível de severidade 'grave'. Em todos eles, a severidade é alta em função do potencial fechamento do canal, impedindo a entrada e saída de navios, gerando potenciais prejuízos financeiros.

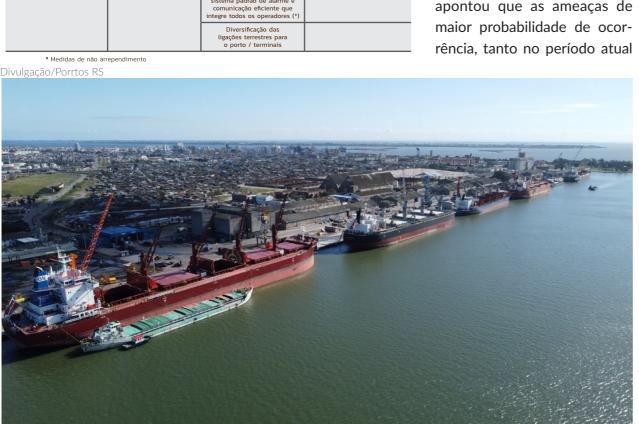
Contudo, de modo geral, o risco estrutural é baixo para a maioria das interações entre as ameaças e estruturas portuárias. Esse resultado está relacionado às características construtivas e de operação das infraestruturas e equipamentos que já foram dimensionados para suportar as cargas operacionais dentro de limites de condições climáticas adversas, além de condições de segurança estabelecidas pelo projetista.

Levantamento de Risco Climático e Medidas



Sumário Executivo Porto de Rio Grande

de Adaptação para im	raestruturas Portuarias	Sumario Executivo Porto de Rio Giande		
INTERAÇÃO: AMEAÇA X INFRAESTRUTURA	MEDIDA DE ADAPTAÇÃO			
	GESTÃO	MANUTENÇÃO	PLANEJAMENTO	
Chuva Forte (Edificações/ Infraestrutura de armazenamento / Equipamentos de içamento)		Instalação de calhas	Inclusão de ações / medidas de adaptação a mudança climática no orçamento (*)	
		Revisão dos projetos do sistema de drenagem		
Chuva Forte (Edificações / Equipamentos de içamento)	Implementação de um banco de dados dos impactos relacionados com mudanças climáticas (*)	Adequação das calhas existentes nas estruturas	Adoção de seguro específico conta os impactos das mudanças climáticas (*)	
	Implantação de um programa de monitoramento meteorológico contínuo (*)	Modernização e ampliação do sistema de drenagem / Elaboração de um plano de manutenção preventiva e corretiva do sistema de drenagem		
		Instalação de um sistema de captação de água de chuva		
	Alteração do regime de trabalho durante eventos extremos (*)	Criação de áreas verdes e permeáveis		
		Implementação de um sistema de alerta para eventos extremos		
Chuva Forte (Edificações)	Inclusão de medidas de adaptação no PDZ, Master Plan, Plano Mestre, REP (*)	Alteamento das estruturas de abrigo	Engajamento daspartes interessadas para planejar opções de gerenciamento de inundação	
			Adequação do armazenamento das cargas sensíveis a tempestade	
Chuva Forte (Infraestrutura de armazenamento)		Elaboração de um plano de manutenção das estruturas (*)		
		Adaptação da estrutura às mudanças climáticas (*)		
Chuva Forte (Transportador Contínuo)		Revisão e manutenção da estrutura de cobertura	Adequação das estruturas para os novos padrões climáticos (*)	
		Reforma de estruturas vulneráveis as mudanças do clima (*)		
Chuva Forte (Acesso Viário)		Aprimoramento do sistema de drenagem viário	Fornecimento de planos de emergências aos condutores (*)	
		Revisão dos projetos do sistema de drenagem		
		Implementação de um sistema padrão de alarme e comunicação eficiente que integre todos os operadores (*)		
		Diversificação das ligações terrestres para o porto / terminais		





Em Rio Grande, as chuvas podem levar os berços a ficarem inacessíveis, restringindo a atracação e a desatracação de navios

Porto de Rio Grande

No Porto de Rio Grande, em relação à severidade estrutural e operacional, as interações de grande preocupação envolvem as infraestruturas de berços, edificações, acesso viário, e-

Segundo o levantamento, as chuvas podem fazer com que os berços fiquem inacessíveis, gerando restrições na operação de atracação e desatracação de navios. Também pode haver paralisação nas vias em caso de obstruções. Além disso, as chuvas podem ocasionar paralisações por períodos longos e demandar manutenção nos roletes, esteiras e no sistema de cobertura da linha.

quipamentos de içamento e

transportador contínuo, que

apresentaram importantes níve-

is de severidade ('moderado' e

'grave').

Já o risco estrutural é considerado "leve", o que, segundo o estudo, "pode estar relacionado às características construtivas e de operação das infraestruturas e equipamentos que já foram dimensionados para suportar as cargas operacionais dentro de limites de condições climáticas adversas".

Porto de Aratu

Para o porto baiano, o estudo apontou que as ameaças de Levantamento de Risco Climático e Medidas

Sumário Executivo Porto de Aratu

INTERAÇÃO: AMEAÇA X INFRAESTRUTURA	MEDIDA DE ADAPTAÇÃO			
	GESTÃO	MANUTENÇÃO	PLANEJAMENTO	
Chuva Forte e Persistente (Transportador continuo/ Berço)	Inclusão das variáveis climáticas no modelo de negócio da logística das cargas (*)			
	Criação de bases de dados oficiais sobre projeções (por exemplo, parcerias entre MCTI e MINFRA) (*)	Aumento na capacidade operacional dos equipamentos (substituição ou inclusão de mais transportadores)	Melhoria da comunicação/ informação / conhecimento sobre a sazonalidade da carge (planejamento) (*)	
	Criação de bases de dados sistematizadas sobre paradas operacionais ou paradas por danos nas infraestruturas causadas por eventos climáticos (*)			
	Coleta de dados climáticos/ instalação de estação meteorológica no porto (*)			
Chuva Forte e Persistente (Berço)		Ampliação do sistema de drenagem para permitir o escoamento da água durante a retomada da operação		
Chuva Forte e Persistente (Armazém / Pátio / Tanque / Infraestrutura de Armazenamento)		Revisão e Implantação do Plano de Manutenção (*)	Revisão de procedimentos de segurança e atendimentos às emergências	
			Avaliação dos equipamentos o drenagem / Redimensionamen com aumento da capacidade	
Chuva Forte (Acesso Viário)		Ampliação da rede de infraestrutura de drenagem interna (porto) e dos arrendamentos		
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berços)	Garantia adequada da gestão do ativo	Elaboração de procedimento de emergência – manutenção (*)	Atualização das condições de projeto (*)	
	Elaboração de procedimento de emergência – gestão (*)			
Inundações devido ao Aumento de 0,2 m do Nível do Mar (Berços, Equipamentos de Içamento)	Desenvolvimento de sistema de monitoramento (estação e gestão) (*)	Desenvolvimento de sistema de monitoramento (manutenção) (*)	Revisão dos procedimentos de atracação e operacionais a emergência considerando para do equipamento de içamento e cenários de inundação do bero	
			Realização de estudo de engenharia para definição de sistema de contenção física d drenagem nos berços	
Vento Forte – Berços		Reforço nas bases dos equipamentos instalados sobre trilhos no berço		

* Medidas de não arrependimento

quanto no futuro, são chuvas persistentes e ventos fracos. Em geral, as infraestruturas que apresentam maior risco considerando as ameaças climáticas analisadas são berços, transportador contínuo, infraestruturas de armazenamento e equipamentos de içamento.

Os potenciais impactos para essas estruturas são: os berços podem ficar inacessíveis, gerando restrições na operação de atracação e desatracação de navios de até 72 horas, além de eventualmente apresentarem avarias que necessitam manutenção; os transportadores podem ficar paralisados por até 72 horas, demandando manutenção nos roletes, das esteiras e no sistema de cobertura da linha. As infraestruturas de armazenamentos

Em Rio Grande, as chuvas podem levar os berços a ficarem inacessíveis, restringindo a atracação e a desatracação de navios

podem sofrer avarias, exigindo vistorias e manutenções; e os equipamentos de içamento podem ficar paralisados também por até, impedindo o processamento de carga dos navios e, em casos extremos, podem tombar.

De modo geral, o risco estrutural é baixo para a maioria das interações entre as ameaças e estruturas portuárias, sobretudo para granéis líquidos e produtos gasosos. Somente os granéis sólidos apresentaram risco maior que 'desprezível'. Esse resultado está relacionado às características construtivas e de operação das infraestruturas e equipamentos que já foram dimensionados para suportar as cargas operacionais dentro de limites de condições climáticas adversas.

Confira alguns dos dados apresentados nas tabelas. Para acessar o estudo completo, vá ao site do BE News e baixe os PDFs completos.

REGIÃO NORDESTE

Porto do Pecém assina terceiro pré-contrato para produção de hidrogênio verde

Documento foi firmado com a Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos

VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Complexo do Pecém (CIPP S/A), no Ceará, assinou ontem (5) o terceiro pré-contrato relacionado à produção de hidrogênio verde. Desta vez o acordo foi firmado com a Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos, prevendo a instalação de uma unidade fabril de produção de H2V e amônia verde em uma área de até 60 hectares localizada na ZPE Ceará. O início da operação, em primeira fase, é estimado para 2026.

O projeto já vem sendo trabalhado desde 2021 entre as partes e, agora, segue para a fase de licenciamento ambiental e projeto básico, que será dividido em etapas.

Quando estiver em plena capacidade operativa, a planta poderá produzir até 2,4 GW de eletrólise, gerando mais de mil toneladas de hidrogênio por dia e possibilitando a entrega 2.2 milhões de toneladas de amônia verde por ano.

Antes da formalização do pré-contrato, a Comerc Eficiência e a Casa dos Ventos já haviam firmado um memorando de



O presidente do Porto do Pecém, Danilo Serpa, assina o pré-contrato com a Comerc e a Casa dos Ventos

entendimento com o Governo do Estado do Ceará e outro com a CIPP S/A, para assegurar sua participação à frente do projeto.

Com a produção de H2V, a unidade vai evitar a emissão de até 430 mil toneladas de CO2 por mês, reduzindo significativamente a emissão dos gases de efeito estufa.

Lucas Araripe, diretor de Novos Negócios da Casa dos Ventos, disse que o Ceará está localizado em uma região de recursos energéticos eficientes e abundantes, aliado a uma posição estratégica para o comercio

exterior. "Esses fatores nos possibilitam exportar nossa energia renovável em forma de energéticos verdes de maneira muito competitiva globalmente", destacou Araripe.

Para Marcel Haratz, presidente da Comerc Eficiência, o hidrogênio verde tem um potencial imenso para ser um dos principais agentes da transição energética global. "Aqui no Brasil, com a abundância de fontes de energia como solar e eólica, este cenário é extremamente favorável para nos colocar como um dos maiores players do mundo.

E, por isso, é um grande prazer ter a Comerc Eficiência na vanguarda de um projeto inovador e que dá mais um passo em direção a uma economia sustentável, abrindo novas possibilidades de geração de riquezas para o país e criando milhares de empregos", ressaltou.

Esse é o terceiro pré-contrato assinado para o Hub de Hidrogênio do Complexo do Pecém, que conta ainda com 24 memorandos de entendimento (MoUs) firmados com empresas brasileiras e estrangeiras.

"Mais players se juntam a

esse estratégico projeto de transição energética que estamos desenvolvendo aqui no Ceará desde o início do ano passado. O Hub de Hidrogênio Verde do Complexo do Pecém é uma realidade", celebrou o presidente do Porto do Pecém, Danilo Serpa.

A assinatura do pré-contrato foi um dos últimos compromissos de Serpa à frente do Porto. Na quinta-feira, dia 8, ele deixará o cargo de presidente do complexo cearense, sendo substituído pelo engenheiro aeronáutico Hugo Figueiredo.

COMPANHIAS

O Grupo Comerc Energia é uma empresa de Soluções Renováveis em Energia e Descarbonização do Brasil. Tem 20 anos de atuação, um portfólio composto por cerca de 3,8 mil unidades de consumo, e fechou o ano passado com um faturamento de R\$ 3,8 bilhões.

Já a Casa dos Ventos é uma companhia brasileira que desenvolve, constrói e opera projetos de geração de energia a partir de fontes renováveis. Responsável pela maior campanha de medição de ventos já empreendida no mundo, ela desenvolveu um em cada quatro dos projetos eólicos em operação no Brasil.

REGIÃO SUDESTE

Petrobras terá unidade de produção de BioQAV e diesel renovável em Cubatão (SP)

Nova planta será instalada na Refinaria Presidente Bernardes (RPBC). Combustíveis terão potencial de reduzir em até 90% as emissões de gases de efeito estufa

BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br

A Refinaria Presidente Bernardes (RPBC), em Cubatão (SP), contará com uma unidade de produção de diesel 100% renovável e de bioquerosene de aviação (BioQAV), um tipo de combustível sustentável de aviação. A previsão é que a unidade inicie as operações em 2028.

Segundo a Petrobras, o projeto integra o Programa de BioRefino da companhia, um dos destaques de seu Plano Estratégico para o período de 2023-2027, que receberá investimentos de US\$ 600 milhões para o desenvolvimento de uma nova geração de combustíveis sustentáveis, com menor pegada de carbono.

O diesel renovável e o BioQAV têm potencial de redução de emissões de gases de efeito estufa entre 55% e 90% em relação aos combustíveis derivados de petróleo, pois são oriundos de matérias-primas renováveis (como óleo vegetal e gorduras de origem animal).

A nova planta, que será instalada na RPBC, terá capacidade para produzir 6 mil barris por dia (bpd) de BioQAV e 6 mil bpd de diesel 100% renovável a partir do processamento de até 790 mil toneladas/ano de matéria-prima renovável.

A Petrobras informou que a RPBC foi escolhida para abrigar a unidade por ser próxima ao mercado da região Sudeste e da maior integração com o parque do refino nacional.

"A nova planta é um dos destaques do nosso Programa de BioRefino, crucial para en0tregarmos produtos com menores emissões de gases de efeito estufa, em linha com as demandas da sociedade e com um mundo em transformação. Além da planta dedicada de biorrefino, vamos investir no coprocessamento de diesel com conteúdo renovável em outras refinarias e na produção de outros derivados com matériaprima vegetal", disse o diretor de Refino e Gás Natural da Petrobras, Rodrigo Costa.

Haverá a expansão do coprocessamento para produção de diesel R — com conteúdo renovável – na Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR), no Paraná, e início do coprocessamento para produção de diesel R nas refinarias Presidente Bernardes, em Cubatão (RPBC) e Refinaria de Paulínia (REPLAN), ambas em São Paulo, e na Refinaria Duque de Caxias (REDUC), no Rio de Janeiro.

O diesel renovável é o primeiro combustível da nova geração de produtos mais sustentáveis que a companhia começa a ofertar ao mercado consumidor. "Já testamos o diesel renovável em frota de ônibus em Curitiba e os resultados confirmam as duas grandes vantagens deste produto: a redução das emissões e a sua característica drop in, ou seja, é um produto que pode ser usado nos sistemas projetados para óleo diesel, sem necessidade de qualquer modificação nos motores e nos equipamentos", afirmou o diretor de Comercialização e Logística da Petrobras,

Cláudio Mastella.

Já o diretor de Relacionamento Institucional e de Sustentabilidade da Petrobras, Rafael Chaves, destacou que "é uma forma de planejar a redução gradual das emissões sem a necessidade de descartar abruptamente todo investimento acumulado em infraestrutura de transporte baseada em energia fóssil e sem a necessidade de descartar as oportunidades de investimentos em novos reservatórios. O crescimento da oferta de combustíveis renováveis fica assegurado, contribuindo para uma transição energética justa e racional, que respeita a vocação brasileira em combustíveis renováveis e permite que os recursos fósseis do nosso país sejam transformados em riquezas".

REGIÃO SUL

Sete companhias portuárias do Paraná estão no ranking das maiores empresas do Sul

São elas, a Portos do Paraná, Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), Rocha Terminais Portuários, Cattalini Terminais Marítimos, Fospar, Pasa e Porto Ponta do Félix

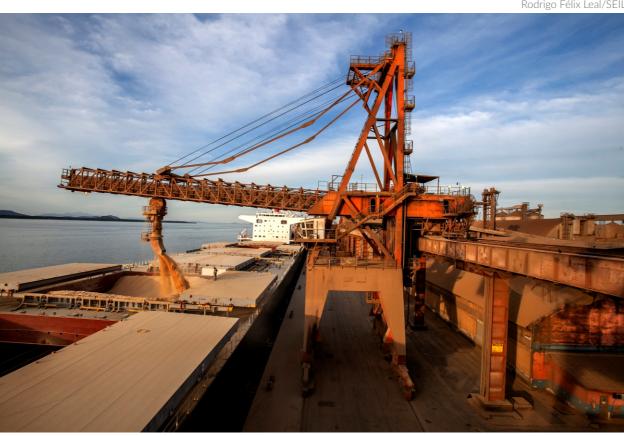
Rodrigo Félix Leal/SEIL

BÁRBARA FARIAS bárbara@portalbenews.com.br

A Portos do Paraná e mais seis empresas portuárias do estado estão no ranking das 500 maiores da região Sul do País. O levantamento realizado pela revista "Amanhã", em parceria com a PwC Brasil, é considerado o mais importante indicador empresarial regional. Ele foi feito com base nas informações financeiras de 2021 e divulgado na última semana.

A Portos do Paraná ficou em 234° no ranking nacional, crescimento de 15 posições em relação a 2020, e em 86° no estadual. Copel, Sanepar, Celepar, Cohapar, Fomento Paraná e BRDE (nesse caso, a parte paranaense) também aparecem nesse ranking.

Além da empresa pública do setor, fazem parte da lista o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), Rocha Termi-



A atividade portuária mantém mais de 9 mil postos de trabalho diretos em Paranaguá e Antonina

nais Portuários, Cattalini Terminais Marítimos, Fospar, Pasa e Porto Ponta do Félix.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, ressaltou a participação da comunidade portuária do estado no setor de transporte e logística. "Ter empresas que atuam nos portos paranaenses neste seleto grupo demonstra a relevância do setor para a região, sejam operadores portuários, arrendatários ou a própria autoridade portuária, no caso da Portos do Paraná". declarou.

O diretor-presidente da APPA apontou o impacto positivo dessas empresas portuárias na economia local e no Paraná. "Essas grandes empresas geram emprego e renda para o litoral do estado. Além disso, pagam impostos que serão investidos pelas prefeituras em serviços públicos, como saúde, educação e infraestrutura", afirmou Garcia.

Em 2021, 56% da arreca-

EM 2021, 56% DA ARRECADAÇÃO **DE IMPOSTO SOBRE** SERVIÇOS (ISS) EM PARANAGUÁ VIERAM **DA ATIVIDADE** PORTUÁRIA. EM ANTONINA, A PARTICIPAÇÃO CHEGOU A 59%

dação de Imposto Sobre Serviços (ISS) em Paranaguá vieram da atividade portuária. Em Antonina, a participação chegou a 59%.

A atividade portuária mantém mais de 9 mil postos de trabalho diretos em Paranaguá e Antonina, além de milhares de empregos indiretos nos setores de transportes, serviços e comércio, o que representa quase 44% dos empregos locais. Todos os meses, o setor injeta mais de R\$ 33 milhões em salários na economia da região, de acordo com a autoridade portuária.

PORTUGAL

Nuno Araújo anuncia saída da presidência dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo

Executivo fica no cargo até o fim deste ano

VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Nuno Araújo, presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), em Portugal, anunciou que deixará o cargo no fim deste ano, quando termina o seu único mandato.

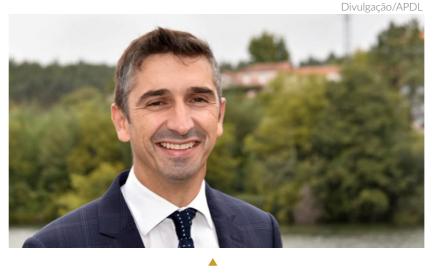
Segundo informações, Nuno teria sido convidado para continuar à frente do comando da autoridade portuária, mas não aceitou alegando razões pessoais.

A equipe liderada por ele tem como vices Cláudia Soutinho e Joaquim Gonçalves, mas ainda não há informações sobre quem ficará em seu lugar.

Araújo foi empossado pre-

NUNO TERIA SIDO CONVIDADO PARA CONTINUAR À FRENTE DO **COMANDO DA AUTORIDADE** PORTUÁRIA, MAS **NÃO ACEITOU ALEGANDO** RAZÕES PESSOAIS

sidente da administração portuária portuguesa em julho de 2020, após ter sido nomeado pelo Ministério das Infraestruturas e Habitação, Pedro Nuno Santos. Ele substituiu Guilhermina Rego, que tinha terminado o seu mandato em dezembro de 2019, mas se manteve



Araújo foi empossado presidente da Administração dos Porto do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) em julho de 2020

na função até 30 de junho.

Licenciado em Engenharia Mecânica pela Universidade do Minho e com um Master of Business Administration (MBA) Executivo na Porto Business Scholl, Nuno Araújo foi, entre 2015 e 2018, chefe de gabinete de Pedro Nuno Santos, então

secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares do Governo liderado pelo socialista António Costa. Foi nesse período que Araújo assumiu funções no Conselho de Administração da APDL, na posição de vice.

No seu currículo, o administrador tem passagem pela

Assembleia da República como deputado, cargo que exerceu entre 2009 e 2011, integrando a Comissão Parlamentar de Assuntos Económicos, Inovação e Energia, a Comissão de Educação e Ciência, a Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações e, finalmente, a Comissão Eventual de Inquérito Parlamentar.

Em seu percurso profissional, Nuno foi também presidente do Conselho de Administração da Fundação para Divulgação das Tecnologias de Informação (FDTI), diretor de Desenvolvimento de Negócio e Internacionalização na EQS, sócio-gerente e diretor da Divisão Industrial da EQS e perito especializado na Sociedade Geral de Superintendência (SGS) Portugal.