



portalbenews.com.br



PRATICAGEM Presidente da Praticagem do Brasil, Ricardo Falcão fala sobre atuação da categoria e rebate mitos ligados à atividade profissional ▶ **p6 e p7**



AMAZÔNIA Augusto César Barreto Rocha analisa o Centro de Bionegócios ▶ **p12**

Divulgação/SCPAR São Francisco do Sul

Com novos silos, São Francisco do Sul quer armazenar 2 milhões de t. de grãos



Terminal Portuário Santa Catarina inaugurou 3 novos silos, fato considerado histórico no complexo catarinense ▶ **p9**

AdobeStock



Setores unem-se por crianças do Brasil

Lideranças do Brasil Export fundam, dia 6, o Instituto Social Brasil Export para apoiar ações voltadas às crianças de todo o país ▶ **p5**

BAGAGENS Câmara discute restrições a bagagens em aviões ▶ **p3**

HIDROGÊNIO Especialistas debatem hidrogênio verde na Assembléia de São Paulo ▶ **p9**

PORTUGAL Porto de Leixões considerado o mais eficiente do país ▶ **p10**

EDITORIAL

Impulso à logística nacional

Os recentes investimentos no Porto de São Francisco do Sul (SC) exemplificam a importância da contínua realização de melhorias nas instalações dos complexos marítimos brasileiros. A inauguração do novo berço de atracação e dos três silos de armazenagem de grãos representa um marco para a logística nacional, bem como uma oportunidade para impulsionar ainda mais a competitividade do País no setor do agronegócio.

O Terminal Portuário Santa Catarina (Tesc) demonstrou visão estratégica ao investir R\$ 250 milhões nessa expansão. A capacidade ampliada de armazenagem de grãos, que chega a 90 mil toneladas, permitirá um aumento significativo na movimentação de cargas, atendendo à crescente demanda nacional e internacional. Isso fortalece a posição do Brasil como um dos principais players no mercado global de commodities agrícolas.

A modernização das estruturas portuárias é outro destaque desses investimentos. Os silos de concreto, com 31 metros de altura e 38 metros de diâmetro, demonstram o compromisso em fornecer infraestruturas de qualidade. Além disso, a construção de uma galeria de 400 metros para transporte de grãos e a automatização dos gates de entrada e saída de caminhões são avanços significativos que agilizam e otimizam os processos logísticos.

É importante ressaltar que esses investimentos vão além das vantagens locais. O Brasil é um dos principais produtores agrícolas do mundo, exportando grandes volumes de commodities. Portanto, o desenvolvimento e a modernização dos portos são essenciais para garantir a eficiência e a competitividade de nossas exportações. Investir em infraestrutura portuária não apenas fortalece a economia local, mas impulsiona o crescimento nacional, gera empregos e atrai investimentos estrangeiros.

Além disso, é fundamental que haja um planejamento estratégico de longo prazo para orientar esses investimentos. O Brasil tem potencial para se tornar uma potência logística global, conectando-se de maneira eficiente com o mercado internacional. Para alcançar esse objetivo, é necessário um esforço contínuo para aprimorar a infraestrutura portuária, investir em tecnologias inovadoras, melhorar os processos de movimentação de cargas e aprimorar a capacitação da mão de obra.

Em suma, os recentes investimentos no Porto de São Francisco do Sul demonstram que o caminho para o fortalecimento da logística nacional passa pela contínua realização de investimentos nos portos brasileiros. A modernização das infraestruturas portuárias, aliada a um planejamento estratégico robusto, impulsionará a competitividade do Brasil no mercado global, gerando empregos, atraindo investimentos e promovendo o desenvolvimento econômico do país como um todo. É necessário que governantes, empresários e autoridades portuárias trabalhem em conjunto para transformar essa visão em realidade e consolidar o Brasil como uma referência em logística portuária.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- Com novos silos, São Francisco do Sul aumenta armazenagem de grãos

HUB

- Governo aguarda liberação do STF para retomar projeto da Ferrogrão

NACIONAL

- Bagagens, consórcio do gás e infraestrutura na pauta do Congresso
- Conferência debate desafios jurídicos dos setores portuário e marítimo
- Brasil Export criará instituto para ações sociais
- “O prático vai a bordo para proteger a sociedade de acidentes”, afirma o presidente da Praticagem do Brasil, Ricardo Falcão, em entrevista ao BE News.
- Multilog chega aos 27 anos com novas instalações e planos de expansão

REGIÃO SUDESTE

- Especialistas debatem uso e produção do hidrogênio verde em evento da Alesp

REGIÃO SUL

- Prefeitura de Ilhéus e Bamin discutem nova fase de implantação do Porto Sul

PORTUGAL

- Porto de Leixões é considerado o mais eficiente de Portugal

BE JOB

- Empresas de infraestrutura, transportes e portuárias têm vagas abertas

OPINIÃO

- “Centro de Bionegócios da Amazônia: oportunidade ou ameaça?”, por Augusto César Barreto Rocha

portalbenews.com.br



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

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

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

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes
Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

Diretora de Arte
Mônica Petroni Mathias

Assistente de Arte
Paulo José Ribeiro

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

atendimento@portalbenews.com.br

(11) 91615.1200



Ferrogrão 1

O Governo Federal aguarda apenas a situação da Ferrogrão ser resolvida - e liberada - no Supremo Tribunal Federal (STF), para dar continuidade ao projeto. A informação é do ministro dos Transportes, Renan Filho. Ao participar da cúpula anual do Fórum Internacional de Transportes, na semana passada, na Alemanha, a autoridade afirmou que "se a decisão do Supremo for no sentido de seguir (com o projeto da Ferrogrão), nós vamos seguir. Se for no sentido de alterar, nós vamos alterar o que precisa alterar. Isso aconteceu agora com a Petrobras e com vários outros segmentos do Governo", referindo-se ao veto do Ibama para a exploração de petróleo na direção da foz do Rio Amazonas.

Ferrogrão 2

A Ferrogrão é um dos empreendimentos mais estratégicos para o agronegócio brasileiro. Orçada em R\$ 20 bilhões, esta ferrovia terá cerca de mil quilômetros de extensão, ligando Sinop, uma das principais regiões produtoras do Mato Grosso, a Miritituba, no Pará, às margens do Rio Tapajós - e assim, facilitando o embarque das commodities agrícolas pelos portos do Arco Norte. O projeto foi interrompido há dois anos, por determinação do ministro Alexandre de Moraes, a partir de uma ação de autoria do PSOL, que argumentou que a linha férrea impactaria o Parque Nacional do Jamanxim (PA).

Ferrogrão 3

A proposta do ministro dos Transportes, Renan Filho, é, se obter a liberação do STF para retomar o projeto, fazer uma profunda avaliação ambiental no empreendimento, implantando as alterações necessárias para que sua construção e suas operações ganhem características sustentáveis.

Audidores

Na quinta-feira, dia 1, auditores-fiscais da Receita Federal planejam realizar uma operação especial em todos os portos do Brasil, como parte de seu protesto pela regulamentação do pagamento de um bônus de produtividade. Eles já promovem um "apagão" às terças, quartas e quintas-feiras, adotando medidas administrativas e aduaneiras. Como resultado, o relatório de arrecadação do mês passado está com sua elaboração atrasada e, ainda, as sessões do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) foram suspensas.

Bagagens, consórcio do gás e infraestrutura na pauta das comissões no Congresso

Autoridades federais e lideranças do setor foram convidadas para a audiência pública



A Comissão de Viação e Transportes irá debater a política de despachos de bagagens com base no caso de uma mulher que foi expulsa de voo em Salvador

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

da sua bagagem nos locais corretos e seguros destinados às malas".

"Os relatos publicados na imprensa demonstram que o problema teve como origem o despacho de bagagem de mão. Desse modo, faz-se necessário discutir a política de bagagem e as competências legais das companhias aéreas em retirar passageiros de suas aeronaves", disse o deputado Ricardo Silva.

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados debaterá, amanhã (30), sobre a política de despachos de bagagens nas aeronaves.

O autor do requerimento da audiência pública é o deputado Ricardo Silva (PSD-SP). Na justificativa, ele enfatiza o caso da passageira Samantha Vitena Barbosa, que foi retirada de uma aeronave da Gol Linhas Aéreas no aeroporto de Salvador, com destino a São Paulo.

O caso aconteceu no dia 28 de abril deste ano. Na ocasião, Samantha disse que não havia encontrado lugar no bagageiro do avião para guardar a mochila que continha um notebook. Avisada pela tripulação de que teria que despachar a bagagem, Samantha se recusou, pois temia que o equipamento fosse danificado. Os comissários, então, acionaram a Polícia Federal e três oficiais retiraram a mulher da aeronave.

Em nota, a Gol informou que Samantha não seguiu viagem por "medida de segurança", pois "não aceitou a colocação

Está pendente de apreciação do Congresso Nacional o Veto nº 30/2022 - Despacho gratuito de bagagem, originário do Projeto de Lei de Conversão nº 5, de 2022 (oriundo da Medida Provisória 1.089/2021).

"Após o encerramento da franquia de bagagem os passageiros passaram a adotar massivamente o uso da bagagem de mão, o que tem sobrecarregado a cabine das aeronaves e gerado conflitos recorrentes e desconforto aos passageiros", justificou o parlamentar.

Também foram convidados para a audiência pública o secretário nacional do Consumidor do Ministério da Justiça e Segurança Pública, Wadih Damous; a presidente da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), Jurema Monteiro; e o diretor da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Pereira.

CONSÓRCIO DO GÁS

Amanhã também (30), mas na Comissão de Minas e Energia da Câmara, por iniciativa do deputado Carlos Zarattini (PT-SP), serão debatidos os impactos da formação de consórcio entre as engarrafadoras e distribuidoras de GLP (gás liquefeito de petróleo) Supergasbras e Ultragas, as potenciais retrações na oferta do gás e os seus efeitos nos preços para o consumidor final.

Entre os convidados estão o diretor-geral da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), Rodolfo Saboia, e os representantes das empresas.

Na justificativa, Zarattini lembra que quando a Supergasbras e a Ultragas anunciaram a formação de um consórcio para compartilhamento de suas operações e de sua infraestrutura de armazenamento e envase do gás de cozinha, foi questionada a possibilidade de cartel, o que prejudica o preço final aos consumidores.

"Tão logo anunciada, a intenção das duas empresas foi prontamente questionada por empresas e profissionais participantes do mercado, principalmente com relação a possível tentativa de realizar, na prática, uma fusão que resultaria na formação de um cartel no for-

necimento de GLP. Com efeito, uma das principais críticas é que tal operação compartilhada dos parques industriais poderia resultar em uma concentração de 60% no mercado nacional de fornecimento de gás de cozinha", afirma Carlos Zarattini.

INFRAESTRUTURA

O Senado também tem agenda para discutir melhorias para o setor de infraestrutura. O diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Sandoval de Araújo Feitosa Neto, vai debater com os membros da Comissão de Infraestrutura (CI), a apresentação do plano de atuação da agência em relação à regulação e ao potencial de fontes de energia renovável no país, além das perspectivas de atuação do novo governo para o setor. A audiência pública foi proposta pelo presidente do colegiado, senador Confúcio Moura (MDB-RO).

Para quarta-feira (31), o presidente da Comissão também convidou o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Fabrício Galvão, para discutir o plano de atuação de sua pasta referente ao planejamento de obras e perspectivas de melhorias de infraestrutura de transportes.

NACIONAL

Conferência debate desafios jurídicos dos setores portuário e marítimo

Conadimp começa hoje, às 8h45, no Rio de Janeiro, reunindo autoridades, empresários e especialistas

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

Magistrados, advogados, autoridades dos setores portuário e marítimo e empresários desses segmentos vão estar reunidos hoje e amanhã, no Rio de Janeiro, para debater os principais desafios desse mercado, do papel estratégico da Economia do Mar à necessidade de varas e câmaras do Judiciário especializadas no Direito Marítimo e Portuário, passando pelas ex-

pectativas para a exploração dos portos brasileiros, a regulação do programa de incentivo à Cabotagem, a BR do Mar, e a atuação do trabalho portuário avulso e vinculado e do trabalho marítimo.

Esses são alguns dos temas que serão debatidos na Conferência Nacional de Direito Marítimo e Portuário (Conadimp), que será realizada nesta segunda e na terça-feira, no Hotel Fairmont, no Rio. O evento é organizado pela Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) Nacional, a partir da sua Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário, e pela seção da OAB no Rio de Janeiro, com sua Comissão do Direito Marítimo, Portuário e do Mar.

À frente do comitê organizador, estão a presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB e vice-presidente da OAB-PE, a advogada Ingrid Zanella Andrade Campos, e o presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ, o advogado Godofredo Mendes Vianna.

Para seus realizadores, a Conadimp é uma oportunidade para a discussão de casos relevantes dos mercados portuário e marítimo, para a troca de experiências e, ainda, para se analisar tendências e inovações desses segmentos.

Entre os debatedores confirmados, estão o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Agra Belmonte, o presidente do Instituto dos Magistrados do Brasil, o desembargador Peterson Barroso Simão, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região Celso Peel (presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil

Export), o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Fabrizio Pierdomenico, os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Flávia Takafashi e Alber Vasconcelos e, também, o diretor da Diretoria de Portos e Costas, da Marinha do Brasil, vice-almirante Sérgio Salgueirinho.

A Conadimp é um evento presencial, aberto apenas a inscritos. Mas as inscrições já estão encerradas. A conferência terá a cobertura do BE News.

PROGRAMAÇÃO

(sujeita a alterações)

Local: Hotel Fairmont, no Rio de Janeiro (RJ)

Hoje, segunda-feira, dia 29

8h45 a 10h15

Painel de abertura Economia do Mar

Participantes:

Godofredo Mendes Vianna, presidente da Comissão de Direito Marítimo, Portuário e do Mar da OAB/RJ

Ingrid Zanella, presidente da Comissão Especial de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB e vice-Presidente da OAB-PE
Peterson Barroso Simão, desembargador e presidente do Instituto dos Magistrados do Brasil

Luciano Bandeira, presidente da OAB RJ

Almirante Ralph Dias, presidente do Tribunal Marítimo

Flávia Takafashi, diretora da Antaq

Almirante Ilques Barbosa, ex-comandante da Marinha do Brasil

10h45 a 12h30

Painel Qual o futuro da frota descarbonizada?

Moderação: Camila Mendes Vianna Cardoso

Participantes:

Heloisa Borges, diretora de Estudos do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética

Comandante Fernando Alberto Costa, da Marinha do Brasil

Ana Carolina Siniscalchi, head of South American na Mitsui O.S.K Lines para Energia, Descarbonização e Negócios Offshore

Comandante Jones Soares, diretor de Transporte Marítimo, Dutos e Terminais na Transpetro

André Pompeo, gerente do Departamento de Gás Petróleo, Navegação e Descarbonização do BNDES

12h30 a 13h30

Almoço

13h30 a 15h00

Painel O Direito Marítimo e Portuário e a especialização do judiciário (Varas e Câmaras Especializadas)

Moderação: James Winter

Participantes:

André Ricardo Cruz Fontes, desembargador do Tribunal Regional Federal da 2ª Região

Nelson Cavalcante, desembargador do Tribunal Marítimo

Frederico Messias, juiz de Direito do Tribunal do Estado de São Paulo e coordenador do Núcleo de Estudos em Direito Marítimo da Escola Paulista da Magistratura

Carmen Pimenta, advogada e professora da Fundação dos Estudos do Mar (Femar)

Luis Felipe Salomão Filho, procurador da OAB/RJ

Monica DiPiero, desembargadora do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro

15h30 a 17h00

Painel Tendências da Arbitragem Marítima e Portuária no Brasil e no Exterior

Moderação: Fabrine Hartog Soares

Participantes:

Selma Lemes, professora, advogada e árbitra

Juan Alegre, advogado e árbitro, sócio de Penningtons Manches Cooper, Madrid e Londres

Julia Thiebaut, advogada da União e membro do Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia Geral de União (AGU)

Daniel Brantes, CEO do Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (CBMA)

17h15 a 18h45

Painel Relações de Trabalho: o trabalho portuário avulso e vinculado e o trabalho marítimo

Moderação: Pedro Calmon Neto

Participantes:

Alexandre Agra Belmonte, ministro do Tribunal Superior do Trabalho

Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região

Flávia Bauler, coordenadora da Coordenadoria Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviário (Conatpa) do Ministério Público do Trabalho (MPT)

Caio Morel, diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de

Contêineres (Abratec)

Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP)

19h00

Coquetel

Amanhã, terça-feira, dia 30

8h45 a 10h15

Painel BR do Mar – Regulação na teoria e prática

Moderação: Ursula Peroni

Participantes:

Comandante Luís Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac)

Dino Batista, diretor de Navegação e Hidrovias na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos

Marcelo Campos, gerente de Logística da Arcelor Mittal

Alber Vasconcelos, diretor da Antaq

10h45 a 12h30

Painel Portos e Terminais: modelos de exploração e as novas perspectivas para o Brasil

Moderação: Ingrid Zanella

Participantes:

Fabrizio Pierdomenico, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos

Ison Hulle, diretor-presidente da VPorts

Flávia Takafashi, diretora da Antaq

Mario Povia, presidente do Conselho de Administração da Appa/Portos do Paraná

Alvaro Luiz Savio, diretor-presidente da PortosRio

12h30 a 13h30

Almoço

13h30 a 15h00

Painel A Logística Offshore – perspectivas e desafios

Moderação: Godofredo Mendes Vianna

Participantes:

Lilian Schaefer, diretora-executiva da Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo. (Abeam)

Ricardo Chagas, vice-presidente Latam do Grupo Chouest

Marcos Tinti, diretor-presidente do Grupo CBO

Marcelino Nascimento, CEO do Grupo Bravante

Gisela Macedo, gerente-geral de Estratégia de Contratação, Planejamento e Parceria de Negócios para os Projetos de Investimentos da Petrobras

Leonardo Moreno, gerente de Logística da Prio

15h30 às 17h00

Painel Descomissionamento das plataformas e unidades offshore: reflexões propositivas para a regulamentação

Moderação: Olympio Carvalho

Participantes:

Vice-Almirante Sérgio Salgueirinho, diretor da Diretoria de Portos e Costas, da Marinha do Brasil

Pedro Vianna, diretor jurídico da Triunfo Logística

Marcelo Mazzaroppi, gerente de Offshore para a América do Sul na DNV

Pedro Henrique Castilho, legal counsel da Ocyan

Clarissa Brandao Kowarski, doutora em Direito pela UFF e pesquisadora no Projeto Descomissionamento da COPPE/UFRJ

17h15 às 18h45

Painel O impacto do ESG na indústria marítima

Moderação: Livia Sancio

Participantes:

Augusto Vedan, gerente de Afretamento da Antaq

Fernanda Delgado, diretora executiva corporativa do IBP

Raphael Moura, superintendente de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico e conduz os estudos de ESG da ANP

Fernando Borensztein, diretor de Sustentabilidade do Grupo OceanPact



Brasil Export criará instituto para ações sociais

Sem fins lucrativos, entidade será voltada, principalmente, a projetos com criança e jovens com deficiência. Fundação será no próximo dia 6 de junho, em Santos (SP)

Arquivo Brasil Export

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O Brasil Export, maior fórum de debates sobre portos, transportes e infraestrutura, ampliará suas ações, passando a atuar no campo social, principalmente com crianças e adolescentes com deficiência. Isso será possível através do Instituto Social Brasil Export (Isbe), que será fundado no próximo dia 6 de junho, às 11 horas, na sede da Associação Comercial de Santos (ACS), em Santos (SP). O evento reunirá autoridades e lideranças empresariais apoiadoras da iniciativa.

O instituto atuará tanto no apoio direto a projetos sociais de outras entidades, como poderá alavancar ajuda financeira para essas ações, explica o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião - que idealizou o instituto junto com sua esposa, Fabíola Souza, que irá presidir a entidade. Julião destaca que o Isbe terá atividades em todo o País, seguindo as ações do Brasil Export, presentes nas cinco regiões do Brasil através de seus fóruns.

O Isbe irá auxiliar programas que tenham como foco, principalmente, o atendimento e o tratamento de crianças com deficiência, tanto cognitiva como física. Dará atenção especial a ações voltadas à "fase de ouro" do desenvolvimento infantil, do nascimento aos cinco anos, explica Julião. "São anos importantes para o crescimento



"Nossa missão será criar um mundo em que negócios são agentes de transformação social positiva", destaca o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião

to e o desenvolvimento das crianças. E no caso das crianças

com deficiência, as intervenções, as terapias nessa fase são

estratégicas, ajudando bastante", destacou.

Como parte dessa estratégia, o Brasil Export e o Instituto Social Brasil Export vão realizar um fórum para debater políticas públicas destinadas a pessoas com deficiência (PCD) e à inclusão. O evento ocorrerá no ano que vem, em Brasília.

O Isbe também vai priorizar a inserção de jovens com deficiência no mercado de trabalho, especialmente nos setores portuário e de logística. "O instituto irá atuar tanto nos anos iniciais do desenvolvimento infantil como no preparo desses jovens, agora no fim da adolescência, para que conquistem suas vagas no mercado profissional. E as próprias empresas interessadas nessas contratações terão o instituto como uma referência", explicou Fabrício Julião.

"Nossa missão será criar um mundo em que negócios são agentes de transformação social positiva. O objetivo é fortalecer o ecossistema de negócios de impacto e inspirar as pessoas e empresas a fazerem parte dessa transformação", afirmou o empresário.

O primeiro projeto apoiado pelo Isbe já está definido. Será o Porto para o Futuro, desenvolvido pelo Instituto Amigu e pelo Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos. A parceria foi firmada no início deste mês, durante a programação do Santos Export, principal fórum de debates sobre o Porto de Santos e sua cadeia de negócios.

Sem fins lucrativos, o Instituto Social Brasil Export será mantido pelo Brasil Export e as demais empresas do grupo, além de parceiros.

Porto para o futuro prevê inclusão sociodigital de jovens

Primeiro projeto apoiado pelo Instituto Social Brasil Export (Isbe), o Porto para o futuro é uma ação de inclusão sociodigital na região da Santos (SP). Ele vai além de um projeto de qualificação tecnológica de jovens de famílias de baixa renda, pois prevê ações voltadas às famílias dos alunos e, na fase

final, ajudará na sua inserção no mercado de trabalho local.

O projeto é desenvolvido a partir de uma parceria entre o Instituto Amigu e o Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social (Camps) de Santos. O Camps irá selecionar 50 jovens com mais de 18 anos e que já atuaram como menor

aprendiz pela entidade, mas não conseguiram se inserir no mercado de trabalho.

Outro critério é que suas mães ou responsáveis devem prestar algum serviço ou ter algum tipo de empreendimento. Já o Instituto Amigu responderá pelo conteúdo do projeto e o atendimento aos alunos.

O Porto para o futuro engloba um curso de inteligência artificial aplicada, no qual os alunos vão aprender a desenvolver esses assistentes virtuais, explica o dirigente do Instituto Amigu, Marco Riveiros. A partir desse conhecimento e

dependendo das suas aptidões, eles poderão atuar como "vendedores" dessas soluções, designers ou programadores. A fase final do projeto prevê o desenvolvimento de um assistente virtual para auxiliar as mães ou as responsáveis por esses estudantes na atividade profissional delas. A proposta é que "a solução desenvolvida pelo jovem ajude sua mãe a expandir sua atividade profissional.

Não importa se ela vende salgados, faz faxina, passa roupa. A ideia é que ela possa aumentar sua quantidade de

clientes, ganhar um impulso em sua vida profissional a partir de uma solução tecnológica desenvolvida pelo próprio filho", explica Riveiros.

Em seguida, os alunos ainda vão passar por um hackathon, em que terão de "resolver" um problema de empresas do setor portuário e terão contato com gestores dessas companhias. Segundo Marco Riveiro, "a participação deles nessa competição, em que vão resolver problemas reais, vai apresentá-los ao mercado de trabalho. Será uma oportunidade para inseri-los".

ENTREVISTA

RICARDO FALCÃO

Presidente da Praticagem do Brasil

“O prático vai a bordo para proteger a sociedade de acidentes”

EM ENTREVISTA AO BE NEWS, O PRESIDENTE DA PRATICAGEM DO BRASIL, RICARDO FALCÃO, FALA SOBRE O TRABALHO DOS PRÁTICOS E REBATE MITOS LIGADOS A ESSES PROFISSIONAIS.

Divulgação/Praticagem do Brasil



O PRÁTICO É O PROFISSIONAL QUE PILOTA O NAVIO NÃO SOMENTE NA ATRACAÇÃO E DESATRACAÇÃO, MAS EM TODA A SUA NAVEGAÇÃO NO CANAL DE ACESSO AO PORTO”

RICARDO MARCH
Colaborador
march.com@gmail.com

Serviço que conduz os navios na entrada e saída dos portos e outras áreas abrigadas, a praticagem ainda é muito desconhecida do público, inclusive no setor marítimo e portuário. Mesmo entre os poucos que sabem da sua existência, há aque-

les que têm a visão simplista de que o prático é o profissional muito bem remunerado para "apenas estacionar embarcações". Nesta entrevista, o presidente da Praticagem do Brasil, o prático Ricardo Falcão, fala sobre a atividade - de orientação da navegação das embarcações nos portos - e rebate mitos que cercam a profissão.

Presidente, por que as pessoas têm essa visão de que o prático é o profissional

que ganha muito para "estacionar" navios?

Essa mensagem é disseminada por aqueles que querem pagar menos pelo serviço para aumentar o lucro da viagem, apesar de a praticagem não representar nem 1% do frete marítimo. E a mensagem acaba sendo propagada pelos que desconhecem a atividade. Desconhecem o nível de especialização do prático, o risco que ele corre a cada embarque, a responsabilidade ambiental que ele administra e os eleva-

dos custos de prestação do serviço.

E como é o trabalho do prático?

O prático é o profissional que pilota o navio não somente na atracação e desatracação, mas em toda a sua navegação no canal de acesso ao porto. Essa navegação é complexa e pode se estender por 25 milhas náuticas, 46 quilômetros - até terminais como no Rio de Janeiro ou no Paraná - a 615 milhas, 1.138km - como na Ama- ▶

ENTREVISTA

“ANTECIPAÇÃO É CRUCIAL NO TRABALHO DA PRATICAGEM”

zônia, viagem que pode durar quatro dias com dois práticos se revezando na ponte de comando.

E como acontece este trabalho a bordo?

Na ponte de comando, o prático dá ordens de leme ao timoneiro e de máquinas ao comandante ou a um dos oficiais de serviço, todas em inglês. Além disso, dá ordens de puxar e empurrar aos mestres dos rebocadores, na sua língua nativa. Ele também monitora o tráfego ao redor, combina cruzamentos com outros navios e coordena o serviço de amarração.

Por que o comandante do navio não pode realizar o trabalho, sendo ele um oficial de náutica?

Ele é treinado para a navegação em alto-mar, longe dos perigos, chamada de ship manoeuvrability. Já o prático recebe treinamento para navegar e manobrar em águas mais restritas ao tráfego, onde as embarcações se comportam de maneira diversa e existem condições

com as quais o comandante não está familiarizado, como ventos, correntes, ondas e marés. Esse treinamento se chama shiphandling. Ambos são traduzidos como manobra, mas têm significados bem diferentes.

Como é a formação do prático?

O prático é selecionado em processo seletivo público realizado pela Marinha do Brasil, que é quem regula a atividade. Para participar, ele precisa ter curso superior e habilitação de mestre-amador. É uma seleção totalmente específica, em que o candidato deve estudar temas como manobrabilidade do navio, arte naval, navegação em águas restritas, meteorologia, oceanografia etc. Este processo é para praticante de prático. Isso significa que, depois de aprovado, ele participa de um programa de qualificação no qual executa centenas de manobras supervisionadas durante o mínimo de um ano. Só então, o praticante pode prestar o exame de habilitação para prático, a bordo de embarcação. Para se manter habilitado, o prático deve realizar uma quantidade de manobras por período, já que a profissão exige a manutenção da experiência em diferentes navios e manobras. Além disso, a cada cinco anos, ele é obrigado a completar um curso de atualização.

Quais os principais desafios da profissão?

Cada zona de praticagem apresenta suas particularidades geográficas e ambientais, além de limitações em infraestrutura portuária. Mas, em geral, todos lidamos com a inércia dos navios em canais e bacias de giro, onde não há espaço para erros. Para se ter ideia, graneleiros ou petroleiros de médio para gran-

“AS EMPRESAS DE PRATICAGEM TÊM A POLÍTICA DE NÃO DIVULGAR O GANHO DOS SÓCIOS POR ENTENDER QUE ESSA É UMA QUESTÃO PESSOAL QUE AFETA O DIREITO À PRIVACIDADE, ASSIM COMO UM MÉDICO OU ADVOGADO NÃO SAI POR AÍ DIZENDO QUANTO GANHA”

de porte podem, mesmo utilizando máquina atrás, avançar uma milha náutica até a parada completa, ou seja, 1.852 metros. Por isso, antecipação é crucial no trabalho da praticagem. Condições ambientais inesperadas, como um vento acima do limite, também podem ocorrer no meio da manobra, assim como emergências, como um leme travado, falha de máquina ou apagão do navio. Tudo isso acontece em áreas mais restritas à navegação, em meio a prédios nas margens do canal, praias e reservas ambientais.

Por que a praticagem diz que o Estado é o seu cliente, se é o armador que paga pelo serviço?

Justamente porque o prático vai a bordo para proteger a sociedade de acidentes que podem provocar severa poluição ambiental, mortes, danos ao patrimônio público e privado e fechamento de um porto para a economia. Não à toa, a praticagem é um serviço essencial por lei federal, devendo estar permanentemente disponível 24 horas, sete dias por semana, nos 365 dias do ano. Sinistralidade mínima é um dos princípios da Organização Marítima Internacional (IMO) que regem o serviço de praticagem. Prático a bordo é sinônimo de praias limpas, turismo, pesca, subsistência de ribeirinhos e população abastecida.

E sobre a remuneração? Por que não se fala sobre o salário?

Prático não recebe um salário fixo mensal de um empregador. Ele é selecionado pela Marinha para trabalhar em uma empresa privada, como sócio, recebendo parte do lucro após o pagamento dos custos da empresa. As empresas de praticagem têm a política de não divulgar o ganho dos sócios por entender que essa é uma questão pessoal que afeta o direito à privacidade, assim como um médico ou advogado não sai por aí dizendo quanto ganha. Todas as informações que aparecem sobre ganho individual são imprecisas e não partem das empresas de praticagem, até porque este valor varia muito dentro de uma zona de praticagem e entre zonas de praticagem diferentes, de acordo com a quantidade de navios atendidos no período. O que podemos afirmar é que a remuneração é condizente com o que falamos até aqui: o nível de especialização, o risco de morte em serviço, a responsabilidade ambiental e os custos de prestação do serviço.

Que custos são esses?

Custos advindos de padrões de operação exigidos nas Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem, a Normam-12. Usamos lanchas para embarcar e desembarcar o prático que custam milhões de reais e precisam de manutenção regular. São embarcações com características especiais de manobrabilidade, estabilidade e potência de máquina, capazes de suportar o contato direto com os navios. A norma também exige equipamentos mínimos para o funcionamento dos nossos centros de operações. Essas estações, chamadas de atalaias, são dotadas de alta tecnologia e fornecem as informações de apoio para a tomada de decisão do prático a bordo, como a situação do tráfego e os dados ambientais. Toda essa estrutura deve estar disponível durante o ano inteiro. E essa prontidão ininterrupta tem um custo conside-

“PRÁTICO A BORDO É SINÔNIMO DE PRAIAS LIMPAS, TURISMO, PESCA, SUBSISTÊNCIA DE RIBEIRINHOS E POPULAÇÃO ABASTECIDA”

rável, inclusive de pessoal, fora outros investimentos que realizamos para compensar limitações portuárias, como as lanchas de batimetria que identificam assoreamentos.

Faltou falarmos da questão do risco de morte. É no momento do embarque e do desembarque que se faz presente?

Exatamente. O prático embarca de sua lancha no navio em movimento, a partir de uma escada estendida no costado da embarcação, chamada de escada de quebra-peito. Ela pode ser combinada com uma escada de portaló, inclinada, quando a distância da superfície da água até o ponto de acesso à embarcação supera os nove metros, evitando uma longa escalada do prático. O problema é que esses dispositivos dos navios muitas vezes estão malconservados ou instalados incorretamente. Em 2022, 16,79% estavam irregulares, de acordo com a pesquisa anual de segurança da Associação Internacional de Práticos Marítimos (IMPA). Infelizmente, todo ano um prático morre em serviço no mundo. Este ano, lamentavelmente já foram sete.



Divulgação/Praticagem do Brasil



Divulgação/Praticagem do Brasil

NACIONAL

Multilog chega aos 27 anos com novas instalações e planos de expansão

Atuando no setor de logística integrada, companhia inaugurou polo de saúde em Alphaville, em Barueri (SP), neste ano

BRUNO MERLIN
Colaborador
bruno@forumbrasilexport.com.br

Empresa voltada à prestação de serviços de logística integrada, a Multilog completa 27 anos de atividade hoje, dia 29 de maio, data na qual, em 1996 e ainda chamada de Portobello, recebeu autorização para operar sua primeira Estação Aduaneira do Interior (EADI), em Santa Catarina. O ano de 2003 marcou a troca de nome para a Multilog que, desde então, expandiu suas operações nas regiões Sul e Sudeste.

A implantação de novas unidades se mostra uma constante. Neste ano, a Multilog inaugurou um novo polo de saúde em Alphaville, bairro de Barueri (SP). "Fizemos um investi-

mento de R\$ 12 milhões, que proporcionou à companhia uma estrutura completa de armazéns alfandegados e centros de distribuição com ambiente de temperatura controlada, localizados estrategicamente na Região Metropolitana de São Paulo", explica o presidente Djalma Vilela.

Com o objetivo de ampliar as operações em outras localidades, Vilela diz que sua equipe avalia oportunidades de negócios no Nordeste, região na qual a empresa fez sua primeira aquisição em julho de 2022, um complexo logístico instalado em Salvador, capital do estado da Bahia.

A Multilog, informa seu presidente, posiciona-se como uma empresa de infraestrutura e logística, com unidades próximas a alguns dos portos e aeroportos mais movimentados do Brasil. Em termos de diversificação, a empresa já atua no mode-

lo de logística integrada, focada em três pilares: armazéns alfandegados, centros de distribuição e transportes. "O que nos diferencia de muitas empresas do mercado é que atuamos realmente de ponta a ponta, podendo dar ainda suporte para processos de entrepostos de importação ou outros regimes aduaneiros necessários conforme cada cliente, pois somos uma empresa com certificação OEA (Operador Econômico Autorizado). A certificação nos facilita nas questões burocráticas e nas remoções de cargas ainda não nacionalizadas, dando agilidade a todo o processo", enfatiza.

Outros investimentos ressaltados por Vilela são a torre de controle e o sistema Genius, por meio dos quais os clientes conseguem visualizar e acompanhar todo o processo logístico de movimentação de cargas.



Implantação da unidade da Multilog em Alphaville representou um investimento de R\$ 12 milhões

Para o futuro, a Multilog busca oportunidades de crescimento a partir de aquisições ou de forma orgânica, aprimorando os equipamentos administrados para aumentar a eficiência das operações de logística integrada. "O ano de 2023 está se apresentando mais desafiador do que os anteriores", avalia Vilela.

A ampliação dos armazéns é outra prioridade da Multilog, que busca aumentar a estrutura física que disponibiliza aos clientes. Os 27 anos de experiência hoje completados, observa, são um grande trunfo para a parceria que oferece ao mercado, atuando do início ao fim do projeto estabelecido por cada cliente.

**NORDESTE
EXPORT 2023**

19 DE JUNHO
a partir das 15 horas

InfraJUR

**TEMAS
EM
DESTAQUE**

- Adicional de Risco e Aplicação do Tema 1046 do STF
- Formas de contratação: exclusividade x prioridade
- Atuação do TCU no controle das atividades das agências reguladoras

Evento exclusivo para conselheiros,
patrocinadores e autoridades convidadas

Transmissão ao vivo e gratuita
pelo Portal BE News

BE NEWS

**NORDESTE
EXPORT**
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

REGIÃO SUDESTE

Especialistas debatem uso e produção do hidrogênio verde na Alesp

Evento, que faz parte do Ciclo ILP-FAPESP, será realizado hoje à tarde

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

A Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) promove, hoje (29), mais uma edição do Ciclo ILP-FAPESP de Ciência e Inovação, que terá como tema as potencialidades do hidrogênio verde (H2V). O evento contará com a participação de pesquisadores que buscam superar as

complexidades e desafios que envolvem a produção e o uso da energia. O evento acontecerá de forma presencial, a partir das 15h.

Elemento abundante no planeta, o hidrogênio pode ser usado em transporte, geração de energia elétrica, aquecimento residencial e industrial, armazenamento de energia e produção de produtos químicos. No entanto, ele precisa passar por uma série de etapas até se converter em energia verde.

A produção de hidrogênio verde por meio de fontes renováveis de energia é considerada

limpa e sustentável, cujo atores de diversos setores demonstram muito interesse em sua utilização.

Os especialistas estão convencidos de que investimentos contínuos em pesquisa e desenvolvimento e na infraestrutura para produção, armazenamento e distribuição em larga escala vão possibilitar que o H2V seja uma alternativa viável aos combustíveis fósseis.

“Vários grupos de pesquisa no Brasil têm trabalhado na diminuição do consumo de energia na produção do hidrogênio verde, desenvolvimento

de catalisadores mais baratos para a eletrólise da água, uso de biomassa para geração de H2V, desenvolvimento de membranas mais duráveis e formas alternativas de armazenamento e transporte. O hidrogênio é altamente inflamável e seu manuseio, armazenamento e transporte são desafios técnicos a serem enfrentados”, declarou a pesquisadora Lucia Helena Mascaro Sales, professora da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e integrante do Centro de Desenvolvimento de Materiais Funcionais (CDMF).

O hidrogênio também

pode ser obtido a partir de etanol. O interesse da indústria pela pesquisa sobre produção e uso do hidrogênio verde é considerado fundamental para que ele deixe de ser apenas uma alternativa promissora. Daniel Gabriel Lopes, pesquisador e diretor da Hytron Energia e Gases Especiais, participará do evento. Ele trará para o debate as soluções tecnológicas em curso para tornar o H2V viável. O evento acontecerá no auditório Teotônio Vilela a partir das 15h. Haverá transmissão ao vivo pelo Youtube, através do canal oficial da Alesp.

REGIÃO SUL

Com novos silos, São Francisco do Sul aumenta armazenagem de grãos

Expectativa é de movimentar 2 milhões de toneladas por ano

Divulgação/SCPAR São Francisco do Sul

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

Foi inaugurado nesta semana, no Porto de São Francisco do Sul (SC), um novo berço de atracação, com três novos silos que serão dedicados para a armazenagem de grãos. As enormes e novas estruturas de concreto foram construídas pelo Terminal Portuário Santa Catarina (Tesc). Com os novos espaços, o terminal portuário pretende ampliar a capacidade de armazenagem de grãos, com expectativa de movimentar 2 milhões de toneladas de grãos por ano.

De acordo com a SCPAR Autoridade Portuária, cada um dos três silos tem capacidade para armazenar 30 mil toneladas de grãos, totalizando 90 mil toneladas. As estruturas verticais alcançam 31 metros de altura e 38 metros de diâmetro.

“Estamos celebrando a mais nova conquista do Tesc: um dos mais modernos sistemas de movimentação de granéis agrícolas do país”, declarou o presidente do Tesc, Paulo Caprioll.

Na solenidade de inaugu-



O terminal investiu R\$ 250 milhões nos silos e obras complementares

ração, ocorrida na última quinta-feira (25), o secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Beto Martins, afirmou que os novos espaços marcam um momento histórico em São Francisco do Sul.

“São ações empresariais como esta que fazem de Santa Catarina um Estado de excelência na logística brasileira”, disse. A cerimônia contou com a presença de cerca de 300 pessoas, entre autoridades, empresários

do agronegócio e representantes do setor e da comunidade portuária de todo o país.

INVESTIMENTOS

O Terminal Portuário Santa

Catarina investiu um total de R\$ 250 milhões nos três silos e, segundo a Autoridade Portuária, contemplou obras complementares tais como, uma galeria de 400 metros para o transporte de grãos até os navios. Essa estrutura de correias transportadoras tem 5 metros de largura e fica a 22 metros de altura, sendo totalmente vedada.

Além disso, as obras complementares incluem quatro novos gates de entrada e saída de caminhões, que agora se somam aos quatro já existentes. De acordo com a SCPAR São Francisco do Sul, os novos equipamentos são completamente automatizados, contando com controle de acesso biométrico e leitura de placas de veículos.

Nos gates foram instaladas modernas balanças, com capacidade para caminhões maiores, de 30 metros, podendo pesar até 100 toneladas. Também há dois tombadores de caminhões, com plataformas de 30 metros. O shiploader, equipamento que lança os grãos dentro dos navios, tem 43 metros de comprimento e capacidade para transportar 2 mil toneladas por hora.

REGIÃO NORDESTE

Prefeitura de Ilhéus e Bamin discutem nova fase de implantação do Porto Sul

Terminal portuário está em fase de construção, com previsão de conclusão para 2027

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Representantes da Prefeitura de Ilhéus (BA) e da Bahia Mineração (Bamin) se reuniram na última terça-feira (23) para avaliarem o andamento das obras do Porto Sul, terminal portuário que está em fase de construção na cidade, com previsão de conclusão para 2027.

O gerente-geral de Controladoria da companhia, Cristiano Botelho, detalhou a nova fase de implantação do complexo e apresentou demandas relativas ao projeto, das quais a prefeitura se colocou à disposição para garantir que o empreendimento avance e contribua com a geração de emprego e renda no município.

O encontro ocorreu no Centro Administrativo da Conquista e, além de Cristiano, contou com a presença do secretário da Fazenda, Gabriel Bittencourt, do auditor fiscal da cidade, Adriano Sales, e do assessor técnico, Diego Danton.

Em abril deste ano, a Bamin ganhou também a concessão para a construção de parte do Trecho 1 da Ferrovia de Inte-



Divulgação

A Bamin deve entregar 127 quilômetros de ferrovia até 2027

gração Oeste-Leste (FIOL), que ligará Ilhéus à região Centro-Oeste do Brasil. Na época, o prefeito Mário Alexandre destacou que a ferrovia marca um novo ciclo econômico para todo o sul da Bahia.

A obra será um importante corredor logístico de exportação para a Bahia e representa um novo vetor de desenvolvimento econômico para diversos setores produtivos do Brasil, com potencial para alavancar diversas cadeias produtivas, além de atender a demanda da própria companhia, que é responsável pela extração de miné-

rios na região de Caetité e Guanambi, ambas na Bahia.

A Bamin também assumiu o compromisso de contratar, no mínimo, 60% de mão de obra local, visando promover a circulação de renda para as comunidades do entorno da obra.

PORTO SUL

A obra do terminal Porto Sul começou em 2020 e deve ser entregue em 2027, com capacidade para movimentar 42 milhões de toneladas de cargas por ano. Quando entrar em operação, a Bamin vai exportar a

sua produção para o mercado internacional, disponibilizando 50% da capacidade total do complexo também para outras cargas, como grãos, fertilizantes e demais minérios.

O terminal deve se tornar o primeiro do Nordeste a receber navios com capacidade de até 220 mil toneladas. A intenção é torná-lo um corredor logístico para o agronegócio e para a mineração do estado.

FIOL

A Bamin, concessionária responsável pelo trecho 1 da Fiol entre Ilhéus/BA e Caetité/BA,

deve entregar 127 quilômetros de ferrovia até 2027.

De acordo com a companhia, as obras do trecho receberão investimentos de R\$ 1,1 bilhão e serão executadas pelo consórcio TCR-10, formado por uma empresa chinesa e uma brasileira, no prazo de 36 meses.

O traçado da Fiol 1 atravessará as seguintes cidades baianas: Ilhéus, Uruçuca, Aureliano Leal, Ubaitaba, Gongogi, Itagibá, Itagi, Jequié, Manoel Vitorino, Mirante, Tanhaçu, Aracatu, Brumado, Livramento de Nossa Senhora, Lagoa Real, Rio do Antônio, Ibiassucê e Caetité.

A expectativa é de que a Fiol 1 comece operando com capacidade para 18,4 milhões de toneladas de carga, entre grãos e, principalmente, o minério de ferro produzido na região de Caetité.

Estimativas apontam que o volume vai mais que dobrar em 10 anos, atingindo 45,6 milhões de toneladas em 2036 – sendo a maior parte o minério de ferro. Entre as cargas também estão alimentos processados, cimento, combustíveis, soja em grão, farelo de soja, manufaturados, petroquímicos e outros minerais.

PORTUGAL

Porto de Leixões é considerado o mais eficiente de Portugal

Informação foi divulgada pela Autoridade Portuária que administra o complexo

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Leixões, em Matosinhos, Portugal, foi considerado o mais eficiente do país, afirmou em comunicado a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), tendo por base a classificação do CPPI - Container Port Performance Index 2022, divulgada na última semana.

Segundo explica a APDL, o complexo ocupa a 175ª posição no índice e é o 43º melhor na região da Europa/Norte de África. "Estas posições classificam



Divulgação

Porto de Leixões contribui para 7% do emprego em Portugal e 6% de seu Produto Interno Bruto

o Porto de Leixões como o mais eficiente porto a nível nacional", destaca a Autoridade Portuária.

O Porto de Leixões é o prin-

cipal complexo exportador do país em relação à carga containerizada, contribuindo para 7% do emprego em Portugal e 6%

do Produto Interno Bruto (PIB).

De acordo com a APDL, o Porto de Leixões vai continuar crescendo, já que possui uma

estratégia que prevê "potenciar a qualificação dos seus equipamentos e estruturas", a partir de um "ambicioso plano de investimentos" que permitirá a "valorização dos segmentos de operação", principalmente os voltados à movimentação de contêineres, carga geral e ro-ro (veículos).

Construído nos finais do século XIX e sucessivamente ampliado, o Porto de Leixões, situado na foz do Rio Leça, é o maior porto artificial de Portugal.

A edição desta semana da coluna BE Job traz vagas abertas por empresas dos mais variados setores da infraestrutura, de operadores portuários a companhias aéreas, chegando a mineradoras. Na Região Sudeste, o Porto do Açu contrata profissionais de Ensino Superior para a função de analista ESG Pleno. No Sul, a Cargill seleciona candidatos para o cargo de analista de transportes. E na Região Norte, a Vale tem vagas para técnicos de Minas e Geologia, dando preferência a mulheres. Confira outras oportunidades em todo o Brasil a seguir.

REGIÃO SUDESTE

Ensino Médio

MECÂNICO

Empresa: Santos Brasil
Cidade: Guarujá (SP)
Período: Tempo integral
Atividade: Responsável por apoiar as manutenções de pequeno porte em empilhadeiras diversas e caminhões; e zelar pela conservação dos materiais, ferramentas e equipamentos utilizados nos serviços de manutenção, requisitando sua reposição quando necessário.
Requisitos: Ensino Médio Completo; Será um diferencial curso de mecânica/ hidráulica;
Inscrições:
<https://l1nq.com/fmP8l>

Ensino Superior/Técnico

TÉCNICA DE SEGURANÇA DO TRABALHO

Empresa: Santos Brasil
Cidade: SBC (SP)
Período: Tempo integral
Atividade: Atuar como agente de transformação cultural em segurança, estimulando a utilização de ferramentas de SSMA para prevenção de acidentes. Acompanhar auditorias e organizar documentos legais. Avaliar de maneira pró ativa atividades executadas e sugerir melhorias/boas práticas em segurança. Garantir que as diretrizes de saúde e segurança, sejam cumpridas no site, bem como nas operações de transporte. Realizar inspeções de segurança em CD's, incluindo seus equipamentos e veículos.
Requisitos: Formação técnica em Segurança do Trabalho; Conhecimentos intermediários no pacote office; Experiência na função
Inscrições:
<https://l1nq.com/QRehB>

Empresas de infraestrutura, transportes e portuárias têm vagas abertas

AUXILIAR DE ENFERMAGEM DO TRABALHO

Empresa: BTP
Cidade: Santos (SP)
Período: tempo Integral
Atividade: Realizar atividades e programas de prevenção que orientem os empregados, contratados e visitantes a desenvolver a cultura de "Zero Acidente", visando atitude e comportamento seguro, bem como a manutenção da saúde. Manter dados em sistema atualizados e dominar procedimento para inclusão de informações.
Requisitos: curso técnico completo em Auxiliar de Enfermagem do Trabalho.
Inscrições:
<https://l1nq.com/N7hJ8>

ANALISTA ESG PLENO

Empresa: Porto do Açu
Cidade: Rio de Janeiro (RJ)
Período: Tempo integral
Atividade: Monitoramento de indicadores ESG e elaboração de dashboards; Interface com áreas da companhia e stakeholders externos; Apoio na resposta a questionários de sustentabilidade corporativa e ESG, incluindo ratings; Apoio na elaboração de relatórios de sustentabilidade e atualização de portal ESG
Requisitos: Graduação em cursos das áreas sociais, ambientais, econômicas ou de gestão, tais como: Ciências Ambientais, Ciências Sociais, Direito, Economia, Relações Internacionais, Engenharia etc. Experiência em sustentabilidade corporativa e ESG, incluindo ODS e frameworks gerais de sustentabilidade, tais como GRI, SASB, ISE B3, Relato Integrado; e experiência em elaboração de dashboards ESG e relatórios de sustentabilidade;
Inscrições:
<https://encr.pw/5adu1>

REGIÃO SUL

Ensino Superior

ANALISTA DE TRANSPORTES

Empresa: Cargill
Cidade: Maringá (PR)
Período: Tempo integral
Atividade: Avaliar, selecionar e promover relacionamentos contínuos com provedores de transporte externo; e desenvolvedor de relacionamento com clientes, fornecedores, linhas de transporte e transportadoras,

sempre com a compreensão das melhores práticas e procedimentos.
Requisitos: Experiência em logística, transporte, comercial, contratação de transporte; conhecimento na região de atuação; e CNH B
Inscrições:
<https://l1nq.com/WMLDq>

Ensino Médio

ASSISTENTE COZINHA

Empresa: Eldorado
Cidade: Três Lagoas (MS)
Período: Tempo integral
Atividade: Auxiliar no pré-preparo e cocção dos alimentos; Auxiliar o processo de recebimento de mercadorias, bem como no armazenamento e reposição dos alimentos; Participar da produção de saladas e pratos frios; Auxiliar no corte e preparo de proteínas para as refeições diárias;
Requisitos: Ensino Médio Completo; CNH B; vivência em cozinha industrial; e disponibilidade para residir em Três Lagoas (MS).
Inscrições:
<https://l1nq.com/OahPv>

REGIÃO CENTRO-OESTE

Ensino Superior

ENGENHEIRO HIDRÓLOGO SÊNIOR

Empresa: CMOC
Cidade: Ouvidor (GO)
Período: Tempo integral
Atividade: Responsável pela avaliação, gestão e controle dos recursos hídricos, realização de estudos e projetos hidrológicos e hidráulicos em geral com a finalidade de solucionar os problemas relacionados com a escassez de água e disposição de rejeito.
Requisitos: Ensino Superior Completo em Engenharia Civil, Hídrica, Geologia e/ou áreas correlatas. Desejável: especialização, mestrado ou doutorado em Recursos Hídricos, Hidrologia ou Hidráulica;
Inscrições:
<https://l1nq.com/m0ORX>

ENGENHEIRO DE MINAS SÊNIOR - PLANEJAMENTO DE MINAS

Empresa: CMOC
Cidade: Catalão (GO)
Período: Tempo integral
Atividade: Realizar planos de lavras mensais, trimestrais e semestrais, através do

software de planejamento de mina, acompanhar o nível de aderência da mina (compliance), executar a reconciliação mensal e anual do plano de lavra, bem como realizar o fechamento mensal de produção e do pagamento das empresas contratadas.
Requisitos: Inglês - Nível Fluente e Inglês - Nível Avançado, executar o compliance mensal e anual acumulado com o Deswik (sólidos lavrados) e acompanhar a aderência quanto ao plano de lavra proposto.
Inscrições:
<https://encr.pw/02nrz>

REGIÃO NORTE

Ensino Superior

ENFERMEIRA (O) DO TRABALHO

Empresa: Cargill
Cidade: Santarém (PA)
Período: Tempo integral
Atividade: Utilizar conhecimento técnico e realizar treinamento, auxiliar na concepção e execução de programas de saúde e bem-estar dos funcionários; realizar treinamento de segurança e ergonômico, administrando programas de conscientização; e desenvolver, formular e implementar planos de cuidado com base na ordem de espera e nas diretrizes médicas.
Requisitos: Curso superior completo em Enfermagem; Especialização em Enfermagem do Trabalho ou Saúde do Trabalhador; Registro no Conselho de Enfermagem (COREN); Experiência de atuação com Enfermagem do Trabalho
Inscrições:
<https://l1nq.com/ORWXG>

Ensino Técnico

TÉCNICA(O) DE MINAS E GEOLOGIA ESPECIALIZADO

(vaga preferencial para mulheres)
Empresa: Vale
Cidade: Ourilândia do Norte (PA)
Período: Tempo integral
Atividade: Acompanhamento das atividades de operação e infraestrutura de mina; carregamento, transporte, perfuração, desmonte, condições de acessos, formação de pilhas de minério

e estéril; e acompanhamento de KPIs da operação;
Requisitos: Ensino Técnico em Mineração e Geologia, CFT ativo, experiência com Operação e Infraestrutura de Minas; Pacote Office - Avançado; vaga preferencial para mulheres.
Inscrições:
<https://l1nq.com/M3wEL>

REGIÃO NORDESTE

Ensino Médio

AGENTE COMERCIAL

Empresa: Gol
Cidade: Fortaleza, (CE)
Atividade: Assegurar a entrega das vendas passagens, receitas auxiliares, grupos particulares, por meio do atendimento ao cliente. Responsável pela venda de passagens, receitas auxiliares, grupos particulares e atendimento ao cliente, visando aumentar o volume de vendas/receitas auxiliares para o segmento; Seguir todos os processos Administrativo, e operacionais que envolvam a venda, mediante utilização de manuais operacionais e documentos normativos da CIA;
Requisitos: Ensino Médio completo; Ensino Superior será considerado um diferencial; Experiência com vendas em Lojas (Preferência no ramo do Turismo); Possuir conhecimento Intermediário no Pacote Office;
Inscrições:
<https://encr.pw/D275>

Ensino Médio

ANALISTA OPERACIONAL PLENO

(vaga preferencial para mulheres)
Empresa: Vale
Cidade: São Luis, (MA)
Período: Tempo integral
Atividade: Suportar e direcionar os times na implantação do VPS; Ser ponto Focal VPS; elaborar reports e apresentação dos resultados; e acompanhar e garantir a execução de programa de organização da empresa (5S) nas áreas.
Requisitos: Ensino Superior completo; sólido conhecimento em VPS; e experiência com ferramentas de gestão da qualidade;
Inscrições:
<https://encr.pw/6cmJP>

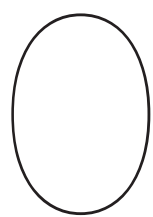
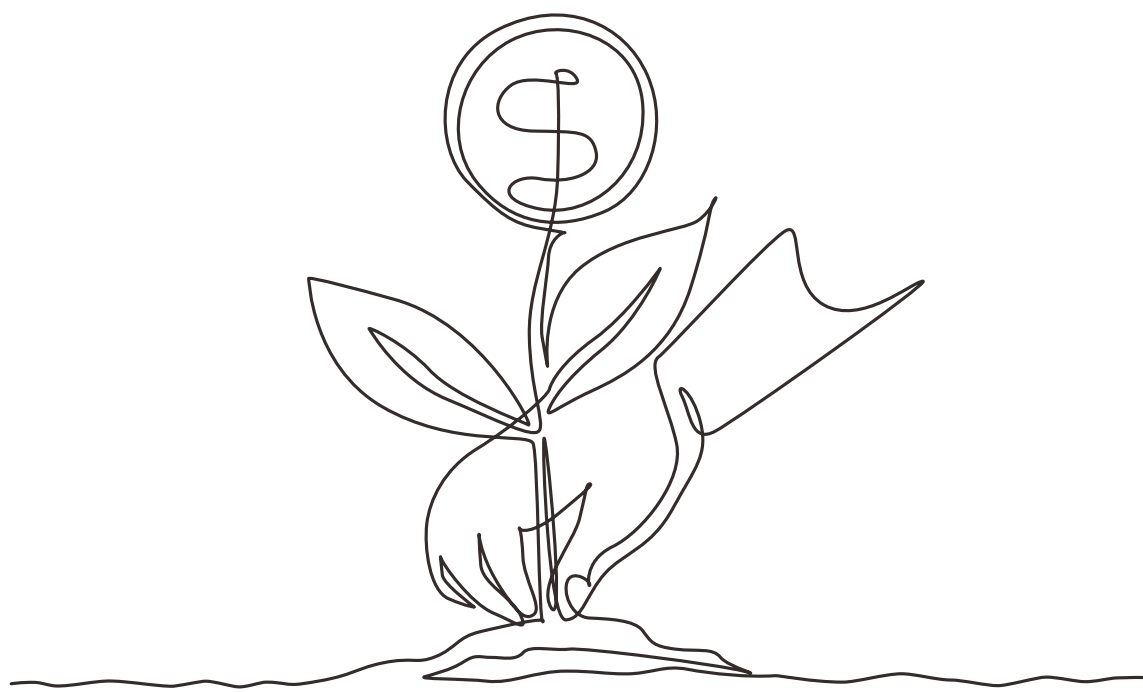
OPINIÃO

**AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA**

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinio@portalbenews.com.br

► INFRAESTRUTURA

Centro de Bionegócios da Amazônia: oportunidade ou ameaça?



Centro de Biotecnologia da Amazônia (CBA) foi finalmente destravado no último dia 3, passando a se chamar Centro de Bionegócios da Amazônia. O decreto responsável pela medida, assinado pela Presidência da República, resgata um esforço de mais de 20 anos, desde a sua concepção, passando por muitas idas e vindas em diferentes governos. Em breve, este sonho acalentado começa a sair do papel para a realidade além de um prédio. As entidades que terão que transformar a situação são lideradas por uma organização social formada pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA) e pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), de São Paulo, voltando, depois de muitos anos, para Manaus.

Convém chamar a atenção dos que virão para Manaus, para lerem os textos de Sueli Carneiro e de Boaventura de Souza Santos, para que não façam o “epistemicídio”, que é “a destruição de algumas formas de saber locais, à inferiorização de outros, desperdiçando-se, em nome dos desígnios do colonialismo, a riqueza de perspectivas presente na diversidade cultural e nas multifacetadas visões do mundo por elas protagonizadas”. O maior dos problemas que existe na Amazônia diz respeito ao ignorar dos locais, seus modos de vida, sua terra e a natureza exuberante. A abordagem com a região segue sendo a do saqueador.

Sair da condição de império e passar para a república, sair do saquear e passar para o progresso amplo e total será um grande esforço. Reconhecer os locais será um esforço titânico. O negacionismo é amplo em questões sobre a região. Tipicamente se fala na Amazônia a partir de uma perspectiva imperial. Quase nunca é ecoado pelo País uma lógica de progresso. Quando há algo na região que é progressista, torce-se e contorcem-se os conceitos para buscar uma forma de destruir, como no caso da indústria da Zona Franca de Manaus, que

tem gerado impostos e respeitado o meio ambiente.

Ao invés de se discutir como ampliar esta indústria, melhorar seu nível tecnológico ou de remuneração dos trabalhadores ou ainda como trazer mais capital nacional para alocar seu esforço em Manaus, o que mais se discute é uma forma de regredir da indústria para a extração destrutiva da floresta, como se existisse atividade sustentável na mineração ilegal ou na extração translocada de madeira. Chega de desperdícios de esforços. É imperiosa uma mudança de pauta sobre a Amazônia, e o CBA precisa se dar conta deste papel.

O maior esforço que terá o CBA será o de mudar da concepção destrutiva e assassina para uma concepção de progresso e valorização da Amazônia. Não existe mais um vasto e desconhecido território na região. O que existe é um potencial econômico enorme, que vem sendo transportado para o exterior ou para o País, com uma ilegalidade ou falta de respeito ambiental ou humano. Entender o que tem dado errado será o primeiro passo na missão do CBA. Entender o que precisa ser feito para mudar a realidade será o segundo passo.

Estimo que os gestores da UEA, do IPT e da organização social constituída percebam que possuem este trabalho histórico e tenham a coragem de trazer sociólogos, antropólogos e economistas para irem além das biomoléculas, pois há algo muito maior do que o bio e do que a tecnologia para fazer com que a inovação tecnológica saia dos saberes tradicionais, para os laboratórios e daí para os produtos. Afinal, já têm saído – a questão é que quem tira e quem ganha não estão na região, nem investem na Amazônia e os lucros estão nos lugares de sempre. Se não houver um olhar apropriado, teremos mais 20 anos de inação ou uma espoliação potencializada. Seja bem-vindo o novo CBA – mas fica o apelo: comecem com cuidado e sem assassinar pelo epistemicídio ou pelo negacionismo.

— O MAIOR DOS PROBLEMAS QUE EXISTE NA AMAZÔNIA DIZ RESPEITO AO IGNORAR DOS LOCAIS, SEUS MODOS DE VIDA, SUA TERRA E A NATUREZA EXUBERANTE. A ABORDAGEM COM A REGIÃO SEGUE SENDO A DO SAQUEADOR.