

Funções afetadas pela tecnologia

Com a entrada de sistemas mecanizados e de automação, que objetivam aumentar a produtividade, substituir trabalhos repetitivos e que envolvem risco para os trabalhadores, algumas funções deverão ser extintas, segundo Anderson Polido, superintendente do Porto de Vitória. Entre elas estão a de estivador, amarrador e arrumador.

Ele afirma que outras funções serão criadas. “Isso acontece em todas as áreas de produção. Como os portos buscam aumento de produtividade, a competitividade será um fator fundamental para o setor portuário, uma vez que o aumento da movimentação de cargas vai requerer profissionais qualificados para as novas funções”.

Ernani Pereira Pinto, presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo, lembrou que a atividade portuária é muito disputada.



ANDERSON POLIDO: produtividade

“Além da história, tem uma visibilidade muito grande em relação à remuneração e ao gosto pela atividade. Tem funções de risco, perigosas, mas de grande relevância na hora de uma operação portuária tanto a bordo quanto em terra”.

José Adilson Pereira, presidente

do sindicato dos Estivadores e presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo, explicou que a chegada de novas tecnologias acaba exercendo uma pressão para a redução de equipes.

“Por isso temos um acordo coletivo e gestão da mão de obra avulsa que faz o cálculo de quantos trabalhadores é necessário. O cálculo vai se ajustando, a cada ano, a essas mudanças tecnológicas”.

Os profissionais portuários terão que se adaptar à nova realidade, aumentando o conhecimento sobre novas tecnologias e a correta forma de operá-las, conforme destacou Gustavo Zarife, presidente de tecnologia da Associação Brasileira da Internet das Coisas.

“As empresas do setor devem preparar suas equipes através de capacitações e cursos específicos, apresentando esse novo mundo disruptivo para suas equipes”.

SETOR PORTUÁRIO

Novas tecnologias vão revolucionar os portos

O investimento em tecnologia e inovação é capaz de transformar o funcionamento dos portos. Por isso, a reportagem buscou fontes da área para saber o que vem de novo capaz de revolucionar o segmento.

Andreia Coutinho e Silva, coordenadora de administração da UVV e pesquisadora do Observatório Cidade e Porto, destacou que uma grande mudança será o sistema Janela Única Aquaviária.

Ele vai integrar agentes como: porto, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Receita Federal e Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa).

O sistema está em fase de implementação. Segundo Andreia, ele vai trazer todas as informações necessárias para que haja um fluxo mais integrado, reduzindo o tempo de permanência de carga de importação nos portos.

“Se antes tinha um problema crônico de demora, com o sistema será possível adiantar o processo enquanto o navio ainda está em viagem. Vai ser uma revolução muito importante para o País”.

Segundo o governo federal, o projeto será implantado em etapas, com início este ano e término em 2023. A partir daí, a economia deve ser de R\$ 10 bilhões anuais para os operadores logísticos e de comércio exterior.

A Imetame, que vai construir um novo porto no Estado, explicou que está planejando a implantação do recebimento e entrega de carga automatizados, com todo sistema de programação, escaneamento, pesagem, gates e planejamento totalmente integrados, com o objetivo de atendimento imediato e sem espera.

No Porto de Vitória, a implantação das portarias inteligentes está em fase final de testes. “Todo o caminho da carga – importada ou exportada – será acompanhado de



ANDREIA COUTINHO disse que novo sistema agilizará trabalho portuário

forma online, em tempo real”, destacou o superintendente Anderson Polido.

Segundo ele, num futuro próximo, os gestores dos portos e seus terminais contarão com dashboards (painel de gestão) e painel de indicadores, que proporcionarão tomada de decisão num menor espaço de tempo.

“Vamos conectar informações de agendamento/fila de navios com o pull de caminhoneiros para descarga, numa fração de segundos, e permitirá ao operador portuário se programar, de forma assertiva, no planejamento de recursos”, explicou.

Navio autônomo

O engenheiro mecânico Marcelo Chechetto destacou que hoje há navio com autonomia para navegar sozinho em viagem de longo curso, mas mesmo assim o comandante se faz necessário, já que a condição no mar é adversa e um acidente pode causar enorme prejuízo.

“Para chegar no porto e aportar, depende do ser humano ainda. Eu não vejo o navio autônomo navegando sozinho, a curto e médio prazo. E se a máquina falar?”, questionou ele.

SAIA MAIS

Tecnologia

- > A TECNOLOGIA vem substituindo o trabalho repetitivo, contudo traz uma nova demanda que é de um trabalho mais qualificado, capaz de criar, operar ou mesmo treinar a inteligência artificial, por exemplo.
- > ALGUMAS PROFISSÕES tendem a ser impactadas, caso os profissionais não se adaptem à chegada de novas tecnologias.

Profissões que serão impactadas

Estivador

- > O PROFISSIONAL trabalha no navio arrumando carga. Na estivação, tem a parte braçal, engate e desengate. Dentro da função, é preciso saber operar alguns equipamentos como empilhadeiras e guindastes de bordo. Média salarial: R\$ 6 mil.

Amarrador

- > É RESPONSÁVEL por fazer a atracação e desatracação do navio, orientado pelo prático. Ele faz o engate do cabo no cabeço (coluna de ferro) do cais. Média salarial: R\$ 2 mil.

Arrumador

- > ENGATA E DESENGATA a carga no costado do navio. Também trabalha nos armazéns arrumando carga e nos pátios. Média salarial: R\$ 4 mil.

Conferente

- > CONFERE as cargas que entraram e saíram do navio. Uma atividade que requer muita atenção, já que um erro pode custar muito caro. Salário médio: R\$ 8 mil.

Capatazia

- > TRABALHA no pátio. Opera empilhadeira e guindaste em terra. Faz arru-

mação de carga nos pátios e nos armazéns. Toma conta da carga que chega ao porto. Salário médio: R\$ 5 mil.

Alguns portos

- > O COMPLEXO portuário do Estado contempla 13 portos constituídos e mais três em fase de projeto e/ou conclusão. Entre eles estão:
- > TERMINAL Norte Capixaba (TNC), em Barra Nova, São Mateus. Ele escoia o petróleo dos campos terrestres do Norte do Espírito Santo por navios atracados em monoboia.
- > TERMINAL AQUAVIÁRIO Barra do Riacho. Movimenta gás liquefeito de petróleo (GLP) e gasolina natural, resultantes do processamento de gás natural da unidade de tratamento de Cacimbas.
- > COMPLEXO PORTUÁRIO de Tubarão. Reúne cinco terminais:
- > TERMINAL DE TUBARÃO – Operado pela Vale, é o maior e mais eficiente terminal de exportação de pelotas e de minério de ferro do mundo.
- > TERMINAL DE GRANÊIS Líquidos (TGL). É especializado na movimentação de derivados do petróleo.
- > TERMINAL DE PRAIA MOLE – É especializado em operações de descarga de navios com carvão (70% do volume importado pelas siderúrgicas, coque e antracito).
- > TERMINAL DE PRODUTOS Diversos (TPD). Tem um sistema integrado de recepção, manuseio e armazenagem de grãos e fertilizantes.
- > TERMINAL DE PRODUTOS Siderúrgicos (TPS). Movimenta, além de produtos siderúrgicos, ferro gusa, mármore, granito e veículos.

Fontes: Sedes-ES, Fines, Sindicato dos Estivadores, Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo, Suport-ES e Codesa.



PORTO que será construído em Aracruz: início das obras no mar depende da assinatura do contrato de cessão do espaço aquaviário com a SPU

Funções afetadas pela tecnologia

Com a entrada de sistemas mecanizados e de automação, que objetivam aumentar a produtividade, substituir trabalhos repetitivos e que envolvem risco para os trabalhadores, algumas funções deverão ser extintas, segundo Anderson Polido, superintendente do Porto de Vitória. Entre elas estão a de estivador, amarrador e arrumador.

Ele afirma que outras funções serão criadas. “Isso acontece em todas as áreas de produção. Como os portos buscam aumento de produtividade, a competitividade será um fator fundamental para o setor portuário, uma vez que o aumento da movimentação de cargas vai requerer profissionais qualificados para as novas funções”.

Emani Pereira Pinto, presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo, lembrou que a atividade portuária é muito disputada.



ANDERSON POLIDO: produtividade

“Além da história, tem uma visibilidade muito grande em relação à remuneração e ao gosto pela atividade. Tem funções de risco, perigosas, mas de grande relevância na hora de uma operação portuária tanto a bordo quanto em terra”.

José Adilson Pereira, presidente

do sindicato dos Estivadores e presidente da Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo, explicou que a chegada de novas tecnologias acaba exercendo uma pressão para a redução de equipes.

“Por isso temos um acordo coletivo e gestão da mão de obra avulsa que faz o cálculo de quantos trabalhadores é necessário. O cálculo vai se ajustando, a cada ano, a essas mudanças tecnológicas”.

Os profissionais portuários terão que se adaptar à nova realidade, aumentando o conhecimento sobre novas tecnologias e a correta forma de operá-las, conforme destacou Gustavo Zarife, presidente de tecnologia da Associação Brasileira da Internet das Coisas.

“As empresas do setor devem preparar suas equipes através de capacitações e cursos específicos, apresentando esse novo mundo disruptivo para suas equipes”.

ANÁLISE

“Bom funcionamento dos portos é fundamental”

Fernando Dória
Porto, consultor
empresarial



“O encaixe do porta-contêineres Ever Given, no Canal de Suez, mostrou porque o bom funcionamento do transporte marítimo e dos portos é fundamental para o desenvolvimento da economia mundial”.

Após seis dias de paralisação, com mais de 400 navios aguardando para atravessar o canal, uma das principais consequências será a falta de insumos e produtos nas cadeias de suprimentos globais, que já vinham tendo problemas causados pela pandemia.

Esses dois eventos, quase simultâneos, mostraram a fragilidade das cadeias globais de valor (CGV) e indicam a necessidade de elas se-

rem readequadas, no sentido de criar resiliência, que é a capacidade de as empresas enfrentarem eventos como esses e recuperarem a situação anterior a eles.

Embora as principais rotas marítimas para o comércio exterior do Estado não sejam pelo Canal de Suez, possíveis reflexos poderão ser provocados por atrasos em entregas de mercadorias e aumento dos fretes, cujos custos deverão ser repassados ao consumidor.

Porém, nada indica que serão na mesma intensidade que na Europa, que depende muito da rota pelo Canal de Suez para receber os insumos originados na Ásia”.