

Aumento da Taxa de Retorno nos investimentos portuários tem avaliação positiva

portosenavios

MARINHA MERCANTE PORTOS E LOGÍSTICA INDÚSTRIA NAVAL E OFFSHORE

Setembro de 2015 Edição 656

Ano 57



Redução na demanda

Conclusão de grandes obras impacta
segmento de cargas de projeto

Exceção, equipamentos para energia
eólica são cargas em alta

**Imune à crise, construção naval no Norte
é nicho cobiçado por fornecedores de navieças**

Mais carga, menos energia.

MANTSINEN
HybriLift®

Melhora a eficiência
energética em até

35%



Eleve a sua eficiência
ao próximo patamar
com velocidade e
precisão hidráulica.

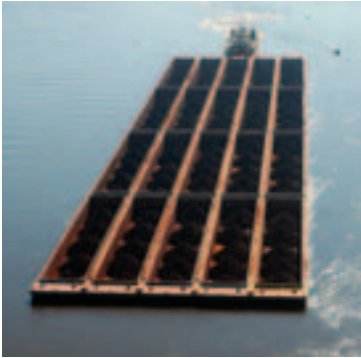
MANIPULADORES DE MATERIAIS MANTSINEN

Manipulação econômica e ecológica de materiais para portos, terminais e operações industriais. Os manipuladores de materiais Mantsinen movem mais granel, carga geral e containers com menos energia. Para mais informações, visite www.mantsinen.com.

Mantsinen Group Ltd Oy | info@mantsinen.com | www.mantsinen.com



Sumário



08 Brasil de oportunidades

Em tempos de crise, construção e reparo de embarcações fluviais abrem alternativa para estaleiros e fornecedores

16 Estratégias para reagir Setor naval discute na Marintec crise econômica e busca soluções para consolidar crescimento

18 Eficiência para gestão Para Petrobras, estaleiros devem aumentar competitividade para ganhar preferência dos afretadores de FPSOs

19 Entraves à competitividade Fornecedores cobram interlocutor para tentar minimizar impactos de juros altos, tributos e câmbio defasado na indústria

20 Performance afetada Atrasos na liberação de financiamento e suspensão de pagamentos pela Sete Brasil prejudicam retomada do Enseada

26 Mudanças em debate Petrobras, fornecedores e ANP defendem melhorias em políticas de conteúdo local em evento da Sobena

36 Dois metros a mais Operadores portuários e Codesp se unem para ampliar profundidade do porto de Santos

44 Investimentos em infraestrutura Aumento do percentual da taxa de retorno é avaliado positivamente pelo mercado

49 Dívida de R\$ 1 bilhão Armadores que operam na cabotagem para o Norte e Nordeste sofrem para receber ressarcimento do AFRMM

50 Mais cinco anos Indústria se mobiliza para prorrogar isenção da cobrança do AFRMM para longo curso no Nordeste e Norte

CAPA | 28 Ventos para afastar a crise

Com queda na demanda em diversos nichos, logística de carga de projeto vê oportunidade no setor eólico

4 Editorial

6 Relatório PN

08 Indústria Naval e Offshore

28 Portos e Logística

49 Navegação

52 Tribuna

54 Mural

56 Calendário

57 Produtos e Serviços





Editorial

Não se deve colocar todos os ovos na mesma cesta. Mas e quando só há uma cesta? Esse é o dilema de empresas grandes e pequenas que direcionaram seus esforços para participar da grande festa da retomada da indústria naval, baseada na política industrial inaugurada no governo Lula de privilegiar emprego e renda, ao determinar a construção de navios e plataformas em estaleiros brasileiros, com garantia de conteúdo local. É fato que durante dez anos ninguém reclamou, muito se fez e muitos enriqueceram — nem sempre pelos meios corretos. Porém, as conquistas são inegáveis. E o fato é que com um único cliente importante, a Petrobras, os ovos corriam risco e várias empresas sofreram as consequências do encolhimento do plano de investimentos da companhia. Mas a base industrial está construída e é hora de procurar alternativas. Lava-Jato, queda no preço do petróleo, erros na condução da economia, desaceleração na China à parte, é hora de fazer o dever de casa e perseguir a única maneira de vencer o momento difícil: trocar as calças curtas por calças compridas e ir à luta para atingir alto grau de produtividade. Segundo avaliação do assessor de conteúdo local da presidência da Petrobras e coordenador do Prominp, os estaleiros e fornecedores têm cerca de cinco anos para superar suas barreiras produtivas e competir no mercado internacional.

portosenavios

Diretores

Marcos Godoy Perez e Rosângela Vieira

Reportagem

Danilo Oliveira

Direção de Arte

Alyne Gama

Revisão

Eliana de Souza

Comercial

Cristina Dantas e Janet Castro Alves

Assinaturas

Assinatura no Brasil: 1 ano: R\$ 160,00.

Números avulsos: R\$ 16,00

Assinatura no Exterior: 1 ano: US\$ 220,00

Portos e Navios é uma publicação de Editora Quebra-Mar Ltda. CNPJ 01.363.169/0001-79 (registro no INPI nº 816662983)

Setembro de 2015 - Ano 57 - Edição 656

Redação: Rua Leandro Martins, 10 - 6º andar - Centro - CEP 20080-070 - Rio de Janeiro - RJ

Telefax: (21) 2283-1407

Impressão

Smart Printer

Periodicidade mensal

As matérias jornalísticas e artigos assinados em Portos e Navios somente poderão ser reproduzidos, parcial ou integralmente, mediante autorização da Diretoria. Os artigos assinados não refletem necessariamente a opinião de Portos e Navios

contato@portosenavios.com.br

www.portosenavios.com.br

Anuncie no "Noticias do Dia" e vá direto ao ponto

Mais de 45 mil assinantes recebem a newsletter diária do site da Portos e Navios.

publicidade@portosenavios.com.br - tel. (21) 2283-1407

portosenavios Notícias do dia

Data: 27 Novembro 2014 03:00

Conteúdo

Atenção! que obriga navios a reduzir emissões de CO2

Bruxelas - O setor de transporte marítimo vai ter pela primeira vez que monitorar suas emissões de carbono sob a aprovação de legislação pela União Europeia, ontem, quarta-feira, com o objetivo de combater uma forte crescente de poluição ligada à mudança...

Temos ainda milhares de casos de Marinha para formação



ALFÂNDEGAS
AVIAÇÃO
FERROVIÁRIA
PORTOS E FRONTEIRAS
EVENTOS PÚBLICOS

NUCTECH, Criando um Mundo Seguro!

A Nuctech Company Limited é uma prestigiada empresa de alta tecnologia, líder mundial, especializada na pesquisa e desenvolvimento de tecnologia de inspeção voltado à segurança, bem como no desenvolvimento contínuo de projetos, engenharia, fabricação e prestação de serviços aos clientes.

A Nuctech do Brasil Ltda., com sede em São Paulo é o braço da Nuctech Company no País, única empresa nacional com exclusiva autorização para distribuir, comercializar, realizar a instalação, substituição, assistência técnica, manutenção, operação e treinamentos referente a todos os equipamentos e soluções constantes em seu portfólio, a empresa possui completa estrutura para fornecimento de assistência técnica e operacional através de equipe treinada e capacitada em nossa fábrica, possuímos grande estoque de partes e peças para todos os equipamentos e soluções.



NUCTECH™ SÉRIE MT



NUCTECH™ SÉRIE FS



DPC

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) tem novo diretor. O vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho assume o posto, em lugar do vice-almirante Cláudio Portugal de Viveiros. A cerimônia de transmissão de cargo, em 14 de agosto, foi presidida pelo diretor geral de Navegação, almirante de Esquadra Paulo Cezar de Quadros Küster, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), no Rio de Janeiro.

Com mais de 38 anos de serviços prestados à Marinha, o almirante Lima Filho já foi capitão dos portos de Alagoas e do Rio de Janeiro, tendo também comandado as Forças Marítimas durante a Operação Panamax 2012.

Subordinada à Diretoria Geral de Navegação (DGN) e representante da Autoridade Marítima Brasileira, a DPC é a organização militar da Marinha que oferece apoio técnico as 27 Capitânicas, 14 Delegacias e 22 Agências espalhadas pelo território nacional, além de orientar, regular, fiscalizar e certificar a formação de mão de obra para as atividades marítimas e portuárias.

Itapoá

Patrício Junior, presidente do Porto Itapoá, localizado em Santa Catarina, lamenta a situação do canal de acesso da Baía da Babitonga, com calado de 11 metros e operando somente durante o dia. O porto catarinense conta com uma bacia de evolução de mais de um quilômetro, com 25 metros de profundidade e espaço suficiente para fazer o giro para atracar e desatracar as embarcações. Os berços de atracação, sem dragagem, têm profundidade de 17 metros.

O porto começa em janeiro de 2016 obras de ampliação para triplicar o tamanho do terminal e quadruplicar sua capacidade de movimentação. Com a autoridade portuária de São Francisco do Sul, elabora pesquisas ambientais para viabilizar dragagem que permita que a profundidade chegue a 16 ou 17 metros, com um calado de 15 metros. Os recursos para a dragagem seriam do governo federal e estadual.

Brasa

O estaleiro Brasa tem previsão de concluir a integração dos módulos do FPSO *Cidade de Saquarema* em abril de 2016. Antes, entrega as obras para o FPSO *Cidade de Maricá*, no final de 2015. Segundo a direção da empresa, não há previsão de novos contratos. O estaleiro, que opera com eficiência, considera a realização de obras de reparo em unidades *offshore* como frente de negócios para garantir a continuidade das atividades.

Posse (1)

A Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo

(Abeam) empossou sua diretoria para o biênio agosto/2015

a agosto/2017. Ronaldo Lima foi reeleito para a presidência. A nova diretoria ficou assim constituída: presidente – Ronaldo Mattos de Oliveira Lima; vice-presidente – Rachid Cury Felix; diretores – Luiz Gustavo Bueno Machado, Felipe Rodrigues Alves Meira, Moisés Haddad, Gary Michael Orgeron e Carlos Eduardo Pereira.



Posse (2)

Foi empossada a nova diretoria do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

(Syndarma) para o biênio agosto/2015 a agosto/2017. Bruno Bastos Lima Rocha foi reeleito para a presidência. A nova diretoria ficou assim constituída: presidente – Bruno Bastos Lima Rocha; vice-presidentes – Cleber Cordeiro Lucas, Ronaldo Mattos de Oliveira Lima, Angelo Baroncini, Rachid Cury Felix, Marco Aurélio de Clemente Guedes, Luis Gustavo Bueno Machado, Mark Piotr Juzwiak, Gary Michael Orgeron, Luciano Fabrício Riquet Filho e Felipe Rodrigues Alves Meira.



Conversa

O estaleiro Mac Laren e o estaleiro Vard, instalados na área pertencente ao primeiro, na Ilha da Conceição, em Niterói (RJ), seguem em negociação sobre o que acontecerá após o fim do contrato de arrendamento, que será encerrado no final de 2016 (e não em 2015, conforme **Portos e Navios** noticiou na edição de agosto). O vice-presidente do Mac Laren, Maurício Almeida, que informara a intenção de retomar a área, admite agora que as negociações para renovação da parceria prosseguem, o que é confirmado pelo presidente do Vard, Miro Arantes. Com duas áreas no polo naval de Niterói, Almeida destaca a experiência do Mac Laren na construção de módulos. A área ocupada pelo Vard possui 500 metros de cais, 180 mil metros quadrados e sete metros de calado, que proporcionam capacidade para atracação simultânea de FPSOs, balsas e construção de dez módulos.

Errata

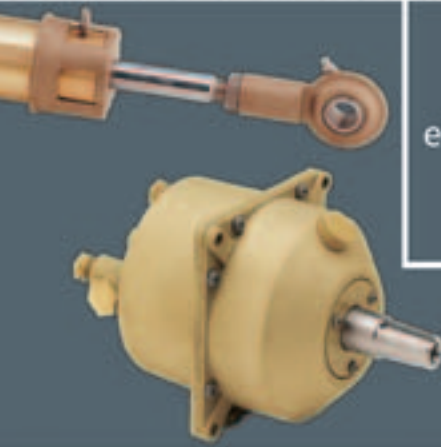
A reportagem “Sobrevida para estaleiros”, publicada na edição de agosto, assinalou erradamente que a Enseada Indústria Naval tem em carteira quatro sondas financiadas pelo sócio japonês Kawasaki. A empresa esclarece que tem em carteira contratos para a construção de seis sondas para a Sete Brasil e que até o momento não recebeu nenhuma notificação de cancelamento. A empresa nega que existam sondas financiadas pelo sócio japonês Kawasaki.



KOBELT
Coloca você no controle.



Linha completa de sistemas de controles hidráulicos e eletrônicos para todos os tamanhos de navios.



Sistemas de controles eletrônicos, pneumáticos e mecânicos.



KOBELT MANUFACTURING CO. LTD.
+1 (604) 572-3935 • Surrey, BC, Canada
sales@kobelt.com • www.kobelt.com

Kobelt projeta e fabrica sistemas customizados com máxima segurança, mais confiáveis garantindo melhor controle e manobrabilidade

KOBELT MANUFACTURING CO. LTD. é uma empresa representada na América Latina por **Navalex International**

ORCA-NAVALEX
SERVINDO VOCÊ ACIMA E
ABAIXO DA LINHA D'ÁGUA

**FORNECEDOR DE EQUIPAMENTOS PARA
EMBARCAÇÕES COMERCIAIS, MARINHAS DE
GUERRA E ESTALEIROS NO MUNDO INTEIRO**

- Fabricantes de representantes e distribuidores
- Suporte técnico por profissionais
- Serviço de emergência disponível



WEKA, ACM Trading, HTI-Gesab, Polarmarine e Hi-Fog by Marioff são representados por Orca Representação e Consultoria. Orca-rc.com.br

NAVALEX.com



Brasil de oportunidades

Em tempos de crise, construção e reparo de embarcações fluviais abrem alternativa para estaleiros e fornecedores

Antaq/Divulgação



Danilo Oliveira

Com a crise em grandes estaleiros, a construção e reparação de embarcações fluviais torna-se cada vez mais um nicho visado pela indústria de fornecedores. O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) estima uma carteira atual de 148 projetos de barcas e empurradores. Apesar da concentração de estaleiros especializados na região Norte, o segmento também oferece oportunidades para plantas e fornecedores localizados no Sul, Sudeste e Nordeste.

A Associação Brasileira das Empresas de Construção Naval e Offshore (Abenav) identifica demanda aquecida no segmento de construção de comboios para o transporte em rios e baías, com forte impacto nos estaleiros do Pará e Amazonas. A avaliação tem como base uma pesquisa sobre tendências de mercado da entidade junto aos seus associados. “Nestes nichos se encontram forte demanda por motores, sistemas de comandos elétricos, sistemas de direção e sistemas de comunicação”, afirma o presidente da Abenav, Sergio Bacci. Ele destaca que a redução geral da demanda, resultado do menor investimento da Petrobras, promove o deslocamento da atenção para vendas a mercados que permanecem ativos, como é o caso do reparo naval.

O gerente industrial do estaleiro Beconal, Flávio Silveira, diz que a construção de embarcações fluviais na região Norte vive um momento de muitas encomendas que ainda levará alguns anos para encontrar seu ponto de equilíbrio. Quando atingir esse pa-

tamar, a tendência é que a demanda se concentre em reparos e manutenção. Ele aposta no crescimento das encomendas locais por conta do volume de investimentos privados para escoamento de grãos. Ele ressalta que a quantidade de barcaças, abaixo de 600, ainda é bastante inferior às duas mil da Bacia do Paraguai e às 10 mil que operam na Bacia do rio Mississippi, nos Estados Unidos.

As vias navegáveis no Norte incluem a calha do Amazonas e os rios da margem sul do estado que permeiam zona produtora de grãos. Além dos grãos a serem exportados na região, há projetos de incremento do transporte de minério no futuro. Também a exploração da matéria-prima para fabricação de fertilizantes, que hoje o Brasil importa em grande quantidade, é vista como carga com grande potencial de crescimento.

O Beconal tem contratos para a construção de mais de 30 barcaças e

Pesquisa da Abenav indica forte demanda por motores, sistemas de comandos elétricos, sistemas de direção e sistemas de comunicação

seis empurradores. Neste ano, o estaleiro já entregou três empurradores. Até janeiro de 2016, pretende entregar 35 barcaças. “Esse mercado de escoamento de grãos pela região Norte está se sedimentando agora. Estaleiros precisam produzir essas barcaças em escala acelerada. Mas, depois que estiver consolidada, essa demanda cairá consideravelmente e ficarão as reposições”, projeta.

O presidente da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), Agenor Junqueira Leite, destaca que a atividade da navegação interior é muito importante para a competitividade do país como exportador de grãos. “Em termos de Brasil, só seremos competitivos quando houver boa logística, que passa pela navegação fluvial”, aponta. Além dos investimentos em navegação, a região Norte vem recebendo investimentos privados para a construção e remodelação de terminais portuários.

TAMPAS DE ESCOTILHA EM ALUMÍNIO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR



AGORA DISPONÍVEIS NA AMÉRICA DO SUL



COMPRE NESTE LINK SUA RÁPIDA OPERAÇÃO

- MAIS CARGA
- MAIOR ECONOMIA
- OPERAÇÃO RÁPIDA E SEGURA
- 100% RECICLÁVEL
- MAIS DE 30 ANOS DE EXPERIÊNCIA

PARA MAIORES INFORMAÇÕES. CONTACTAR IVAN@BLOMMAERTALU.COM.BR | WWW.BLOMMAERTALU.BE
GERENTE COMERCIAL PARA A AMÉRICA DO SUL: IVAN THOMAS ERDOS ☎ +55 51 9986.6262





O mercado se mantém aquecido por conta do nível de atividade de navegação na região Amazônica, que é bastante diversificada. A construção de novos rebocadores, empurradores, barcas e embarcações especiais vêm se mostrando um mercado bastante promissor para fabricantes e representantes de equipamentos e acessórios. Agenor destaca a possibilidade de desenvolvimento e aplicação de novas tecnologias para navegação fluvial de cargas e passageiros.

Na avaliação da Rolls-Royce, a navegação interior é um modal que demandará volumosas encomendas a curto e médio prazo. A fabricante destaca sua experiência no fornecimento de propulsores azimutais para os empurradores fluviais. O diretor comercial da companhia no Brasil, Ronaldo Melendez, acrescenta que há grandes empresas de logística e grandes *tradings* de *commodities* entre seus clientes.

Além da região Norte, Melendez destaca a participação da empresa no interior de São Paulo, ultimamente afetada pela seca dos rios. Outro nicho relevante, segundo Melendez, é a hidrovía do rio Paraguai. “Durante os últimos anos temos conseguido importantes contratos para a nossa empresa. A Rolls-Royce possui o maior *market share* em propulsão azimutal para o modal fluvial. E ainda estamos em conversações para, no futuro próximo, termos motorização a gás”, revela o executivo.

Para a Schottel, o crescente escoamento de grãos por via fluvial principalmente na região Norte, e os projetos para navegação interior com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) aprovados, mostram o quanto esse mercado está aquecido. O gerente de vendas da Schottel do Brasil, David Souza, avalia que esses fatos têm atraído a atenção de empresas de grande porte e empresas locais, que vêm se modernizando para atender à demanda. Por outro lado, ele conta que a situação econômica do país, a alta do dólar e a diminuição dos preços das *commodities* têm deixado empresários receosos de investir conforme programado.

Grupo Trevisa/Divulgação



Investimentos privados para escoamento de grãos garante crescimento de encomendas

Guto Nunes



RONALDO MELENDEZ
Maior 'market share' em propulsão azimutal para o modal fluvial

No mercado brasileiro, a Schottel fornece propulsores a empresas tradicionais e novos *players* que têm investido pesado no segmento de navegação interior. Entre os principais clientes da empresa estão a Hidrovias do Brasil, Transpetro e Unitapajós. Recentemente, a empresa fechou contrato para fornecimento de seus propulsores para novas embarcações da Cargill.

A Schottel identifica na região Norte as principais oportunidades desse segmento devido às condições naturais da região que favorecem o transporte fluvial. Entretanto, Souza ressalta que outras regiões do Brasil também podem lucrar com a navegação interior e planejam investimentos para tornar isso uma realidade. “Esperamos também que, em breve, o corredor do Tietê possa voltar a operar, pois temos importantes projetos de embarcações que operaram naquela região”, diz Souza.

Atualmente, a construção naval do Amazonas emprega mais de sete mil pessoas, de acordo com o Sindicato da Indústria da Construção Naval de Manaus (Sindnaval). Esse número não é constante por causa da sazonalidade

dos rios. Os associados do sindicato, junto com o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do estado (CREA-AM), o Instituto de Proteção do Ambiente do Amazonas (IPAAM) e a Capitania dos Portos da região discutem a formação de uma comissão para fiscalização do setor na área técnica e na mão de obra.

O presidente do Sindnaval, Matheus Araújo, lamenta que o setor ainda não esteja legalizado no Amazonas, onde há clandestinidade em muitas construções. "As construções feitas nos igarapés e nos rios são virtualmente invisíveis. Não há como ter uma estatística confiável. Estamos trabalhando para fazer a regulação do setor", afirma. A ação das entidades é importante para viabilizar o projeto do polo naval do estado, que há alguns anos esbarra em questões ambientais e sócioeconômicas.

Araújo destaca que Manaus também fabrica embarcações marítimas, como quatro salineiros que estão sendo construídos para entrega no Rio Grande do Norte, e um navio de passageiros para entrega no Maranhão, além de balsas para transporte de carga e veículos para Bahia e Alagoas. "O Nordeste hoje é um dos principais clientes do Norte, especialmente Manaus", enfatiza. Ele atribui o fato, em parte, aos processos e produção eficiente dos principais estaleiros, além da isenção fiscal para construção concedida no Amazonas.

A professora Nadja Lins, coordenadora de dois cursos técnicos no Centro de Educação Tecnológica do Amazonas (Cetam), percebe que o ritmo de construção no estado diminuiu há pelo menos dois anos. Mas a pesquisadora explica que a demanda por manutenção e reparo está sempre aquecida no Amazonas, enquanto a construção de embarcações tem como termômetro o transporte de *commodities*. O transporte de cargas na região envolve grãos e produtos fabricados no polo industrial de Manaus. "Nossa carteira é o tempo todo cheia", avalia Nadja.

Ela destaca que, desde a última década, a construção naval do estado evoluiu em termos de mão de obra e produção, deixando aos poucos de fabricar embarcações de madeira e passando a construir em aço, alumínio e fibra. O curso de técnico em construção naval do Cetam está na terceira turma. Nadja conta que, de turmas com 40 alunos, pouco mais de 25 saem formados para trabalhar em estaleiros. Outro curso, na primeira turma, formará técnicos em transporte de cargas. Há cerca de três anos, foi criado o curso de engenharia naval na Universidade Federal do Amazonas, que em breve formará a primeira turma.

O Estaleiro São João (AM) tem em carteira um empurrador, além de uma balsa com capacidade de 1,5 mil toneladas em fase de acabamento. O tradicional estaleiro sentiu uma diminuição nas atividades para transporte e navegação na região. O gerente comercial do estaleiro São João, Nilo Coutinho, lembra que a economia brasileira, principalmente no setor industrial, está prejudicada e diz que os grandes contratos em execução são por conta das empresas transportadoras de soja, que formalizaram os serviços antes da crise econômica atual.

Com Alto Padrão de Qualidade

Com mais de 65 anos de experiência, os engenheiros da Fernstrum fabricam trocadores de calor personalizados para atender às necessidades de sua embarcação.

Soluções Para Qualquer Aplicação:

- Motores
- Ar Condicionado
- Geradores
- Propulsores

Para mais informações:
www.Fernstrum.com

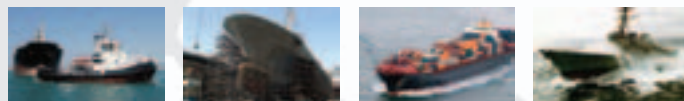


R.W. Fernstrum & Company

é uma empresa representada na América Latina por



fornecedor de equipamentos para
EMBARCAÇÕES COMERCIAIS, MARINHAS DE GUERRA E ESTALEIROS NO MUNDO INTEIRO



- Representantes de fábrica e distribuidores
- Suporte técnico de profissionais
- Serviço de emergência

NAVALEX.com



Coutinho afirma que existem perspectivas no médio prazo. “Ainda não fomos contemplados com contratos atuais para balsas graneleiras, porém estamos otimistas no médio prazo em realizar tais construções, assim que a economia brasileira reagir e voltar a ser pujante”, projeta.

Ele diz que não há reparos no momento porque a demanda é pequena e há empresas com as balsas e empuradores parados. Com isso, o estaleiro reduziu o contingente de funcionários de 186, no início de 2015, para 50 atualmente. O estaleiro São João ocupa 69 mil metros quadrados de área, com três carreiras para construção com capacidade de mil toneladas cada, além de três guindastes para 30 toneladas.

Para o diretor comercial do estaleiro Rio Maguari (PA), Fábio Vasconcellos, a construção de embarcações fluviais também sofre com a crise econômica atual, pois a retração da atividade econômica não poupa nenhum setor. Entretanto, ele ressalta a menor dependência do setor de óleo e gás e alguns projetos pontuais ligados ao agronegócio, considerado a atual locomotiva brasileira, tornam os efeitos menos perversos. “Com a abertura do corredor logístico BR-163 (Tapajós-Vila do Conde), a demanda por comboios fluviais foi alta num passado recente e deve se manter nos próximos dois anos pelo menos, quando a demanda deverá voltar à normalidade histórica”, destaca.

O estaleiro Rio Maguari entregou quase 200 unidades nos últimos quatro anos



FÁBIO VASCONCELLOS
Construção de embarcações fluviais também sofre com a crise econômica atual

Ele lamenta que o término do asfaltamento da BR-163 prevista no planejamento de infraestrutura do governo federal não está se concretizando, atrasando o projeto e prejudicando a cadeia como um todo. Apesar disso, ele percebe um despertar em todos os níveis de governo para a importância do transporte hidroviário no Brasil. “Esperamos que isso proporcione num futuro não muito distante investimentos em infraestrutura fluvial que mantenha positiva as perspectivas para o setor”, afirma.

O Rio Maguari é um dos principais estaleiros do Norte do país. Nos últimos quatro anos, entregou quase 200 unidades com mais de 95% de pontualidade nas entregas. Vasconcellos destaca como diferenciais a qualidade da engenharia de fabricação aliada a alta produtividade e baixo custo. Por questões de confidencialidade e estratégia comercial, o estaleiro não informa sua carteira de encomendas e clientes. O Rio Maguari tem novas perspectivas de encomendas, cujas negociações se encontram em andamento para entregas ainda em 2016 e 2017.

O programa Promef Hidrovia foi concebido com a previsão de construção de 80 barcas e 20 empuradores, formando comboios para o transporte de etanol através da Hidrovia Tietê-Paraná. Vasconcellos, que também é diretor do Estaleiro Rio Tietê (ERT), diz que o ritmo de produção diminuiu devido à redução significativa do nível do rio na região de Araçatuba (SP). Por determinação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), houve priorização da geração de energia. Ele considera que a decisão afronta a legislação que prevê o uso múltiplo das águas.

O Estaleiro Rio Tietê alega que a redução de nível impediu o lançamento dos comboios já prontos em função da modalidade de lançamento projetada, provocando superlotação do pátio de edificação e impedindo o avanço da construção dos comboios subsequentes. “Este evento de força maior nos obrigou a investimentos não previstos para viabilizar o lançamento dos comboios prontos e a continuidade das novas construções”, explica Vasconcellos.

Atualmente, os estaleiros Rio Maguari e Rio Tietê empregam cerca de 500 e 280 pessoas, respectivamente. Vasconcellos destaca que o ERM é um dos estaleiros brasileiros com maior produtividade por funcionário, colocando na água uma média de oito barcas mensalmente.

O Rio Grande do Sul vive crescimento permanente em termos de produção agrícola. No entanto, na década de 1990 a Lei Kandir (Lei complementar 87/1996) reduziu significativamente as exportações de farelo de soja, culminando no fechamento de algumas fábricas nas bacias da região. A lei dispunha sobre o imposto dos estados e do distrito federal referentes a operações para circulação de mercadorias e a prestações de serviços de transporte interestaduais e intermunicipais.

Atualmente, existe um grande número de embarcações ociosas e precisando de manutenção no estado. O presidente administrativo da Trevisa Investimento, Fernando Becker, diz que o crescimento nos estaleiros tem sido “vegetativo”. Com a entrada em operação de uma fábrica de celulose, a produção atual do insumo na região passará de 400 mil toneladas por ano para dois milhões de toneladas/ano. Com isso, a Navegação Aliança — controlada pela Trevisa — acrescentará três novos barcos autopropulsados à sua frota, sendo que dois entraram em operação e outro deve ser entregue no primeiro trimestre de 2016.

Para 2016, a Navegação Aliança projeta movimentar por hidrovia cargas

como madeira, soja, milho e trigo. No entanto, a empresa não possui projetos de aumentar a frota. A ideia é deslocar embarcações de outras regiões para fazer o transporte dessas cargas caso haja demanda. Becker diz que existem muitas embarcações precisando de reparo na região. Ele avalia que a maioria dos estaleiros no estado é deficiente para fazer manutenção, além de enfrentarem problemas trabalhistas e ambientais. “A indústria de estaleiros no estado é rudimentar”, analisa.

Para o Sindarma, demora na liberação de recursos do FMM é entrave à atividade naval no Norte

Ele lamenta que empresas de navegação de países vizinhos como Argentina e Uruguai tenham vantagens para operar em hidrovias brasileiras. Segundo ele, os armadores brasileiros precisam construir suas embarcações no Brasil, enquanto as empresas de navegação dos outros países podem construir no exterior por preços duas a três vezes mais barato. Além disso, as empresas de países vizinhos conseguem utilizar tripulação menor, o que reduz os custos operacionais. “O problema da navegação interior é a quantidade imensa de regras que cada órgão cria e dificulta seu cumprimento”, diz.

No Brasil, onde apenas o Rio Grande do Sul e o Amazonas possuem hi-

Estaleiro Rio Tietê/Divulgação



FOR CLEAR VISIBILITY WITHOUT REFLECTIONS

Our system for sun and glare protection has been installed on a great number of ship bridges since the 1980s.

 **BERGAFLEX**

SOLAR PROTECTION FOR SHIP BRIDGES

www.bergaflex.com | info@bergaflex.com



Sindarma/Divulgação



drovias comerciais navegáveis com ligação direta com o mar, existem 42 mil quilômetros de trechos navegáveis, dos quais 18 mil não necessitam de intervenção. Mas apenas oito mil quilômetros são usados para o transporte de 14% da produção nacional. Enquanto o Norte do Brasil está aquecido, no Sul essa realidade está longe de se refletir, apesar do potencial hidroviário.

A malha hidroviária gaúcha possui cerca de 930 quilômetros de trechos navegáveis, dos quais cerca de 800 quilômetros são utilizados para o transporte de apenas 4% da produção gaúcha. Para o diretor administrativo do estaleiro Sorennav, Luiz Antonio Henriques da Silva, o Sul do país tem um potencial gigantesco e precisa atrair novos *players* para o mercado de transporte hidroviário a fim de aquecer hidrovias, estaleiros e a economia da região.

Silva conta que o Sorennav teve que demitir os funcionários e está “hibernando”, servindo apenas como estaleiro de locação de suas instalações de docagem. O motivo foram os altos custos fixos do estaleiro, que fazia de três a quatro reparos por ano, sendo que ainda precisava competir com estaleiros menores, muitos sem licença ambiental, e que realizam reparos em beira de cais sem nenhuma segurança. “Não é o cenário que nós, nes-

O rio Madeira necessita de dragagem e sinalização quando o nível está mais baixo

se serviço de reparo naval há mais de 30 anos, gostaríamos de assistir. Ao mesmo tempo em que vimos nossas supersafras baterem recordes de produção ficando estufadas em silos nas fazendas devido à falta de capacidade de escoar com preços competitivos via hidrovias”, lamenta.

Ele diz que o número de embarcações construídas na região Sul nos últimos sete anos é muito baixo. “Se pensarmos num cenário regional com potencial para operar nos próximos 10 anos com até 400 barcas, se o modal for plenamente utilizado, a construção aqui é inexistente”, lamenta Silva, que também é sócio-diretor da Via Hidrovia – consultoria para o transporte hidroviário de interior.

Silva observa que o Brasil focou apenas no cenário de óleo e gás e se esqueceu de um potencial que estava pronto para ser explorado, sem precisar ser prospectado nas profundezas: o transporte de cargas por hidrovias. Ele diz que recebe consultoria de do-

nos de carga, e não de armadores, que buscam eles mesmos construir seu próprio barco para escoar sua produção. Para ele, isso comprova a pouca oferta do modal no estado e a necessidade de novos *players* de operadores de carga nas hidrovias gaúchas para retomar o modal em sua plenitude.

O Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma) defende que o governo e os agentes financeiros precisam ter outro olhar para construção naval voltada para fabricação de barcas. Segundo o presidente do Sindarma, Dodó Carvalho, as empresas reclamam da demora na liberação de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Ele alega que algumas delas constroem três barcas por mês, tempo bastante inferior ao gasto para construção de embarcações de maior porte.

Carvalho diz que a região carece de mais investimentos para dragagem e sinalização, principalmente no Rio Madeira, quando o nível está mais baixo. Ele também teme que, com a recente instalação das hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, a geração de energia seja privilegiada em detrimento da navegação. “O governo precisa entender que dragagem e sinalização é todo tempo. O transporte hidroviário só vai ter sucesso se todos os atores entenderem. São muitos agentes que precisam estar integrados. Tudo isso precisa estar em sincronia”, avalia. ■

Maximizing your up-time -
reducing your costs.



MTU. Going the >EXTRA MILE<.

Os nossos motores robustos e confiáveis, integrados pela experiência em sistemas de propulsão da MTU, atendem às particularidades de sua demanda. Com os motores IRONMEN - apoiados por soluções de serviços customizáveis das mais de 1.200 localidades autorizadas em todo o mundo - nós estamos aqui para mantê-lo funcionando!
extramile.mtu-online.com



Series 4000



Power. Passion. Partnership.



Estratégias para reagir

Setor naval discute na Marintec crise econômica e busca soluções para consolidar crescimento

Danilo Oliveira

Cientes dos problemas estruturais e econômicos que estão afetando a indústria naval, os principais agentes do setor discutiram, durante a 12ª edição da Marintec South America – Navalshore 2015, caminhos para consolidar o crescimento da construção. A Associação Brasileira das Empresas de Construção Naval e Offshore (Abenav) avalia que faltam articuladores no governo para tentar solucionar de forma consistente as reivindicações do setor naval. O presidente da Abenav, Sérgio Bacci, afirmou que existe diálogo com os ministérios, que esbarra na preocupação de agentes públicos em tomar decisões e assinar documentos neste momento.

Ele narrou a dificuldade dos estaleiros conseguirem novas encomendas e alertou para o risco de mais unidades fecharem suas portas, a exemplo do que aconteceu recentemente com o estaleiro Mauá (RJ). “A capacidade é crescente, mas se não houver demanda até 2020 voltaremos a ser o que éramos em 2000”, alertou Bacci.

O vice-presidente do estaleiro Mac Laren (RJ), Maurício Almeida, lamentou a perda de encomendas da indústria *offshore* para estaleiros asiáticos. Ele ressaltou que o custo de construir no Brasil é mais caro que no exterior por causa da alta carga de impostos e que isso precisa ser discutido. “O setor está parado. Mas podemos ajudar a economia do país com o mercado *offshore*”, ponderou.



Guto Nunes

MAURÍCIO ALMEIDA
Podemos ajudar a economia do país com o mercado 'offshore'



Guto Nunes

RAUL SANSON
É fundamental uma política clara em relação ao conteúdo local



Guto Nunes



BNDES/Divulgação

RODRIGO BACELLAR

Se a projeção se confirmar, desembolsos do banco vão superar 2014

Já o professor de engenharia oceânica da Coppe/UFRJ, Floriano Pires, apresentou opinião divergente. Segundo ele, ao invés de lamentar a ausência de iniciativas do governo, os empresários deveriam debater a urgência de o setor viabilizar saídas de curto prazo para problemas como má gestão, baixa produtividade e falta de qualificação da mão de obra. Ele também enfatizou a necessidade de serem discutidos os resultados das políticas vigentes e as tentativas de melhorar o desempenho da construção. “A gestão de processos está ruim. Estamos à beira de uma crise muito grave”, apontou.

Para o vice-presidente do sistema Firjan, Raul Sanson, é fundamental para o setor uma política industrial que seja clara em relação às regras de conteúdo local, financiamento e previsibilidade de encomendas. A entidade entende que a falta de governabilidade atrapalha a indústria e descontinua as ações voltadas para o futuro.

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) participa de uma frente para o mapeamento e desenvolvimento da indústria naval no estado e outra em favor da realização regular dos leilões de novos campos *offshore*. “O Rio de Janeiro vem sofrendo muito com a queda do preço do petróleo internacional. Isso prejudicou as receitas do estado e a indústria do petróleo. Se não houver leilão, não existe demanda em nada”, disse Sanson.

Durante a abertura do evento, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou que os desembolsos do banco para indústria naval em 2015 devem ultrapassar os R\$ 3 bilhões. De acordo com o superintendente de insumos básicos do BNDES, Rodrigo Bacellar, a maior parte desse montante irá para a construção de embarcações de apoio marítimo. Ele explicou que são projetos já contratados com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), do qual o BNDES é agente repassador. Se a projeção se confirmar, os desembolsos do banco vão superar 2014, quando as liberações chegarem perto de R\$ 3 bilhões.

Bacellar destacou que a indústria continua bem desde o primeiro programa para renovação de frota de apoio marítimo dos anos 2000, contribuindo para a construção de mais de 130 embarcações *offshore* no Brasil. Ele acredita que, com a retomada dos leilões da ANP, o Brasil ainda possui um mercado pujante pela frente.

O superintendente do BNDES afirmou ainda que um dos desafios será viabilizar projetos no Brasil com preço do barril de petróleo em baixa. “A indústria vai ter que diversificar projetos além da Petrobras e buscar mercados externos”, disse durante a abertura do evento. A Caixa também reforçou a parceria e apoio do banco à indústria naval. O gerente da regional da Caixa no Rio de Janeiro, Rossano Macedo e Silva, disse que o banco continuará empenhado em seu papel de agente financeiro, apesar de o país estar passando por um momento difícil.

O secretário de desenvolvimento econômico, energia, indústria e serviços do Rio de Janeiro, Marco Capute, destacou que o estado possui no radar uma carteira de empresários querendo investir na indústria naval e *offshore*. Ele conta que tem participado de reuniões com toda indústria para tentar alavancar a construção no estado. “Não podemos ter processo de parar para depois voltar. Cada estaleiro tem um tratamento a ser dado de forma direta. Os sindicatos querem preservar o emprego. Não podemos parar de novo”, afirma. ■

ESCADAS DE ACOMODAÇÃO



- Desenhos Customizados
- Fabricação em Alumínio Resistente à Corrosão
- Disponíveis com Plataformas Superiores ou Inferiores
- Disponíveis com Rebatimento Automatizado ou Manual Para Armazenagem

A SCHOELLHORN-ALBRECHT fornece equipamentos para a indústria naval há mais de 125 anos. Gostariamos de poder lhe oferecer nossa experiência em seu próximo projeto de equipamentos de convés.





Schoellhorn-Albrecht
Machine Co., Inc.

www.schoellhorn-albrecht.com
eraldo@schoellhorn-albrecht.com




US: 1-314-965-3339
Brazil: +55 21 988742509



Eficiência para gestão

Para Petrobras, estaleiros devem aumentar competitividade para ganhar preferência dos afretadores de FPSOs

Simon Townsley/Agência Petrobras



Danilo Oliveira

Os estaleiros brasileiros possuem em torno de cinco anos para melhorarem seus processos de gestão e se tornarem mais competitivos na disputa pela preferência dos afretadores de FPSOs no médio prazo. A avaliação foi feita durante a Marintec South America – Navalshore pelo assessor da presidência da Petrobras para conteúdo local, Paulo Alonso. Ele destacou que a companhia possui sócios estrangeiros na operação de exploração e produção de petróleo, portanto as decisões não são exclusivas da brasileira. E que existe a tendência de aumentar o número de afretamentos de unidades de produção nos próximos anos.

— O modelo preferencial da Petrobras daqui para frente é afretamento. Não porque a Petrobras prefira. Mas as decisões são feitas em conjunto com parceiros. Eles querem afretar porque

Segundo o assessor da presidência da Petrobras, Paulo Alonso, o modelo preferencial agora é o de afretamento

não tem *capex* (capital de investimento), só tem *opex*: vai pagar taxa de utilização da plataforma lá na frente — explicou Alonso.

Para que as empresas afretadoras contratem a construção de plataformas no Brasil, Alonso diz que os estaleiros devem estar preparados sob o ponto de vista de produtividade, engenharia e celeridade do cumprimento dos prazos. Ele acrescenta que a maioria das empresas afretadoras do mundo já possuem estaleiros parceiros.

Apesar das multas no caso de descumprimento de conteúdo local, nada impede que os afretadores contratem unidades de produção no exterior. Nesse caso, a Petrobras, na condição de operadora, poderia ter que arcar com as penalidades. “Não vamos querer pagar [multas]. Vamos orientar as afretadoras a contratar no Brasil. Mas elas só vão querer contratar no país se os estaleiros brasileiros conseguirem dar resposta à altura”, ponderou. Ele enfatizou que ainda há tempo para os estaleiros nacionais se prepararem para as novas contratações.

Alonso reconheceu que os estaleiros brasileiros continuam enfrentando problemas de produtividade e ainda estão distantes da performance dos grandes polos mundiais da construção naval. “A curva de aprendizado foi muito mais lenta do que os empresários esperavam”, admitiu durante apresentação no evento.

Na ocasião, ele destacou que, desde 2007, o Brasil ampliou o número de grandes estaleiros em operação, além de ter outras unidades em construção. Alonso defendeu que o momento do setor naval é difícil, mas que o modelo é de “pujança” e ressaltou que a Petrobras está trabalhando junto com estaleiros para tentar encontrar soluções para os problemas.

Alonso lembrou que a operação Lava-jato impactou a vida dos estaleiros e que o setor está na dependência da assinatura de acordos de leniência com as construtoras que operam alguns dos estaleiros, assim como aguarda novas liberações do Fundo da Marinha Mercante e o acordo envolvendo a Sete Brasil e seus acionistas. Ele estima que esses fatores contribuirão para atrasos de mais de um ano na entrega de alguns projetos.

A expectativa da Petrobras é que um acordo entre os acionistas da Sete Brasil seja fechado até outubro, liberando o acesso da empresa ao financiamento e permitindo o pagamento dos estaleiros. “Estamos muito próximos de um acordo entre a Petrobras, Sete Brasil e os bancos. A assinatura de documento deve ocorrer em meados de setembro”, disse. ■

Entraves à competitividade

Fornecedores cobram interlocutor para tentar minimizar impactos de juros altos, tributos e câmbio defasado na indústria

Os fornecedores brasileiros de máquinas e equipamentos cobram um interlocutor junto ao governo para tentar aumentar a competitividade e reduzir o impacto do chamado “tripé negativo” para a indústria: juros altos, carga tributária elevada e câmbio defasado. O presidente do conselho de óleo e gás da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), César Prata, disse, durante a 12ª Marintec South America - Navalshore 2015, que as incertezas em torno do plano de negócios 2015-2019 da Petrobras estão atrapalhando o planejamento das empresas e o recebimento de valores devidos pelos estaleiros.

A Abimaq apurou entre seus associados recebimentos em atraso que somam em torno de R\$ 500 milhões. Desse montante, cerca de R\$ 200 milhões são referentes a pagamentos devidos pela Ecovix, no Rio Grande do Sul. Prata avalia que, com as medidas para resolver os problemas do fluxo de caixa, a Petrobras reduzirá seu endividamento num horizonte de cinco anos. No entanto, ele alerta que a falta de projetos pode ser muito ruim para a indústria nacional.

Na ocasião, o diretor regional da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), Paulo Galvão, destacou que a construção naval chegou a ultrapassar os 80 mil empregos, mas que a política de conteúdo local não atingiu os resultados que poderia. Ele lamentou que o segmento de óleo e gás representa apenas 2% do faturamento da Abinee e que apenas dois associados da associação forneçam para a indústria naval.

— Se não tem política pública que ampare as empresas nacionais para su-

Angelika Bentin/Fotolia



A Abimaq apurou entre seus associados que há recebimentos em atraso que somam em torno de R\$ 500 milhões

prir um pouco a falta de infraestrutura e logística, só o conteúdo local não resolve. É só uma ferramenta, temos que ter política pública para resolver essa equação — defendeu Galvão, durante a Navalshore, no evento “Fornecer — Crise e Impactos”, promovido pela Associação Brasileira das Empresas de Construção Naval e Offshore (Abenav).

O superintendente da Organização Nacional da Indústria do Petróleo (Onip), Bruno Musso, destacou que a entidade continua focada no setor de exploração e produção *offshore* por causa da dimensão desse mercado. Ele lamentou que, até o momento, o conteúdo local não tenha refletido em aumento de demanda para cadeia de fornecimento. “Precisamos de uma política industrial para o setor de petróleo. Essa política não pode ser a política de conteúdo local. Tem que ser parte integrante da política industrial”, avaliou. ■



Até a suspensão dos pagamentos por parte da Sete Brasil, a empresa vinha performando bem a implantação do estaleiro na Bahia

Performance afetada

Atrasos na liberação de financiamento e suspensão de pagamentos pela Sete Brasil prejudicam retomada do Enseada

Danilo Oliveira

A Enseada Indústria Naval atribui a paralisação das obras de implantação de seu estaleiro em Maragogipe (BA) ao atraso no repasse pelos agentes financeiros da segunda parcela do financiamento de R\$ 600 milhões aprovados pelo Fundo de Marinha Mercante (FMM). Além disso, o estaleiro está, desde novembro de 2014, sem receber os pagamentos da Sete Brasil. O diretor de relações institucionais e de sustentabilidade do Enseada Indústria Naval, Humberto Rangel, explica que, até a suspensão dos pagamentos por parte da Sete Brasil, a empresa vinha performando bem a implantação do seu estaleiro na Bahia e a fabricação de três das seis sondas de perfuração contratadas para exploração do pré-sal.

De acordo com Rangel, o casco da primeira delas (*Ondina*) estava em avançado estágio de fabricação em março e vários módulos do *topside*

Somando os estaleiros Inhaúma (RJ) e Enseada (BA), já foram treinados 80 profissionais no Japão

também já foram concluídos nas dependências do estaleiro que, em outubro de 2014, conquistou sua licença parcial de operação. Ele destaca que, em fevereiro de 2015, o estaleiro concluiu o içamento completo de um dos mais altos guindastes Goliath da América Latina, com capacidade de içamento de 1,8 mil toneladas.

Durante a Marintec South America – Navalshore 2015, Rangel destacou que a Enseada venceu os desafios de 2012, quando havia preocupação do mercado com os chamados “estaleiros virtuais”. Ele disse que, atualmente, os estaleiros estão preocupados com as “encomendas virtuais”, fazendo alusão às incertezas em torno do plano de negócios da Petrobras. O diretor da Enseada lembra que, de 2008 a 2012, diversos estados disputaram a chance de sediar estaleiros incluídos no programa de retomada da indústria naval com foco na exploração do pré-sal.

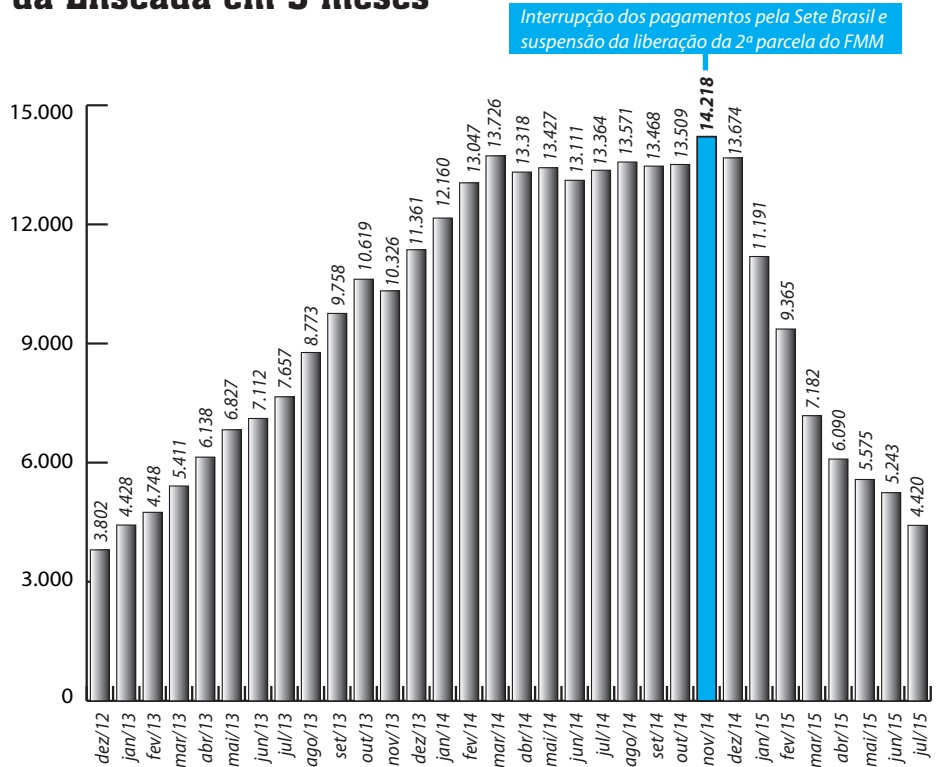
Motivados por estímulos do governo federal, grupos empresariais nacionais aceitaram o convite de formar contratos de alto valor agregado e complexidade. “O governo fez convocação dos empresários. Baseado nas encomendas da Sete Brasil, que se tomou a questão de investir”, contou Rangel durante o evento.

A Enseada prevê investimentos de R\$ 3,2 bilhões no estaleiro baiano, sendo que R\$ 2,6 bilhões já foram realizados. O número de empregos diretos no pico de operação do estaleiro é estimado em 7,2 mil. Além do contrato com a Sete Brasil para construção de seis sondas de perfuração na Bahia, a Enseada possui contrato com a Petrobras para conversão de quatro cascos no estaleiro Inhaúma, no Rio de Janeiro.

A empresa também investiu em transferência de tecnologia e curva de aprendizado. Somando os estaleiros Inhaúma e Enseada (BA), já foram treinados 80 profissionais no Japão. A parceria envolve treinamento de pessoal, fornecimento do acervo técnico, *softwares* de gestão e assistência técnica com profissionais no Brasil. A transferência faz parte de um acordo de US\$ 85 milhões com a Kawasaki Heavy Industries, que possui 30% de participação no estaleiro. Os demais 70% pertencem à Enseada Indústria Naval Participações, formada pela Odebrecht (50%), OAS (25%) e UTC (25%).

Por conta da interrupção de pagamentos pela Sete Brasil e suspensão da liberação da segunda parcela do FMM, houve 9.798 desligamentos, somando os estaleiros em Maragogipe e Inhaúma em nove meses. De novembro de 2014 a julho de 2015, o efetivo passou de 14.128 para 4.420 pessoas. Rangel alerta para a necessidade de re-

Redução de empregos nos estaleiros da Enseada em 9 meses



pactuação do cronograma de entrega das sondas. Segundo ele, a crise nos estaleiros nacionais representa a perda do investimento em conhecimento e competitividade.

Ele diz ainda que, para pensar no futuro da indústria da construção naval, é preciso resolver o quanto antes pontos como a quitação, por parte da

Sete Brasil, dos valores em aberto dos serviços executados pelos estaleiros, segurança jurídica de contratados e contratantes. Ele também defendeu o estímulo ao engajamento dos agentes financeiros nos planos alternativos de investimentos das sondas e uma análise mais acelerada pela Petrobras dos pleitos de mudança de escopo. ■



RBNA CONSULT
NAVAL ARCHITECTURE AND MARINE ENGINEERING

www.rbnaconsult.com

30 anos proporcionando conforto e segurança nas suas decisões



engenharia naval e offshore . empresa líder em certificação e consultoria em conteúdo local



O armador tem encomendadas 17 embarcações

'BS Jericoacoara'

Eisa lança PSV para a Brasil Supply

O estaleiro Eisa lançou ao mar a *BS Jericoacoara* para a Brasil Supply em agosto. O armador recebeu também do estaleiro Arpodador o *BS Iporanga*. As duas embarcações são as oitava e nona de um total de 17 encomendadas pelo armador para operações de apoio marítimo. A *BS Jericoacoara*, segundo barco do tipo PSV (Platform Supply Vessel) da Brasil Supply, foi lançada no dia 18 de agosto. A embarcação transportará combustível, água potável, provisionamentos e tripulação. Sua principal utilização será no transporte de fluidos de completação e perfuração para poços de petróleo.

Outra embarcação com as mesmas características, a *BS Itamaracá*, lançada em 2014 também no Eisa, entrará em operação no final deste ano. A *BS Jericoacoara* deverá entrar em operação a partir de meados de 2016. Ambas terão como base a cidade de Macaé e atuarão na Bacia de Santos. Com tripulação de 16 marítimos têm capacidade extra para seis passageiros cada.

O presidente da Brasil Supply, José Ricardo Roriz Coelho, salienta que o diferencial desses dois barcos, considerados o estado da arte no que se refere à tecnologia e sistemas de navegação e comunicação, é sua capacidade de transportar grandes volumes de carga líquida, com quatro tipos de segregação: lama sintética; lama à base de óleo; lama à base de água e salmoura.

A *BS Iporanga*, embarcação do tipo UT 4.000, entra de imediato em operação. Trata-se de um FSV (Fast Supply Vessel), com foco no transporte de carga. É de alta velocidade e garante grande mobilidade para as equipes da Petrobras em alto-mar. Terá como base a Baía de Guanabara e atenderá, principalmente, as atividades na Bacia de Santos.

Capaz de atingir velocidades superiores a 25 nós, a *fast supply vessel BS Iporanga* está entre as mais velozes em operação do país e foi construída com mais de 60% de conteúdo nacional.

Roriz Coelho, defendendo políticas eficazes para a revitalização da cadeia produtiva de petróleo e gás, acredita na recuperação do setor e no grande potencial representado pela exploração do pré-sal. "Nesse sentido, estamos mantendo os investimentos e cumprindo a agenda de construção e entrega de 17 barcos para operações de apoio marítimo."

Os barcos são construídos em estaleiros nacionais e integram o Plano de Renovação da Frota de Embarcações de Apoio Marítimo (Prorefam) da Petrobras. "A nossa previsão é de que até 2017 todas as 17 embarcações construídas no país, nesta primeira fase de nosso Plano de Negócios, estejam em operação", salienta Roriz. Para atender à demanda, a Brasil Supply captou, em 2009, mais de R\$ 800 milhões em financiamentos ao Fundo de Marinha Mercante (FMM).

Características: porte brupo - 4.500 ton.; potência total - 5000kw; comprimento: 91,4 metros; Classificação - DNV; Boca - 19 metros; Projetista - Rolls Royce (UT 775e).

Tecnologia

PUC vence prêmio ANP de Inovação

O Centro Técnico Científico da PUC-Rio (CTC/PUC-Rio) venceu o prêmio ANP de Inovação Tecnológica 2015 na categoria I "Inovação Tecnológica desenvolvida por instituição de ciência e tecnologia nacional", com o projeto "Sistema autônomo de limpeza e inspeção de *risers* (AURI)". A seleção foi feita por um comitê integrado por profissionais do IBP (Instituto Brasileiro de Petróleo), ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) e Coppe/UFRJ. O diretor do Instituto de Energia da PUC-Rio (Iepuc) e professor do Departamento de Engenharia Mecânica do CTC/PUC-Rio, Elói Fernández y Fernández, recebeu o título de "Personalidade Inovação do ano".

O projeto premiado é composto por uma família de robôs para limpeza e inspeção completa de dutos verticais. São três opções que foram desenvolvidas no Centro de Pesquisa em Tecnologia de Inspeção (CPTI) do CTC/PUC-Rio em parceria com a Petrobras: um robô elétrico que inspeciona dutos até 300 metros de profundidade, subindo e descendo com cabos umbilicais e *trusters* para autopropulsão; um robô autônomo que pode ir até três mil metros de profundidade, com movimentação a partir de flutuabilidade positiva e negativa; e um limpador de potência hidráulica com escovas rotativas para uso nos primeiros 50 metros dos dutos.

O professor Jean Pierre Von der Weid, do Centro de Estudos em Telecomunicações da PUC-Rio, líder do projeto vencedor, ressaltou o trabalho em equipe ao receber o prêmio: "O nosso espírito de cooperação de décadas entre o Cenpes (Centro de Pesquisa da Petrobras) e a PUC-Rio — aliado à criatividade, inovação, integração e fidelidade ao lema: "Nós todos somos um" — nos trouxe até aqui. Torço para que continuemos nossa contribuição rumo a independência tecnológica".

Tributação

Rio concede incentivo a bases 'offshore'

Para fortalecer e desenvolver a indústria naval no estado do Rio de Janeiro, o governador Luiz Fernando Pezão assinou decreto que concede tratamento tributário especial às empresas que implementarem projetos de base naval *offshore*. O Decreto nº 45.339 concede diferimento de ICMS na compra de máquinas e equipamentos em operações que vão desde a importação à aquisição interna, inclusive em transações interestaduais, desde que importados e desembaraçados pelos portos ou aeroportos fluminenses.

— As bases navais *offshore* são essenciais na prestação de multisserviços para o setor de óleo e gás. É uma atividade que garante segurança e otimização na cadeia produtiva do petróleo, além de gerar emprego e renda no estado — explica o secretário de Desenvolvimento Econômico, Marco Capute. O pedido de diferimento de ICMS deve ser encaminhado pelas empresas à Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin). Após o recebimento do pleito, a Codin encaminha a solicitação à Comissão Permanente de Políticas para o Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro (CPPDE) para aprovação.

Não poderão usufruir do benefício empresas que tenham débitos ou irregularidades junto à Receita Estadual ou passivos ambientais junto a órgãos do estado.



A balsa operará na Baía de Guanabara

Balsa multiuso

Supply Log Oil&Gas 'SLNII'

A Supply Log Oil&Gas incorporou à sua frota de embarcações a balsa multiuso *SLNII*, construída no estaleiro Shiptec, em Niterói (RJ). Classificada pela Record, tem como madrinha Andreia Martuche, gerente financeira da armadora. A empresa atua no mercado *offshore* desde 2006, desenvolvendo atividades nos segmentos de intervenção em espaço confinado, gestão ambiental e navegação, com base operacional na Ilha do Governador.

A balsa irá operar na Baía da Guanabara. Possui casco de aço, 23 metros de comprimento, oito metros de boca, pontal de 1,8 metro, porte bruto 180 toneladas e casco duplo, com capacidade de tanques de 20 metros cúbicos.

AINDA SUA MELHOR ESCOLHA OPÇÃO PARA EQUIPAMENTOS DE CONVÊS

NABRICO

é uma empresa representada na América Latina por
Navalex International



nabrico-marine.com
615.442.1300



DF-565
CALÇO EM
AÇO
INOXIDÁVEL



DF-460
CALÇO FIXO
EM AÇO
INOXIDÁVEL



DF-656
GUINCHO
TOTALMENTE
ELÉTRICO



DF-156
GUINCHO
ELÉTRO-
HIDRÁULICO

ORCA-NAVALEX

SERVINDO VOCÊ ACIMA E

ABAIXO DA LINHA D'ÁGUA

fornecedor de equipamentos para
EMBARCAÇÕES COMERCIAIS, MARINHAS DE GUERRA E
ESTALEIROS NO MUNDO INTEIRO



- Representantes de fábrica e distribuidores
- Suporte técnico de profissionais
- Serviço de emergência

NAVALEX.com



WEKA, ACM Trading, HTI-Gesab, Polarmarine e HI-Fog by Marloff são representados por Orca Representação e Consultoria. Orca-rc.com.br



A SST Brasil tem hoje uma frota de 42 rebocadores azimutais

Saam Smit Towage Brasil

Armador recebe o 'SST Holanda'

A Saam Smit Towage Brasil (SST) recebeu em 17 de agosto o último rebocador de seu mais recente programa de construção. O SST Holanda, um rebocador azimutal de 61 toneladas de Bollard Pull foi construído pelo estaleiro Inace de Fortaleza (CE) com apoio financeiro do FMM/BNDES, e deverá operar no porto de Santos.

O SST Holanda é da mesma classe do SST Chile, também construído pelo estaleiro Inace, entregue em janeiro. A SST Brasil recebeu recentemente outros seis rebocadores construídos pelo estaleiro Keppel de Itajaí, estes com apoio financeiro do FMM/Banco do Brasil. Foram os rebocadores Smit Pataxo, Smit Pareci, Smit Panará, SST Potiguar, SST Paete e SST Parintins, entregues entre junho de 2013 e janeiro de 2015.

A frota da SST Brasil conta hoje com 42 rebocadores azimutais operando nos portos de Santana, Santarém, São Luís, Suape, Salvador, Vitória, Sepetiba, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Itajaí e Rio Grande. A SST Brasil é uma empresa controlada pelos grupos Boskalis da Holanda e Saam do Chile.

A empresa está agora na fase final de aprovação junto aos acionistas para iniciar um novo programa de construção, que deverá contemplar ao longo dos próximos anos a construção de mais 12 novos rebocadores com Bollard Pull entre 70 e 80 toneladas. Estes novos rebocadores permitirão a SST Brasil consolidar sua posição no mercado, e expandir suas operações através da abertura de novas filiais.

Transpetro

TCU acompanha Promef

O Tribunal de Contas da União (TCU) realizou auditoria de acompanhamento na Petrobras Transporte S.A. a fim de verificar a execução do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef). No entendimento do órgão, "o Programa tem os objetivos de atender às necessidades de navios do Sistema Petrobras e de impulsionar a indústria naval brasileira para torná-la competitiva a preços e prazos praticados por estaleiros internacionais".

Em nota, o TCU informa que a auditoria apontou atraso na construção de navios pelo Estaleiro Atlântico e contratação de estaleiros sem condições de construir navios com ganhos de produtividade. Além disso, o tribu-

nal constatou falta de previsão para a avaliação econômico-financeira na contratação do Estaleiro Rio Tietê.

O tribunal verificou que a Transpetro atendeu recomendação anterior do TCU, para que fizesse análise de solicitações de prorrogações de prazo, pelas empresas construtoras dos navios, de forma detalhada e objetiva, aferindo com precisão a efetiva paralisação total ou parcial das atividades em relação à quantidade de dias do prazo estendido. Essas paralisações, no entanto, não acarretaram aumento do valor pago pela Transpetro. Os aumentos ocorreram devido a mudanças em especificações técnicas.

O tribunal entende que o potencial prejuízo à Transpetro devido pelos atrasos não decorre do aumento de preço, mas da eventual necessidade de aluguel de navios, os afretamentos, enquanto as embarcações não ficam prontas. Nos últimos cinco anos, no entanto, esse prejuízo não se efetivou.

Agência Petrobras



O navio tem capacidade para transportar sete mil metros cúbicos de gás

'Oscar Niemeyer'

Transpetro recebe primeiro gaseiro

O estaleiro Vard Promar entregou à Transpetro o primeiro navio gaseiro do sistema Petrobras construído no Brasil. O Oscar Niemeyer é a 11ª embarcação do Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) a entrar em operação e o primeiro de oito gaseiros encomendados. A embarcação foi finalizada nas instalações do estaleiro Caneco, no Caju (RJ). O cronograma original do armador previa a entrega do navio em abril.

O investimento no Oscar Niemeyer é de R\$ 115 milhões. Ao todo, o Pro-

mef está investindo R\$ 920 milhões na construção dos oito gaseiros. O navio faz parte de uma série de navios gaseiros em homenagem a brasileiros notáveis. Tem 117,63 metros de comprimento, 34,0 metros de altura, 19,2 metros de largura e capacidade para transportar sete mil metros cúbicos de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP). A viagem inaugural do navio foi para Barra do Riacho (ES).

Características do Oscar Niemeyer: Tipo – gaseiro; capacidade de transporte - sete mil metros cúbicos; comprimento total - 117,63 metros; largura - 19,20 metros; altura - 34 metros; calado - 5,8 metros; pontal - 8,6 metros; velocidade - 15 nós; autonomia - 11 mil milhas náuticas; número de tanques – dois.



Agência Petrobras

'C Turquesa'

Camorim recebe LH 3000 construído em seu cais

A Camorim Offshore Serviços Marítimos acaba de receber o LH 3000 *C Turquesa*, construído no próprio cais da empresa em Niterói (RJ) pela ETP Engenharia, sob a orientação dos engenheiros Gilberto Chaves e Danilo Peres, tendo como madrinha Denise César Chaves. A embarcação faz parte do plano de expansão da Camorim, iniciado em 2006, quando a empresa decidiu investir em rebocadores de propulsão azimutal, mais moderno e de maior manobrabilidade, bem como em *line handlings* para o apoio marítimo.

A construção contou com o apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante através dos agentes financeiros Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal. Esta é a 16ª embarcação financiada em nove anos para o armador.

O rebocador *C Turquesa* possui 30,2 metros de comprimento, 11,6 metros de boca e está equipado com dois motores MTU modelo 16V4000M63, totalizando 4.000 Kw de potência, e dois propulsores azimutais Rolls Royce modelo US255 FP, que proporcionam 75 toneladas de tração estática.

O FPSO tem capacidade para processar 150 mil barris de óleo por dia

'Cidade de Itaguaí'

Plataforma inicia produção em Lula

Entrou em operação a plataforma *Cidade de Itaguaí*, dando início à produção do projeto Iracema Norte. A área está localizada no campo de Lula, no pré-sal da Bacia de Santos, na costa do Rio de Janeiro. O *Cidade de Itaguaí* é um FPSO, unidade que produz, armazena e transfere petróleo, ancorado em profundidade de 2,22 mil metros, a cerca de 240 quilômetros da costa. A plataforma tem capacidade para processar, diariamente, até 150 mil barris de petróleo e oito milhões de metros cúbicos de gás, além de armazenar 1,6 milhão de barris de petróleo.

O poço 7-LL-36A-RJS, primeiro interligado à plataforma, tem potencial de produção de 32 mil barris de

petróleo por dia. O FPSO *Cidade de Itaguaí* será conectado a oito poços produtores e nove injetores. A previsão é que o pico de produção, de 150 mil barris de petróleo por dia, seja atingido no início de 2017.

A construção e integração de módulos da plataforma, no Brasil, envolveram estaleiros no Rio de Janeiro (Itaguaí e Angra dos Reis) e em São Paulo (São Sebastião). A área de Iracema Norte está localizada na concessão BM-S-11, operada pela Petrobras (65%), em parceria com a BG E&P Brasil Ltda. (25%) e Petrogal Brasil S.A. (10%).

Características: Capacidade de produção de petróleo - 150 mil barris por dia; Capacidade de tratamento de gás natural - oito milhões de metros cúbicos por dia; capacidade de armazenamento - 1,6 milhão de barris de petróleo; alojamento - 150 pessoas; profundidade de água de operação - 2,22 metros.



SLOG CLEAN SERVICES

Trabalhos em espaço confinado
Limpeza de tanques de água, óleo, lama, cimento
Químicos e derivados de petróleo
Sistemas de bombeio e sucção



www.slogservices.com
+55 21 3798-8516 | +55 21 2233-2634

Evolução Sustentável

NAVEGAÇÃO

Apoio marítimo e portuário
Transporte de carga geral
Resíduos sólidos e efluentes líquidos



bruno.ferraz@slogservices.com
leonardo@supplylognavegacao.com.br



GESTÃO AMBIENTAL

Coleta marítima, transporte e destinação
Controle de manifestos e certificados
Lançamento de barreira de contenção
Embarcação de prontidão



www.supplylognavegacao.com.br
+55 21 2467-4044 | +55 21 3798-8518



Mudanças em debate

Petrobras, fornecedores e ANP defendem melhorias em políticas de conteúdo local em evento da Sobena

Danilo Oliveira

As políticas de conteúdo local brasileiras devem passar por aprimoramentos nos próximos anos. Apesar dos ganhos para construção naval nos últimos 15 anos, Petrobras, fornecedores e Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) defendem melhorias nas políticas de conteúdo local para aumentar a competitividade da construção naval e *offshore*. O chefe de conteúdo local da agência, Marco Túlio, ressalta a necessidade de indústria, agência e governo trabalharem juntos para o aprimoramento das regras estabelecidas.

— Não acho que a política de conteúdo local seja madura, tem 15 anos. Existe ansiedade dos agentes em resolver tudo de uma vez e que a resolução

de regras seja abrupta — analisou Túlio, durante seminário promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), em agosto, no Rio de Janeiro.

Na ocasião, ele destacou que a sétima rodada foi um marco para a política de conteúdo local, sobretudo porque a tabela de compromissos passou a servir de guia para operadores, fornecedores e agentes. Túlio lembra que, na primeira rodada, esses compromissos eram mais conservadores, chegando à quinta e sexta rodadas com metas de 30% a 35% para os grandes campos de exploração. Para ele, o setor está atento à necessidade de mudanças nas inconsistências percebidas pelo mercado. “Política de conteúdo local não vai mudar no sentido de direção. Aprimoramentos serão feitos”, afirma.

O chefe de conteúdo local da ANP contou que existem regras importantes em processo de revisão, como os critérios de certificação e como os fornecedores lançam seus investimentos nos relatórios. Para isso, a ANP pretende trabalhar junto às certificadoras. No segundo trimestre de 2015, a agência emitiu cerca de 70 mil certificações. O volume representa um total de R\$ 115 bilhões em termos de investimentos associados.

Túlio destacou que estaleiros brasileiros tem potencial para, no futuro, fazerem reformas e reparos de embarcações e plataformas estrangeiras. “Se forem ativados reparo e reforma dentro de alguns estaleiros, vamos ativar um mercado pronto para ser utilizado”, aponta. Ele identifica a necessidade de trabalhos de conscientização sobre conteúdo local para a cadeia de fornecedores e serviços, pois ainda existe pouco conhecimento sobre as regras.

Para o assessor da presidência da Petrobras para conteúdo local, Paulo Alonso, a produtividade dos estaleiros brasileiros ainda está distante do *benchmarking* apurado no Japão e Coreia do Sul. Ele relata que, em conversas com presidentes de estaleiros brasileiros, a maioria relata como principal desafio melhorar o planejamento e gestão de seus ativos.



No segundo trimestre de 2015, a ANP emitiu cerca de 70 mil certificações, ou R\$ 115 bilhões em investimentos

Ele reconhece que a dificuldade dos estaleiros em receber os recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e da Sete Brasil geram dívidas e questões financeiras importantes. Alonso explica que as negociações entre os acionistas da Sete Brasil são complexas, pois envolvem bancos privados, públicos e a Petrobras. Ele também cita o período de espera até saírem novos acordos de leniência das construtoras na justiça do Paraná, no âmbito da operação Lava-Jato da Polícia Federal.

Alonso, que também é coordenador do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp), destaca que a iniciativa entrou em nova fase, onde o foco é investir em funções especiais, como certificação, além de priorizar planejamento, gestão e a inovação. “O problema da indústria brasileira não é conteúdo nacional, é performance”, avalia.

Ele disse que os parceiros internacionais precisam investir no aumento da produtividade, como engenharia industrial e automação da produção nos estaleiros. Além disso, ele defendeu que os governos locais adotem o modelo dos Arranjos Produtivos Locais (APLs), com núcleos de fornecedores no entorno dos estaleiros e integração da cadeia de suprimento.

Para o diretor executivo de petróleo e gás da Abimaq, Alberto Machado, o conteúdo local não pode ser o culpado pelas dificuldades enfrentadas pelo setor. Machado citou problemas como a macroeconomia do país, a alta da inflação, o desemprego, as elevadas taxas de juros, o câmbio ainda defasado

Agência Petrobras



PAULO ALONSO

Produtividade ainda está distante do 'benchmarking' apurado no Japão e Coreia do Sul

Paulo Augusto dos Santos



ALBERTO MACHADO

Conteúdo local não pode ser o culpado pelas dificuldades enfrentadas pelo setor

e oeração da folha. Ele lamentou que esses problemas conjunturais estão refletindo na perda da indústria. Um deles é a inadimplência dos epcistas e a incapacidade das empresas em recuperação judicial de honrarem seus compromissos com os fornecedores.

Além disso, os desinvestimentos da Petrobras diminuíram as expectativas de venda dos fabricantes. Ele defende ênfase na engenharia nacional. “No final da década de 1990, dizíamos que, se não tivéssemos estaleiros brasileiros, não teríamos conteúdo local. Agora, se não tivermos engenharia brasileira não teremos conteúdo local”, comparou.

Machado acredita que o país perdeu oportunidades de vender campos com barris de petróleo acima de US\$ 110. Além disso, o período de quase oito anos sem leilões de grande porte poderia ter gerado demanda para indústria. Ele acrescenta que os regimes especiais, como REB e Repetro, são importantes para aumentar competitividade, mas precisam ser revistos porque não abrangem a cadeia toda.

Para o diretor executivo de petróleo e gás da Abimaq, comprar no Brasil oferece vantagens como facilidade acesso às empresas, do idioma, de adaptação às reais necessidades, pagamentos, além de maior segurança quanto aos prazos entrega e menores riscos. A associação defende uma política industrial de longo prazo, que não seja ligada a um governo. “Esperamos que conteúdo local aconteça como consequência e não como fato gerador”, enfatizou. ■

Máquina do Leme

O departamento técnico da Vision Marine está preparado 24/7 para supervisionar a instalação, seja em novas construções, retrofit ou em embarcações que necessitam de novos sistemas de governo.

- ✓ Unidade Hidráulica (Um ou dois conjuntos de Motobomba)
- ✓ Timão (MP) / NFU (Emergência)
- ✓ Indicador de Ângulo Digital / Analógico
- ✓ Painel de Controle de partida e parada da unidade hidráulica
- ✓ Bomba Manual para operação de emergência
- ✓ Cilindros Hidráulicos
- ✓ Demarrador produzido de acordo com a necessidade da embarcação

Painel de controle

Layout Típico

DNV-GL

Tel.: 21 2111-8077 / 21 2501-9077
info@visionmarine.com.br | www.visionmarine.com.br

Ventos para afastar a crise

Com queda na demanda em diversos nichos, logística de carga de projeto vê oportunidade no setor eólico

Danilo Oliveira

A desaceleração da economia impactou o segmento de logística de cargas de projeto, que vivia bons momentos nos últimos anos. Com a crise, contam também o fim de obras relacionadas à Copa do Mundo em 2014, o aumento do dólar, diminuição de aquisição de máquinas industriais, o bloqueio em obras navais e em empreendimentos como o Comperj e refinaria Abreu e Lima. As empresas especializadas buscam novos contratos e se mantêm em compasso de espera. Mas diferentemente de outros segmentos, o setor eólico segue em alta na demanda por movimentação de equipamentos pesados.

O momento pode não ser dos melhores, porém não espanta os terminais portuários e as empresas de navegação, que permanecem prospectando novas oportunidades. Além disso, se as importações estão em queda, as exportações de algumas dessas cargas aumentaram com a valorização do dólar.

O Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (Sindipesa) avalia que a movimentação de cargas de projetos está fortemente impactada pela crise econômica, com exceção do setor eólico que praticamente não foi afetado por causa dos contratos definidos e da disposição de investimen-

A crise não espanta os terminais portuários e as empresas de navegação que permanecem prospectando novas oportunidades

tos. “Há um interesse muito grande nesse segmento por conta da demanda por energia e porque precisam de investimentos que dependem pouco de investimentos públicos”, destaca o vice-presidente executivo do Sindipesa, João Batista Dominici.

A gerente nacional do produto marítimo da DB Schenker, Flávia Garcia, avalia que após anos de muita movimentação, de 2008 até meados de 2014, muitas obras terminaram e agora o país vive uma demanda mais realista. Ela cita obras de infraestrutura para Copa do Mundo, construção civil e setores de energia e siderurgia, que



viveram período que não se repete com tanta frequência: muitos investimentos, crédito mais fácil e taxas de juros mais baixas.

Para Flávia, o Brasil sofre para conseguir recuperar sua imagem e voltar a atrair investimentos estrangeiros. Ela percebe que 2015 está sendo um ano mais tímido. Embora a prestação de serviços continue frequente em quase todos os segmentos, o volume é muito inferior ao *boom* de projetos que aconteceu nos últimos anos no país. “Não vejo com pessimismo o cenário atual, mas com visão realista. Houve muitos investimentos e eles chegaram ao fim. Ainda há necessidade de se fazer mais”, analisa Flávia.

Já o diretor da área marítima da Locar, Ricardo Alves, afirma que 2015 apresenta a pior demanda da empresa nos últimos 10 anos. Ele percebe um congelamento de trabalho intensificado a partir de outubro de 2014, o que causou demissões nas empresas do setor. Alves lamenta a queda vertiginosa no número de serviços em todos os



Estúdio58/ImagensAereas

Em meados de 2014 muitas obras terminaram e o país vive uma demanda mais contida

segmentos, principalmente óleo e gás, petroquímica e energia eólica. "O que estava tendo bom retorno eram cargas de módulos de FPSOs em construção. Agora está tudo parado", lamenta.

A Martin Leme adiou investimentos em um ano para avaliar como ficará o mercado de óleo e gás nos próximos meses. O diretor da empresa, Rodrigo Paes Leme, lamenta que as demandas de obras de óleo e gás, como as de integração de plataformas, tenham parado ou sido adiadas. Por conta disso, a empresa postergou os planos de uma nova balsa enquanto aguarda uma definição da Petrobras sobre projetos. "Começaríamos uma balsa nova no final de 2014, mas adiamos para o final de 2015. Postergamos investimentos para ter um horizonte dos futuros projetos da Petrobras", diz.

Apesar do setor de óleo e gás ser um dos principais segmentos atendido pela Martin Leme, o diretor da empresa enxerga oportunidades em outros segmentos, como na área de geração de energia. Ele cita a demanda para

movimentação de motores para termelétricas da ordem de 300 toneladas, bem como equipamentos para parques eólicos.

Paes Leme conta que até mesmo contratos que já estavam assinados diminuíram o ritmo. Ele lamenta o compasso de espera das empresas do setor brasileiro de óleo e gás e a transferência de parte da demanda de construção para estaleiros fora do Brasil. "Desde 1980 no mercado, já passei por várias crises. Continuamos confiantes, postergamos um pouco o plano de investimentos e continuamos acreditando que o mercado vai voltar", pondera Paes Leme. A Martin Leme, que mantém parceria operacional com a holandesa Mammoet, possui experiência no transporte de módulos para FPSO em balsas.

A Mammoet observa declínio na quantidade de projetos no Brasil e tendência de transferência de encomendas do setor *offshore* para a Ásia. A empresa percebe oportunidades pontuais devido à transferência de módulos

semiacabados para China para serem finalizados e integrados. O diretor comercial da empresa, Michel Booden, diz que essa situação do mercado de projeto brasileiro não é sustentável no longo prazo.

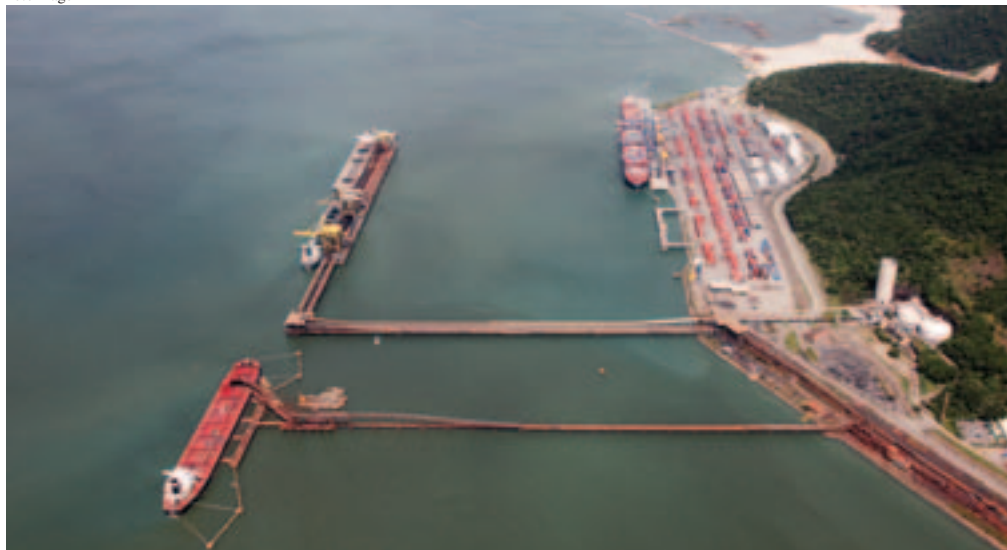
Há mais de uma década no Brasil, a Mammoet acredita na recuperação das oportunidades dentro do mercado nacional. "Estamos comprometidos com o mercado brasileiro. Mesmo que trabalhar no Brasil tenha seus desafios, o mercado brasileiro é grande demais para ser ignorado", afirma Booden.

A Mammoet identifica que a situação da Petrobras e do mercado reduziram a demanda dos setores de petróleo e gás, refinarias e plantas químicas. A empresa avalia que é muito difícil determinar um prazo de recuperação desses segmentos. Durante o momento de baixa demanda, alguns empregados da Mammoet no Brasil foram enviados para outros projetos na América Latina.

Booden destaca que a presença da empresa em vários países contribui para manter a carteira de negócios saudável. Ele diz que a divisão da empresa na América Latina amadureceu e conquistou importantes projetos, como a planta de fertilizantes 'Bulo Bulo', que está em execução na Bolívia.

As operações da Gávea Logística no segmento de cargas de projeto têm sido impactadas pela redução nos investimentos em diversos setores. A empresa percebeu o crescimento da movimentação desse tipo de carga entre 2007 e 2014, puxado pelos setores de infraestrutura e *offshore*. A empresa entende que, em função do momento econômico do país, haverá uma redução considerável no transporte de cargas de projeto. No entanto, a Gávea acredita numa retomada da economia e em novos investimentos a partir de 2018. "Nossa expectativa é que a partir de 2017, com a retomada dos investimentos, principalmente por parte da Petrobras, retornaremos este importante segmento para empresas de Logística", afirma o gerente comercial da empresa, Rodrigo Salles. Ele conta que a companhia tem recebido consultas para projetos futuros e executado algumas opera-

Fotoimagem



Apesar do cenário de retração, há terminais com boas expectativas para ampliação da movimentação

ções de cargas regulares. Salles diz que os investimentos da empresa respeitarão o tempo de reação do mercado para evitar ativos ociosos no pátio.

Recentemente, a Gávea concluiu operação em Arraial do Cabo (RJ) que durou três meses. Nos portos do Rio de Janeiro e Forno (RJ), a empresa atua com transporte terrestre, retroáreas com diversos regimes, equipamentos de içamento, operação portuária e balsas oceânicas para cargas de maior porte.

O Sepetiba Tecon (RJ) está com boas expectativas para ampliar a movimentação de carga de projeto. O terminal, localizado em Itaguaí (RJ), sempre operou esse tipo de carga, apesar de ela ser complementar à movimentação em contêiner e produtos siderúrgicos da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). O gerente de desenvolvimento e novos negócios da CSN, Cesar Augusto Maas, conta que o departamento comercial do Sepetiba Tecon dobrará de tamanho e terá área de prospecção destinada a carga de projeto, antes compartilhada com a de contêineres. “No último ano — em função da crise, da diminuição do volume de contêineres e do aumento da concorrência — desenvolvemos estratégia mais focada em carga de projeto”, conta Maas.

A área comercial passará de 12 para 25 pessoas, de forma a atender às novas demandas do terminal, que fechou uma escala regular mensal de cargas

de projeto da BBC e com mais uma linha regular de contêineres para Ásia. Maas destaca que o mercado está cada vez mais interligado. Ele explica que os mesmos navios que trazem carga de projeto para o Brasil podem levar bobinas da CSN no porão para exportação aos Estados Unidos, por exemplo. Segundo ele, os navios multipropósito trabalham muito com carga de projeto, podendo também operar granéis.

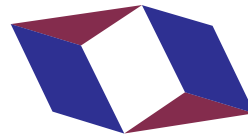
O Sepetiba Tecon lembra que a indústria de óleo e gás está um pouco deprimida em função da operação Lava-jato e da queda do preço do petróleo a nível mundial. Apesar desse cenário, Mass observa que o fluxo da balança se inverteu e o mercado passou a exportar mais, aproveitando a valorização do dólar frente ao real. “Existe muita carga e muita peça trazida para o Brasil que está sendo reenviada para seus países de origem. Os armadores destas cargas de projeto não sofreram o que se esperava”, analisa.

Maas diz que, como o consumo do mercado interno diminuiu, o setor siderúrgico está aproveitando o dólar alto para exportar todo tipo de aço. Ele diz que, além da CSN, todas as grandes siderúrgicas do país estão exportando volumes consideráveis. Maas acrescenta que o setor de energia como um todo continua em alta, considerando o volume de equipamentos para projetos eólicos, linhas de transmissão, geradores e transformadores.

O diretor de gestão portuária de Suape, Paulo Coimbra, destaca que, a partir do segundo semestre de 2015, o BNDES passou a exigir índice de conteúdo local maior e praticamente isolou importações de equipamentos eólicos. Ele acredita que a movimentação desses equipamentos se manterá aquecida até 2020. O ritmo de crescimento de importações teve aceleração maior a partir dos leilões e novas informações de vento no Brasil interiorizando os projetos eólicos, que antes se limitavam ao litoral.

— O mercado eólico tem se deslocado para o interior do Brasil, onde também são encontrados ventos com intensidade constante — diz Coimbra. Ele observa uma tendência no aumento das operações de cabotagem com torres, pás e geradores eólicos, pois as operações logísticas rodoviárias custam caro. As principais fábricas estão em São Paulo e no Rio Grande do Sul.

O porto de Suape movimenta cargas de projetos nos cais 4 e 5, sendo que o primeiro também escoava trigo. Os cais são públicos e possuem capacidade para receber navios de grande porte e com características geométricas especiais. Além dos equipamentos eólicos, Suape vem realizando operações para a construção naval. Uma das demandas é o transporte de tanques importados para o estaleiro Vard Pro-mar, em Ipojuca (PE), que está construindo navios gaseiros. A primeira descarga está prevista para setembro.



**SEPETIBA
TECON**

*Com origem em Houston, Texas (EUA), o serviço denominado, “**BBC Americana**”, do Armador BBC Chartering, passa a ter escala mensal no Sepetiba Tecon.*

Com esse novo serviço o Terminal complementa o portfólio de rotas regulares, além das cargas containerizadas, fortificando a perspectiva de diversificação de suas operações, que hoje estão segmentadas principalmente em movimentação de contêineres, produtos siderúrgicos e carga geral.

Maiores informações:

21 2688-9239

21 3781-9101



DC Logistics/Divulgação



Outros dois recebimentos estão previstos para outubro.

A DC Logistics Brasil cresceu 5% nos sete primeiros meses de 2015 em relação ao mesmo período de 2014. A empresa, que inaugurou em Recife (PE) no ano passado seu 10º escritório no Brasil, estuda abrir uma nova unidade em breve. Dimitri Mattos, coordenador de carga de projetos, explica que a empresa trabalha com cargas especiais de médio porte, onde os investimentos continuam acontecendo. Ele observa que o desaquecimento afetou projetos de maior magnitude, da ordem de R\$ 20 milhões a 30 milhões de investimentos, os quais não são foco da DC Logistics no momento.

Mattos explica que cada escritório inaugurado traz possibilidade de novos negócios que não estavam no radar. Além disso, o acréscimo de unidades pode compensar quando outros escritórios apresentam redução no volume de contratos. “Na crise, muitas indústrias vão procurar alternativas. Como a DC é entrante em novos mercados, passamos a ser essa alternativa”, projeta Mattos. Ele conta que junho foi o segundo melhor mês em termos

As empresas especializadas não veem prazo para reversão da redução da demanda dos setores de petróleo e gás



PAULO COIMBRA
Exigências de conteúdo local isolaram importações de equipamentos eólicos

de fechamento de negócios para a DC Logistics em 21 anos no Brasil.

A DC Logistic Brasil identifica que algumas indústrias continuam investindo para quando o mercado voltar a se aquecer. Mattos cita o transporte recente de uma carga para área siderúrgica, na ordem de 1,3 milhão de euros, transportada na região Sudeste. A DC também participou de uma operação importante em 2014 que trouxe 80% do parque fabril da fábrica da BMW em Santa Catarina. Na ocasião, toda linha de pintura da montadora veio da Alemanha. Ele também enxerga sinais de investimento nas áreas de cerâmica, cimento e madeiras.

Um dos motivos é o câmbio, que está permitindo melhores condições para as exportações brasileiras para países em crescimento. “Os investimentos vão continuar acontecendo em outros lugares e esse produto do Brasil acaba ganhando competitividade com o dólar do jeito que está”, ressalta Mattos. Ele cita que a madeira voltou a ser um produto bom para ser exportado, além de ter demanda interna. Segundo ele, algumas indústrias desse segmento vêm investindo na compra e renovação de equipamentos para ampliação de seus parques fabris.

Apesar de não atuar no segmento eólico, a DC Logistics também vê potencial no setor de geração de energia. Recentemente, a empresa fez a logística por rodovia para exportação de uma



caldeira para uma usina de energia no Chile. Na construção naval, mesmo com a queda no ritmo de entregas, existem estaleiros com encomendas e que demandarão nos próximos anos equipamentos como guindastes, centros de comando eletrônico, propulsores e outras cargas pesadas que são importadas.

O transporte de cargas de projeto junto com outras cargas vem sendo uma solução para as empresas de navegação, que relatam redução de volume de cargas transportadas e diminuição da frequência de navios. Os custos com frete caíram muito e, conseqüentemente, a margem de lucro dessas empresas caiu consideravelmente.

A Companhia de Navegação Norsul observa que 2015 não está sendo um ano fácil para o setor produtivo por conta da desaceleração da economia, pressão inflacionária e alta nos juros no primeiro semestre. O diretor-presidente da Norsul, Angelo Baroncini, destaca a importância dos investimentos para ampliar a *expertise* e o desempenho da empresa e atualizar sua tecnologia. A busca por inovação também é mencionada para criar novas possibilidades e custos mais competitivos.

Com 53 anos de mercado, a Norsul vem investindo na ampliação e diversificação da movimentação de carga por cabotagem, reforçando também sua presença no segmento de cargas especiais e de projetos. Um dos apor-

tes foi feito para a construção de um centro de distribuição e no terminal portuário Mar Azul, Logística e Terminal Marítimo, em São Francisco do Sul (SC). Atualmente, o radar da empresa para cargas de projeto está mais focado para os setores de energia, logística e saneamento. “Existem boas perspectivas para cargas especiais e de projeto na cabotagem, entretanto, por cautela, nesse momento econômico, entramos no compasso de espera”, afirma Baroncini.



ANGELO BARONCINI
Há boas perspectivas na cabotagem, mas estamos em compasso de espera



Setores com investimentos de longo prazo ainda garantem boas perspectivas para carga de projeto

Ele acredita que, além da Norsul, existe um pequeno número de operadores marítimos capacitados para o transporte de cargas de projeto por cabotagem como pás e torres eólicas, turbinas e geradores para hidrelétricas e outros produtos e bens. Para o diretor-presidente da empresa, ainda que lentamente, o Brasil vem investindo em infraestrutura, onde peças com formas e dimensões não padronizadas, algumas também com peso elevado, precisam chegar ao seu destino com qualidade e dentro de prazos confiáveis.

Atualmente, a Norsul controla quatro embarcações com registro e bandeira brasileiros, aptas a operar cargas especiais e de projeto. Desde 2013, a empresa de navegação vem executando transporte de equipamentos para parques eólicos. Essas embarcações não estão totalmente dedicadas a esse segmento, pois não há oferta regular desse tipo de carga. Além disso, a Norsul acredita que, por ser um mercado novo e mais complexo, há pouco posicionamento sobre esse tipo de embarcação nos portos nacionais, dada a sua geometria.

A Posidonia resolveu apostar na construção de um navio multipropósito que também transportará cargas de projeto. O *Posidonia Bravo*, em construção no estaleiro Vitória (RS), terá três mil toneladas e poderá entrar em portos marítimos e fluviais. A expectativa é que o navio seja entregue no primeiro semestre de 2016. Abrahão Salomão, sócio da companhia, destaca o baixo custo operacional da embarcação.

A empresa enxerga boas perspectivas para cargas de projeto, principalmente pela necessidade de infraestrutura no Brasil. “Nos desafia saber dimensionar oferta de transporte. Apesar de um bom nicho, não se fala de grandes quantidades especificamente por embarque. Estamos tratando de cargas volumadas, pesadas, mas não necessariamente suficientes para encher um navio”, pondera Salomão. Por outro lado, ele ressalta que a carga de projeto não se concentra em determinado porto, podendo ser movimentada por toda a costa brasileira.

Mammoet/Divulgação



Salomão avalia que não se paga mais tão bem pelo transporte de cargas de projeto como há alguns anos. Ele acredita que o custo precisa ser baixo porque a cabotagem ainda compete com modal rodoviário. Por isso, ele diz que as empresas de navegação devem ter flexibilidade com os clientes e estarem preparadas para trabalhar com menores margens. Por outro lado, ele enxerga potencial nesse tipo de movimentação de carga, caso os projetos de infraestrutura anunciados pelo governo saiam do papel nos próximos anos.

O gerente de assuntos institucionais da Aliança Navegação, Mark Juzwiak, destaca a fase de interiorização de projetos de geração eólica no Brasil, antes concentrados nas regiões Nordeste e Sul. Ele explica que a cabotagem costuma ser mais competitiva quando o destino final fica até 300 quilômetros do porto. A Aliança já entregou pás eólicas em diferentes portos, como Salvador (BA), Cabedelo (PB), Fortaleza (CE) e Suape (PE).

A logística é considerada cara e depende de fatores como a distância do porto, os obstáculos e segurança no trajeto e a disponibilidade dos equipamentos. Em alguns casos, segundo Juzwiak, o frete chega a 50% do valor total do transporte. Às vezes, os tre-

Sindipesa avalia que setor eólico é exceção e não foi afetado por causa dos contratos definidos e dos investimentos

chos em terra demandam carretas especiais com eixo direcional para fazer algumas curvas.

Juzwiak ressalta a necessidade de coordenação entre as empresas de logística, o armador, agentes e órgãos envolvidos ser bem feita para evitar custos adicionais. Em Santos, por exemplo, existem restrições da polícia federal na quantidade de pás eólicas movimentadas. Um erro no planejamento pode deixar a carga armazenada no fim de semana, encarecendo a logística.

Ele conta que numa operação em Salvador (BA) foi necessário derrubar muros e postes para passagem da carga, o que demandou planejamento e negociação com a companhia docas. Em Cabedelo (PB) foram tapados buracos no trajeto. “Às vezes é preciso pegar o percurso mais longo e o porto mais distante para te dar mais condição de fazer o transporte. Nem sempre o mais curto é o melhor”, explica.

Juzwiak conta que a Aliança está prospectando novos contratos e ten-

tando conseguir informações mais apuradas sobre o mercado. No entanto, ele diz que existe muita incerteza e que há projeções antigas e contratos fechados que ficaram defasados ou foram adiados. Ele acredita que os projetos de geração de energia devem ter prioridade nos próximos anos devido ao aumento do consumo e a queda no nível dos reservatórios. A empresa possui expectativa de melhora no segundo semestre caso se confirme o transporte de projetos eólicos nos próximos dois meses.

O diretor de infraestrutura de transporte do grupo Progen, Roberto Mac Lennan, observa que existe grande quantidade de novos projetos no compasso de espera. Em relação à movimentação de carga de projetos, ele identifica boas oportunidades para os segmentos: eólico, elétrico e de papel e celulose. Para Mac Lennan, a instabilidade política e econômica é o maior problema no momento. “Quando não há estabilidade institucional, ninguém implementa investimentos porque não se sabe o que vai acontecer. Investimento demanda previsibilidade”, ressalta Mac Lennan.

A expectativa das empresas de engenharia é que a economia só deve se recuperar entre o final do segundo semestre de 2016 e o primeiro semestre de 2017. Mac Lennan destaca que a retomada da infraestrutura é a principal aposta do novo modelo de crescimento. “É a única variável que poderia trazer aumento de competitividade do país no curto prazo, porque moveria um pouco a produtividade e a economia”, analisa.

Na visão da Progen, os principais investimentos que acontecerão no Brasil nos próximos 18 meses estão relacionados às licitações de concessões existentes. A empresa de engenharia acredita que projetos de portos, aeroportos e algumas rodovias têm boas chances de serem executados, enquanto ferrovias devem ter investimentos mais limitados à expansão de trechos operados pelo setor privado. “O Brasil ainda é um país muito interessante. Existe muita oportunidade, podíamos voltar a ver esses projetos saírem do papel de forma rápida”, projeta Mac Lennan. ■

Ecoporto Santos

Iniciada as operações dos portêineres

O Ecoporto Santos, terminal portuário do Grupo EcoRodovias, conta com três novos portêineres. Cada grua possui aproximadamente 120 metros de altura e pesa 1,6 mil toneladas. De acordo com o presidente do Ecoporto Santos, José Eduardo Bechara, o mais importante, nesse primeiro momento, não é a quantidade de movimentos por hora, mas a busca da excelência no processo operacional. “Sempre nos destacamos pelos nossos ótimos números de movimentação e, por isso, afirmo que após superarmos essa curva de adaptação, o número de movimentos por hora terá destaque”.

A instalação dos equipamentos e de todo o sistema tecnológico gerou um novo planejamento no fluxo de contêineres. Toda a retaguarda da operação foi redesenhada e modernizada para atender a velocidade que os portêineres oferecem.

Crescimento

Chibatão movimentou mais 7% no trimestre

O porto Chibatão apresentou crescimento de 7% no volume de exportações no segundo trimestre, comparado com os três primeiros meses deste ano. O terminal é responsável por cerca de 80% de toda a carga movimentada no estado do Amazonas. No acumulado de abril a junho deste ano, o terminal realizou 774 movimentações de exportação. Já no primeiro trimestre, o número chegou a 720.

O embarque de cargas da modalidade cabotagem também sofreu leve aumento no período. Enquanto no primeiro trimestre foram efetuadas 16,8 mil movimentações de cargas, o segundo registrou 16,9 mil.

TMIB

Empresa inicia exportação de soja pelo terminal

A VLI, empresa de logística que comanda as operações no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado em Barra dos Coqueiros (SE), concluiu o carregamento do terceiro navio graneleiro a atracar neste ano no litoral sergipano. Uma parceria com a *trading* Multigrain permitiu que a unidade começasse a exportar soja convencional, abrindo uma nova rota para o escoamento da produção nacional do insumo. Anualmente, 150 mil toneladas do grão serão movimentadas na unidade.

Esse montante pode aumentar ao longo da vigência do contrato que estabelece os moldes da operação estruturada para exportar soja até 2025. Nos últimos anos, as atividades no TMIB ficaram voltadas à importação de produtos como coque, trigo e fertilizantes, além dos trabalhos de suporte a plataformas de petróleo localizadas na costa do Sergipe. A Multigrain investiu R\$ 15 milhões na reforma de um armazém e na instalação de equipamentos que permitem a movimentação do grão. Já a VLI desenvolveu as condições técnicas para implantação do processo, que atende exclusivamente à *trading*.

A soja movimentada no TMIB é não-transgênica, uma especialidade hoje dentro do mercado de grãos no Brasil. As cargas são transportadas por caminhões que partem do interior da Bahia e do Piauí com destino ao litoral sergipano. O produto é exportado, principalmente, para países da Europa e da Ásia, como Rússia, Japão e China.

O projeto começou a ser discutido pelas diretorias da VLI e da Multigrain há dois anos. Um dos pontos observados durante esse processo foi o potencial de crescimento do TMIB. O terminal está localizado perto de importantes corredores logísticos e rodovias, como a BR-101. Além disso, possui uma eficiência operacional que minimiza o risco de formação de filas.



A Prumo Logística saiu na frente e formou os primeiros operadores

FHM

Primeira turma de Operador VTS do Brasil

A Fundação Homem do Mar (FHM), instituída pelo Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar), formou a primeira turma do curso de Operadores de Serviço de Tráfego de Embarcações (VTS) do Brasil. O curso é acreditado pela Autoridade Marítima Brasileira.

Os primeiros Operadores de VTS do Brasil pertencem à empresa Prumo Logística, proprietária do porto do Açú, em São João da Barra, no estado do Rio de Janeiro. Eles concluíram o curso realizado no Centro de Simulação Aquaviária (CSA). Dentre os novos operadores, um destaque: para Bianca Emme, a primeira mulher a se qualificar como operadora de VTS do Brasil.

ESTALEIRO COSTA BRAVA
CONSTRUÇÃO NAVAL
EMBARCAÇÕES DE AÇO
PROJETO E CONSTRUÇÃO DE EMBARCAÇÕES PARA QUALQUER PROPÓSITO DO CLIENTE

(79) 3043-5114 | (79) 9982-8674
www.estaleirocostabrava.blogspot.com.br

Dois metros a mais

Operadores portuários e Codesp se unem para ampliar profundidade do porto de Santos

Tamara Menezes

Dois metros em dois anos. Com essa fórmula, o porto de Santos pretende se tornar o principal distribuidor de cargas da América do Sul e se firmar como porta de entrada para navios Post-Panamax no Atlântico Sul. Reunidos em torno da iniciativa Santos 17, que faz referência ao ano de conclusão e à profundidade desejada, operadores portuários e terminais firmaram parceira com a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). A partir de setembro, eles vão promover estudos para conhecer melhor o estuário, o comportamento hidrodinâmico e o caminho percorrido pelos sedimentos tanto no canal de acesso quanto nos berços de atracação. Parte do custo será financiado pelos terminais.

Envolvendo diferentes entidades e empresas atuantes no porto paulista, a meta é descobrir exatamente até qual profundidade o leito pode ser dragado com base em suas características naturais e avaliar a viabilidade ambiental e econômica desse aumento. Feita por pesquisadores de diversas áreas da Universidade de São Paulo, a análise deve indicar a melhor solução para a manutenção do calado e para o desenvolvimento do porto.

— Vamos descobrir até onde podemos ir com o aumento da capacidade a partir da melhoria da nossa geometria. É um projeto de infraestrutura para atender ao máximo à expectativa

Estudo definirá até qual profundidade o leito pode ser dragado com base em suas características

de demanda futura, até onde for viável economicamente e considerando o possível prejuízo, caso não façamos essa intervenção — justifica Luis Claudio Santana Montenegro, diretor de Planejamento Estratégico e Controle da Codesp. Com os dados, será possível explorar ao máximo e otimizar a capacidade atual de movimentação para alcançar mais produtividade.

Parte do desafio é encontrar formas de abrir caminho para a passagem de navios com grandes dimensões e manter essa distância a um custo razoável. Projetados para receber embarcações com menos de 300 metros de comprimento, o porto e seu canal de acesso têm recebido a nova classe, com até 336 metros e até 48 metros de largura em operações que, embora autorizadas pela Capitania dos Portos, ocorrem em regime especial e exigem estudos para que a segurança seja preservada.



Enquanto se prepara para o futuro, Santos tem batalhado para manter o calado homologado em dezembro, de 13,2 metros em toda sua extensão para uma profundidade de 15 metros. No início de agosto, a autoridade portuária se comprometeu a refazer a batimetria, que calcula a massa de água desde o fundo até a superfície, nos cais. A medição vai indicar o nível de assoreamento em cada trecho desde a última dragagem de aprofundamento.

Desde o fim de 2014, Santos conta com um serviço emergencial de desassoreamento para manter seu calado operacional. Uma nova licitação vai encarregar uma empresa de realizar o serviço ao longo de três anos. Feita no âmbito do Programa Nacional de Dragagem, da Secretaria Especial de Portos (SEP), a contratação está travada no órgão.

As primeiras respostas para o projeto Santos 17 devem ser dadas até o fim de março de 2016, após a assinatura — prevista para o fim de agosto no fechamento desta edição — de uma parceria com a Universidade de São Paulo. O Instituto Nacional de Pesquisas Hidrológicas, ligado à SEP, deverá atuar como auditor dos resultados, que também vão investigar o impacto ambiental da eventual intervenção.

A expectativa é que os modelos matemáticos, alimentados com dados experimentais recolhidos na Baía de Santos, indiquem as adequações ne-



Codesp/Divulgação

Andre Luiz Mello



SERGIO GUEDES

Sindiporto não foi procurado para participar do diálogo em torno do Santos 17

cessárias para aumentar a segurança da navegação no canal de acesso e terminais. Também devem revelar os primeiros indícios sobre a exequibilidade do aumento da profundidade entre leito e a superfície da água no porto de Santos. Os pesquisadores vão conferir a geometria das áreas de navegação e possíveis interferências em relação ao cais, que sofrerão com a pressão do deslocamento lateral na atracação. "Se os berços não forem adequados, o conjunto de rebocadores passa a ter maior responsabilidade e precisa atuar segurando o navio, com uma velocidade menor", aponta Sergio Guedes, presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação e Tráfego Portuário (Sindiporto), que representa os rebocadores e outras empresas de apoio portuário.

Outro impacto da passagem dos Post Panamax a ser estudado será sobre outras embarcações atracadas tanto nas margens de Santos quanto do Guarujá. "Um navio como os que se está esperando, com comprimento de 360 metros e largura (boca) de 49 a 50 metros, é como se fosse um prédio de cem andares. É um *Empire State* deitado navegando ao longo do canal, deslocando uma massa de água de cerca de 120 mil toneladas", compara Viriato Geraldes, gerente de Operações da Praticagem de Santos, que reúne os responsáveis por orientar as manobras de navios na região.

Guedes, do Sindiporto, conta que a entidade não foi procurada formalmente para participar do diálogo em torno do Santos 17 e que desconhece os planos, mas se preocupa com as regras de cruzamento para navios de grandes dimensões por causa das sinuosidades e do fluxo intenso. "Santos tem um canal relativamente longo, sinuoso e estreito. Tem berços de atracação nas duas margens, além de um *ferryboat* que cruza o canal e várias embarcações de esporte e recreio, que passam de um lado para o outro com passageiros. É um porto *sui generis*, além de ter uma movimentação muito intensa. As restrições geográficas precisam ser discutidas antecipadamente", apoia Geraldes, da Praticagem de Santos.

A frota de rebocadores necessária para lidar com as grandes embarcações é outro ponto de atenção. Esses barcos enormes exigem perícia e muita potência no reboque já que, a baixas velocidades, fica difícil controlá-los a partir da ponte de comando. A melhor composição da frota deverá ser indicada a partir de simulações. Guedes lembra que, se ela precisar ser revista — seja em relação ao seu número ou à potência —, será necessário tempo. "As soluções para atender aos novos parâmetros não são de prateleira. Mudar perfil de frota de rebocadores demanda uma resposta da indústria naval", adverte.



Na contramão

O canal do porto de Santos pode perder 50 metros na largura. O Ministério Público Federal (MPF) em Santos quer reverter o alargamento de 170 para 220 metros iniciado em 2010 por conta de danos ambientais. As praias de Santos vêm sofrendo erosão e tiveram diminuídas suas faixas de areia. Segundo a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a dragagem não é responsável pela alteração e tenta evitar que o processo vá adiante. O MP entrou com pedido na Justiça pedindo a redução.

A Codesp providencia um estudo sobre os impactos da eventual redução para o porto. Paralelamente, outro estudo tentará identificar alternativas para diminuir a erosão das praias, com medidas mitigadoras. O MP estima que 40% dos cinco quilômetros de extensão da orla santista foram afetados.



Para ele, a busca dos terminais por mais eficiência não pode prejudicar o desempenho de outros setores portuários. “Com navio maior, o rebocador ganha importância maior, pois vai mitigar o risco nas operações. Isto exige dedicação do setor e precisa ser remunerado. Quem paga a conta do rebocador não é o terminal, é o armador”, destaca o executivo, ao elencar o investimento em embarcações mais rápidas, modernas e versáteis, com menor consumo de combustível, que demandam também mais treinamento das equipes.

A Capitania dos Portos de São Paulo analisará os estudos prévios e simulações feitos pela autoridade portuária com base na legislação internacional de referência, além de examinar os requisitos constantes nas Normas da Autoridade Marítima Brasileira. Entre os estudos recomendados pelo órgão, conforme informado em nota à **Portos e Navios**, estão a estabilidade de taludes após o aprofundamento possível ou pretendido do canal - erosão das margens provocada pelos navios em movimento; e a modelagem hidrodinâmica para estudo da interação no canal sob diferentes condições meteorológicas.

As informações darão subsídio para determinar eventuais restrições e limites operacionais como o calado máximo recomendado, a altura mínima da maré, a intensidade máxima da corrente e do vento, bem como autorizar a realização de manobras especiais adequadas a cada necessidade específica, incluindo o número e tipo dos rebocadores, emprego de equipamentos espe-

Projetado para embarcações com menos de 300 metros, o porto tem recebido navios com até 336 metros

ciais, número de práticos necessários, entre outros.

A pesquisa da USP deverá também determinar novos parâmetros como folga na quilha, necessidade de molhes, plano de amarração para os demais navios, velocidade adequada dentro do estuário e o balizamento do canal. Em seu escopo, a investigação inclui a pesquisa sísmica, morfologia de fundo e aspectos de resistência estrutural ao longo do cais. “A parte que fica embaixo d’água é apenas uma das dimensões. Temos que pensar na largura do canal, no raio de curvatura, e na parte que fica acima da linha d’água, o calado aéreo. Vamos saber sob quais condições de vento se poderá manobrar em segurança”, enumera o comandante Geraldês.

A Praticagem de Santos tem contribuído para a formatação do projeto Santos 17 com a experiência de seus profissionais e com dados de seu Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT), inaugurado em setembro passado e que

custou R\$ 8 milhões. A sala de controle tem equipamentos de última geração que analisam a meteorologia, marés, correntes marítimas, visibilidade e intensidade e direção dos ventos, além de contar com câmeras por todo o porto. As informações serão parte do insumo da pesquisa preparada para o Santos 17 e, até o próximo ano, contribuirão para um sistema de previsão das condições de navegação com antecedência e confiabilidade superior a 90%.

Os aparelhos também monitoram o tráfego para garantir o máximo de segurança possível. “Nosso maior retorno (ao investimento) é a quantidade de manobras completadas com contêineres de grande porte, de 335 metros com boca até 48 metros, sem qualquer acidente. Numa área tão restrita em termos de espaço, com porte cada vez maior e operando dia e noite, uma quantidade tão pequena de acidentes (0,002% do total, um registro este ano) é um grande indicador”, justifica o prático Geraldês. Em média 32 manobras são realizadas diariamente em Santos.

O C3TO foi elogiado pelo professor Belmiro de Castro Filho, do Instituto Oceanográfico da USP, que vai analisar o regime das águas e o fluxo de sedimentos no porto de Santos. O estudo é parte de um convênio da universidade com a Codesp que garantiu à instituição de ensino a cessão de um armazém em troca também do fornecimento de dados sobre a Baía de Santos. “Outros portos do Brasil estão começando a instalar sistemas semelhantes, mas eles foram os pioneiros”, observa. Castro Filho vai integrar informações colhidas pelo monitoramento da Praticagem e por aparelhos de seu laboratório no local a modelos matemáticos que simulam, no computador, processos físicos que ocorrem no sistema estuarino. As equações serão comparadas com simulações e dados reais, além de validarem resultados dos experimentos previstos.

— Embora sejam medidas as correntes só em dois pontos, o modelo permite extrapolar para todo o sistema. Teremos um mapa de correntes de toda a região, inclusive previsão de correntes e de ondas, que são responsáveis pelo transporte de sedimentos e ocasionam erosão e assoreamento. Com o modelo

**DO MANUSEIO
À ARMAZENAGEM,
EXCELÊNCIA NA
MOVIMENTAÇÃO
DE GRANÉIS EM
TERMINAIS PORTUÁRIOS.**

A Kepler Weber é referência em sistemas para movimentação de granéis sólidos. Fornecemos soluções diferenciadas para carregamento, descarregamento e armazenagem de equipamentos especiais em estações de transbordo multimodais, portos marítimos e fluviais. Uma tecnologia que gera resultados de alta eficiência e menor impacto ambiental.

Todo o know-how da Kepler Weber, em mais de 90 anos trabalhando com grãos, agora também gera resultado para o mercado de granéis. É a tecnologia de uma marca em constante desenvolvimento, abrindo caminho para uma nova era de produtividade no seu negócio.

 /keplerweber  @keplerweber  /keplerweber

KEPLERWEBER®



Armazenagem de resultados. Esse é o nosso negócio.

calibrado e validado pelas observações, não será complicado simular cenários que não existem, como as consequências da modificação na topografia da região e até uma eventual dragagem. Bastará modificar as variáveis, ver os impactos na hidrodinâmica e, finalmente, no transporte de sedimentos — explica o pesquisador. Iniciada em julho, sua análise ficará pronta só em 2017, já que exige um longo período de coleta de dados.

Conhecer melhor a Baía de Santos vai contribuir para planejar o desenvolvimento do porto, da cidade e também responder a questões que interessam a comunidade local. Há pelo menos três anos, paira uma dúvida a respeito do assoreamento e erosão cada vez mais intensos em praias da região. A suspeita é que os problemas estejam ligados às dragagens recentes. A redução da faixa de areia é mais forte na Ponta da Praia, área nobre de Santos, e o acúmulo de areia é maior na Praia Góes, do outro lado da Baía, no Guarujá. Os estudos contratados vão esclarecer a movimentação de sedimentos dentro da baía de acordo com a dinâmica da água e dos ventos e ainda indicar se há áreas mais complexas a dragar.

— Não há comprovação de que a dragagem anterior causou erosão. Mas vamos estudar essa questão também para entender o impacto sócio-ambiental — pondera Antonio Passaro, presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP) e um dos idealizadores do Santos 17. "É interesse da Prefeitura e da comunidade conhecer o comportamento da baía mais a fundo. Compreendendo bem os reflexos das dragagens, podemos até, se for o caso, prever ações corretivas e preventivas", complementa Montenegro, da Codesp. "Quando se modifica a topografia do canal estuarino, muda o fundo. As correntes e as ondas são alteradas também porque são fortemente influenciadas pela topografia do leito. Elas são responsáveis pelo transporte de sedimentos e do material em suspensão na água, que pode se depositar em uma região", alerta o professor Castro Filho.

Após a avaliação inicial, caso seja confirmada a viabilidade da ampliação

Desde 2014, Santos conta com um serviço emergencial de desassoreamento para manter seu calado operacional



ANTONIO PASSARO

Desafio é prever qual será a demanda do porto daqui a 20 anos

da profundidade dos cais, os terminais de Santos já se comprometeram a arcar com os custos do estudo ambiental necessário ao licenciamento da obra e com o projeto executivo, que vai indicar a melhor solução de engenharia. Ao aprofundar o canal, não se sabe o que se vai encontrar. Para manter o nível, a dragagem se torna complexa e cada vez mais cara, abrindo espaço para outras alternativas. A esse esforço de ampliar a eficiência do porto, unem-se outras ideias para a região.

Um dos projetos mais esperados é a construção de um túnel submarino ligando Santos e Guarujá, que deverá reduzir o tráfego de *ferryboats* na Baía. Voltado para o transporte de pessoas, não deverá influir na logística do porto, mas configura um limitador prático para sua ampliação. O teto do túnel



será instalado a 21 metros de profundidade. Sobre ele, para evitar que flutue, deverá haver uma camada de material. Roberto Teller, presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), avisa que a distância prevista no projeto leva em conta a segurança da navegação.

Chamada de Túnel Submerso, com 762 metros embaixo d'água, a via deveria ter começado a ser construída em janeiro, mas não tem previsão para sair do papel após problemas no edital da licitação terem sido apontados pelo Tribunal de Contas de São Paulo. A obra também está ameaçada pelo ajuste fiscal promovido pelo governo federal, já que o limite de endividamento do estado de São Paulo precisará ser expandido para garantir os recursos necessários. O traçado passa sob o porto de Santos e será o primeiro sob as águas no Brasil.

— Se acontecer realmente de o projeto do túnel ir adiante, o executor, junto com autoridades locais, portuária e marítima, vai estabelecer regras especiais enquanto os trabalhos estiverem em andamento. Não há impeditivo, mas tem que haver planejamento e coordenação para definir os horários de entrada e saída nos horários mais convenientes — ressalva Viriato Gerales, da Praticagem de Santos.

Outra opção à ampliação do canal de acesso é o projeto Santos Vlakte. Inspirado no Maasvlakte, ampliação do porto de Roterdã, na Holanda, consiste na possibilidade de se construir



Codesp/Divulgação

uma plataforma *offshore* para expandir o cais em direção ao alto-mar, em vez de interferir na estrutura que já existe. Essa ação faria sentido porque a tendência de agigantamento dos navios é irreversível, concordam todos os especialistas ouvidos pela **Portos e Navios**. Isso exigirá que a capacidade seja aumentada constantemente, o que elevaria custos com dragagem e soluções tecnológicas que deem conta de barrar o assoreamento.

Navios com maior capacidade, tanto de contêineres como de grãos, oferecem melhores condições em termos de fretes e custos em geral. Cláudio Loureiro, diretor executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), pondera que o aumento não é ilimitado. “Tampouco significa que navios menores não continuarão a operar para cumprir determinadas operações. Contudo a tendência no comércio global, sobretudo envolvendo nações com grandes economias como o Brasil, é o emprego de embarcações que garantam ganhos em escala e, conseqüentemente, redução relativa de custos”, diz.

Para comparar, basta lembrar que, há dez anos, os navios mediam por volta de 160 metros de comprimento por 25 de largura. Há dois anos, com a dragagem que levou Santos ao nível atual, uma nova gama passou a frequentar o porto. Hoje já há projetos em construção que podem chegar a 400 metros de comprimento, aproveitando ao máximo as dimensões da rota que está sendo construída paralelamente ao Canal

do Panamá e com capacidade para até 20 mil TEUs.

Montenegro, da Codesp, comenta que todos os tipos de carga vêm sofrendo processo de “jumborização” e ficam cada vez maiores. Navios, aviões, caminhões crescem para reduzir custos unitários. Os contêineres são os principais beneficiados e dão retorno mais rápido. “Desde a década de 1970, há uma tendência de containerizar todo tipo de carga. Até soja tem sido movimentada assim. No caso do café e açúcar, isso já é uma realidade”, conta.

Embora traga vantagens mais óbvias para os terminais de contêineres, o processo da ampliação do calado em Santos é interessante para todo o complexo. Montenegro observa que o melhor conhecimento das condições operacionais vai agilizar o tráfego de embarcações. “Não só porque é um ativo muito caro para ficar parado mas, pelo modelo logístico atual, as empresas trabalham *just in time*, sem muito estoque. O tempo ocioso tira a capacidade do porto. Não podemos ficar com o berço vazio esperando condições operacionais favoráveis”, segue o executivo.

Nesse contexto, um cais em águas profundas, a 10 ou 20 quilômetros da baía, poderia ser viável. No porto de Roterdã, a expansão se deu com o aterramento em mar aberto para a criação de uma ilha artificial. O recurso também foi usado em Le Havre, na França, em Xangai, na China, e em Bilbao, na Espanha. Seria um projeto de longo prazo, mas Montenegro estima que, se a dra-

gagem ficar muito cara, abrirá espaço para alternativas. “Poderíamos disponibilizar áreas antigas para a cidade e desenvolver novas, com características até mais interessantes do que se tem hoje, como mais retroárea disponível”, arrisca.

Já Passaro, da BTP, que é holandês como o Maasvlakte, considera que hoje o Santos Vlakte é “conversa fiada” e que o desafio é prever qual será a demanda daqui a 20 anos. “Teríamos que pensar para quem construir algo assim. Creio que seria para receber navios ‘ultra’, com mais de 20 mil TEUs. Tomara para o Brasil que isso aconteça um dia, que se tenha um intercâmbio comercial nesse volume”, torce, incrédulo.

Além das especulações, decisões tomadas a mais de 1,2 mil quilômetros de Santos podem trazer grandes mudanças ao porto. A Secretaria Especial de Portos recebeu recentemente o aval do Tribunal de Contas da União para sua proposta de privatização de nove terminais em Santos com leilão esperado para este ano. O processo se arrasta desde 2013 e ainda não há acordo entre os órgãos sobre o formato da concessão. Outra medida em debate é a entrega à iniciativa privada da gestão do canal de acesso, modelo que poderá ser adotado em outros portos para agilizar contratação de obras e manutenção. As duas medidas podem afetar os planos dos terminais e o Santos 17.

O movimento capitaneado pelos terminais no porto de Santos vai ao encontro do que está acontecendo em outros países. Na Costa Leste norte-americana, a perspectiva de receber os novos supernavios que serão capazes de atravessar o canal do Panamá levou os principais portos a investirem no incremento de sua capacidade. A passagem no país centro-americano deve começar a operar comercialmente no primeiro semestre de 2016. Enquanto os novos acessos e eclusas vão tomando forma na via panamenha, os portos dos Estados Unidos entram em obras.

Miami já passa pela adaptação, que inclui novos acessos terrestres e dragagem. Saiu na frente e espera tirar vantagem da super frota antes que o vizinho Port Everglades, maior porto de

contêineres da Flórida em 2014, comece sua própria dragagem. Atualmente ambos recebem Post Panamax mas não podem carregá-los em toda a sua capacidade e as manobras só são permitidas sob condições especiais, mais ou menos como ocorre em Santos. Miami aposta que o serviço de transbordo e o crescimento de seu mercado consumidor servirão como um atrativo para justificar o forte investimento.

Portos na Costa Oeste têm profundidade naturalmente maior e já conseguem movimentar cargueiros de grande porte. Na Costa Leste, Baltimore e Norfolk aprofundaram seus cais nos últimos anos. Nova York e Nova Jérsei fizeram o mesmo e estão eliminando uma restrição de altura. Uma ponte no meio do caminho para o porto será alcançada cerca de 20 metros. Só na Flórida, existem 15 portos. Vários anunciaram que pretendem investir no aumento do calado operacional. Savannah e Jacksonville já estão sendo dragados.

A Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA, na sigla em inglês) estima que portos e parceiros privados estão investindo mais de US\$ 9 bilhões por ano em modernização e expansão. Já o governo do país facilitou os procedimentos para autorizar dragagens. Os portos dos EUA vão concorrer uns com os outros quando as novas rotas forem estabelecidas. E ainda competir com o modal ferroviário, já que muitas vezes sai mais barato e rápido transportar contêineres por trem naquele país.

No Brasil, a questão chave é prever se haverá carga suficiente. Em meio ao recuo dos investimentos provocado pela crise política vivida no país, sobram dúvidas sobre o futuro. Com mais de oito mil quilômetros quadrados de costa, nem todos os principais portos brasileiros têm efetivamente

condições de receber navios maiores. Falta um local capaz de receber esses gigantes. Santos seria a escolha natural, considerando sua proximidade com o mercado consumidor. “Na retroárea de Santos, nossa área de influência é o estado de São Paulo, a região Sudeste, o Brasil inteiro”, carimba Montenegro, da Codesp. “Do Rio de Janeiro para baixo é onde fica o mercado mais competitivo em termos de indústria. Santos movimentava 33% do volume de contêineres movimentados no país, de tudo o que é importado e exportado”, argumenta Patrício Junior, presidente do Porto Itapoá, em Santa Catarina.

Antonio Passaro, da BTP, acredita que estamos diante de uma grande oportunidade: enquanto os portos no Hemisfério Norte vão reforçar o comércio com navios cada vez maiores, chegando a transportar até 20 mil TEUs, a frota que atualmente percorre a rota Estados Unidos e Europa-Pacífico poderá ser empregada no sentido Norte-Sul. Embarcações com capacidade para movimentar acima de 10 mil TEUs passariam, então, a se dirigir para a América do Sul. Elas já estariam disponíveis e têm custo unitário menor. “É uma certeza que navios com 14 mil TEUs vão passar pela costa brasileira e parar em algum porto. Se tivéssemos capacidade para recebê-los hoje, chegariam amanhã. Mas não vão entrar meio-cheios, meio-vazios. Para entrar cheio, não há qualquer porto preparado nesse momento”, lamenta.

— Todo armador tem interesse em colocar em suas linhas navios maiores que permitam ganhos em escala. Contudo, os maiores navios do mundo ainda não são direcionados ao Brasil. Ainda que haja no país terminais modernos e eficientes, continuamos enfrentando problemas estruturais, entre os quais se destacam as restrições nos

canais de acesso à navegação. Precisamos dispor de sistemas logísticos operando sem gargalos estruturais e burocráticos”, resume Loureiro, do Centronave, que representa o segmento de transporte marítimo, principalmente de longo curso, e responde pelo transporte de mais de 70% das exportações brasileiras em valor e por mais de 98% das cargas em contêineres na exportação e na importação.

Uma das preocupações sobre o projeto Santos 17 é a real necessidade de tamanho investimento. “O navio vai onde tem carga e está dimensionado para o que temos de corrente de comércio. Não adianta trazer navios de 18 mil TEUs se não temos terminal ou comércio para girar essa quantidade. Tudo deve estar alinhado com o que nós geramos e demandamos”, alerta Sergio Guedes, do Sindiporto. Mas o volume de carga projetada tranquiliza Roberto Teller, da Sopesp. Segundo o especialista, estudos encomendados pela SEP indicariam que Santos pode duplicar a sua capacidade de movimentação de carga com o advento de profundidade projetada e a vinda de navios maiores no decorrer dos próximos cinco anos.

— Embora estejamos vivendo um momento conjuntural adverso, a tendência do comércio exterior brasileiro é de crescimento, haja vista o potencial de nossa economia. A carga vai onde

Codesp/Divulgação



As primeiras respostas para o projeto Santos 17 devem ser dadas até o fim de março de 2016, por uma parceria com a USP

houver melhores condições de escoamento. Se determinado porto oferece maior eficiência na movimentação de cargas, a tendência é que os usuários tenham preferência por ele. Como desdobramento fará também com que outros terminais se empenhem para oferecer as mesmas condições — e até melhores — para não perder clientes. É um efeito salutar da concorrência que tem como resultado eficiência e menores custos — arremata Loureiro, do Centronave. Ele afirma que os fretes no segmento de contêineres estão em patamares mais baixos que há 20 anos devido, entre outros fatores, à grande concorrência no setor.

Patrício Junior, do Porto Itapoá, acredita que as crises ficam entre dois momentos de pico. “O momento certo de investir é agora, que estamos por baixo. Assim, na hora que tudo melhorar, poderemos crescer de forma sustentável”, analisa, com otimismo. Como ele, outros especialistas convergem para a conclusão de que a depressão econômica é passageira. Mas ainda há incerteza. “Nesse momento não tem carga brasileira suficiente. A importação diminuiu quase 20% e a exportação sofre. De qualquer modo, os navios maiores não vão poder entrar nos portos de Buenos Aires e Montevideú de jeito nenhum. Essa carga para lá passará por *transshipping* que pode ser feito em Santos”, conjectura Passaro, da BTP.



Fábio Maradei



ROBERTO TELLER

Distância prevista no projeto leva em conta a segurança da navegação

MK2



PATRÍCIO JUNIOR

O momento certo de investir é agora, que estamos por baixo, para um crescimento sustentável

Há um consenso de que o futuro do porto de Santos, com as novas profundidades, será o serviço de *transshipping*, ou transbordo, para elevar o fluxo. “O navio de grande porte traz e leva a carga de longo curso e, no porto brasileiro, será feito o transbordo da carga”, prevê Claudio Loureiro, do Centronave. O serviço poderia compensar a queda gradual no número de navios que vem sendo sentida ano a ano e atribuída ao crescimento das dimensões dos contêineres. A Praticagem de Santos revela que eram feitas 40 manobras por dia há dois anos, contra 32 em 2015. O comandante Gerales, entretanto, não informa o impacto da

redução. “Estamos analisando o questionamento técnico e operacional. Não tenho como dizer como isso afeta a parte comercial. Vamos ver quando acontecer”, desconversa.

Embora defenda o investimento do governo na ampliação do calado na cidade paulista, Patrício Junior, do Porto Itapoá, ressalta que outros portos deveriam ter, no mínimo, capacidade de calado de 15 metros. “Não adianta ter um super homem e uma porção de gente fracote embaixo. Temos que ser uma Liga da Justiça: gente forte em tudo quanto é lugar. Senão o país não cresce”, resume. De acordo com o executivo, se o navio não tiver condição de entrar e sair na capacidade máxima no último e no primeiro porto de escala, ficará subutilizado e perderemos milhões de dólares por falta de investimento em infraestrutura. Seria necessária uma análise para determinar quais terminais estão localizados em áreas que podem alcançar maior profundidade.

Patrício avalia que, no Norte e Nordeste do Brasil, só dois portos estariam aptos a receber Post Panamax: Pecém e Suape. Porém ambos, em sua visão, não têm grande volume de carga a ser movimentada. “Eles são uma opção quando o navio vem da Europa, EUA e Caribe. Mesmo assim, como as indústrias estão ao Sul, eles teriam que vir a outros portos para recarregar”, diz. A região seria a preferida nas rotas vindas da Ásia, que em geral contornam a África do Sul. O especialista descarta o Rio de Janeiro e o porto de Rio Grande como alternativas por conta de seu fraco volume.

Tratando da movimentação de contêineres, Santa Catarina e Paraná, após São Paulo, seriam os estados prioritários para se garantir condições de navegação de grande porte. O administrador insiste na importância de garantir condições equânimes em, pelo menos, mais dois ou três portos brasileiros para que embarcações estrangeiras tenham opções. “Se Santos tiver mais capacidade e puder gerenciar melhor, vai atrair mais tráfego. Mas, se os outros portos em volta não acompanharem, não adianta, assinala. ■

Investimentos em infraestrutura

Aumento do percentual da taxa de retorno é avaliado positivamente pelo mercado

Carmen Nery

Em meados de julho, o Ministério da Fazenda divulgou alterações nos parâmetros de cálculo da taxa de retorno, elevando de 8% para 10% o novo percentual anual para o custo médio ponderado de capital (WACC, na sigla em inglês Weighted Average Capital Cost). O WACC é a taxa que indica o nível de atratividade mínima do investimento; ou seja, ele é o retorno que se esperaria ter em outros investimentos mais seguros do que o atual. Trata-se de uma das formas de se calcular a taxa de desconto, que é o custo de capital utilizado em uma análise de retorno.

Segundo o Ministério da Fazenda, o WACC será utilizado como a taxa de desconto para o cálculo da tarifa máxima ou do valor de outorga dos próximos leilões dos arrendamentos portuários, dois dos três critérios que poderão ser utilizados na análise das propostas pelas áreas ofertadas, além da maior movimentação de carga.

O setor considera positiva a elevação da taxa de 8% para 10%, mas é contra, por princípio, a uma eventual iniciativa do governo em fixá-la. No comunicado divulgado em 15 de julho, o Ministério da Fazenda ressalva que o valor não corresponde à taxa efetiva de retorno do investimento — que depende, em última instância, das características intrínsecas à concessão, ao acionista e à estrutura de capital. O resultado mais

O setor considera positiva a elevação da taxa de 8% para 10%, mas é contra, por princípio, a uma eventual iniciativa do governo em fixá-la

provável será uma Taxa Interna de Retorno (TIR) efetiva do projeto diferente do valor apresentado.

Luiz Cunha, gerente sênior e especialista em infraestrutura da consultoria EY, diz que, em primeiro lugar, é preciso esclarecer as diferenças entre a Taxa Interna de Retorno (TIR) e o Custo Ponderado de Capital (WACC). A TIR é um resultado de saída do projeto após realizadas as análises de premissas operacionais — receita, impostos, investimentos — em um fluxo de caixa no período da concessão. Já o WACC é um dado utilizado pelo investidor para a sua percepção de risco. Trata-se da expectativa de retorno que é construída a partir da percepção de risco — sistêmico, grau de alavancagem, am-

Karlos Ceromy/Secom Maranhão



biental, custo da dívida — com a qual o investidor precifica o investimento.

— O investidor tem a percepção de risco pelo custo ponderado de capital e compara com a Taxa Interna de Retorno, que é um dado de saída do projeto. Se a TIR igualar o WACC, o investimento é viável. Como as duas variáveis são representações de retorno, há uma certa confusão no mercado, sobretudo na mídia. O que o governo considera e lança como referência é o WACC — distingue Cunha.

Mário Povia, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), explica que na realidade não há fixação de TIR no modelo de exploração de arrendamentos portuários, na medida em que não há re-



gulação econômica na exploração da atividade.

— Quando muito, o que temos é a fixação de preços-teto para determinadas rubricas (serviços), que a nova lei chamou (impropriamente) de tarifas de serviço. A necessidade de fixação de uma taxa de remuneração do capital, cujo conceito tratamos como WACC (e não propriamente como TIR), advém do modelo de *valuation* empregado nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, que também é utilizado nas concessões — diz Povia. Mas ele observa que há essa diferença (entre TIR e WACC), que é preciso ficar clara. “Nas demais concessões, monitora-se a TIR e compartilham-se ganhos de perfor-

Viola Jr./Câmara dos Deputados



MÁRIO POVIA

O que temos é a fixação de preços-teto para determinadas rubricas

mance e riscos de mercado. Já no modelo adotado para o setor portuário, no caso dos arrendamentos, os ganhos de performance são apropriados exclusivamente pelo empreendedor. Em contrapartida, qualquer problema de demanda ou risco empresarial do negócio é assumido integralmente pelo arrendatário, sem direito a reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Essa característica do modelo — que lutamos muito para ver mantida no novo marco regulatório, com sucesso — tem garantido a adequada atratividade econômica para o setor portuário nacional, mesmo em períodos de crise, como agora”, ressalta Povia.

Mas para Cunha, da EY, a discussão sobre retorno é precoce enquanto não estiverem claros o modelo de negócios das concessões — se será maior valor de outorga ou menor tarifa — e os riscos inerentes. Ele observa que não se sabe ainda quem vai cuidar dos riscos ambientais e qual o critério para definição dos vencedores, e nem está claro como será a alavancagem.

— Precisamos das premissas operacionais bem definidas, bem como a matriz de riscos. Sem isso, é prematuro falar em retorno, pois poderá haver fatores que gerem incerteza. Além disso, o setor portuário é complexo e, além das questões macro, há pontos específicos de cada segmento. O que é bom para o segmento de contêineres pode não ser bom para o de granéis líquidos. O momento atual é propício para o mercado se manifestar — considera Cunha.

Henrique Frizzo, sócio da área de direito público, relações com o governo e direito regulatório do escritório Trench, Rossi e Watanabe, observa

que o WACC é mais objetivo que a TIR, que avalia o retorno do investimento a longo prazo. O WACC será utilizado pelo governo como um balizador, sinalizando o quanto as empresas terão de disponibilidade para ofertar o valor da outorga, e o quanto poderão cobrar de tarifa — embora o WACC não seja o único elemento.

— O WACC é o parâmetro para justificar os valores colocados no edital e para as empresas fazerem seus cálculos. Esse é o limite a que o próprio governo se impôs. O WACC baliza o valor máximo de tarifa pelo governo e, do lado do investidor, o quanto ele poderá pagar pela outorga — diz Frizzo.

Ele observa que, a rigor, não há necessidade de o governo estabelecer um parâmetro, mas os projetos de infraestrutura sempre usam esses indicadores para se avaliar a viabilidade do empreendimento, ainda que eles sejam subjetivos.

— Ao definir um parâmetro, o governo está usando a mesma linguagem dos investidores, estabelecendo o máximo que eles poderão cobrar. As empresas vão fazer seus cálculos e definir seu retorno, reduzindo ou aumentando sua margem — explica Frizzo.

As ressalvas do Ministério da Fazenda e da Antaq devem dar maior confiança aos investidores, afastando o temor de que o governo esteja tentando engessar a lucratividade das empresas. Para Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), uma taxa de desconto de 10% é melhor do que a de 8%, mas ele considera que é uma bobagem do governo querer estabelecer a taxa de retorno.

— Pode ser que seja um parâmetro para que eles façam os cálculos para avaliar as propostas. Mas não faz sentido depois querer algar a capacidade do empresário de adotar uma tecnologia mais avançada, treinar melhor o pessoal e gerir melhor o terminal a fim de obter maior eficiência e alcançar, em vez de dez, 15% de retorno. O governo não pode algar isso — defende Manteli. Ele considera que o objetivo do governo deve ser apenas ter uma taxa como referência.

— Eu entendo que a Secretaria Especial de Portos está mudando a mentalidade de não impor uma taxa de retorno, mas apenas ter uma referência para fins de licitação. Todo mundo que apresentar proposta terá essa referência, mas, depois, o vencedor vai pôr o terminal para funcionar dentro de seus critérios de eficiência, mão de obra e equipamentos — diz Manteli.

Luiz Cláudio Santos, diretor da CGG Trading — uma das investidoras do novo Terminal Tegram, no Maranhão —, explica que a taxa de retorno é utilizada pelos investidores para avaliar se o empreendimento é viável. Uma taxa de retorno de 8% ou 10% para um ativo de longo prazo não chega a ser ruim, mas ele entende que não é o papel do governo a decisão sobre a viabilidade. “Isso pode servir como um balizamento para o governo sobre a viabilidade econômica, mas não cabe a ele dizer o percentual da taxa de retorno”, diz

O Tegram (Terminal de Grãos do Maranhão) foi construído no porto Itaqui, em São Luís. São quatro armazéns, com capacidade de estocar 500 mil toneladas de grãos (125 mil toneladas cada), sob a responsabilidade do Consórcio Tegram-Itaqui, formado por Nova Agri (do P2 Investimentos, fundo criado pela Promon e pelo Pátria), Glencore, CGG Trading e Amaggi/Louis Dreyfus Commodities.

Com investimentos projetados de mais de R\$ 1 bilhão, o terminal, recém-inaugurado, estava operando em fase de testes desde março deste ano e tem entre seus principais beneficiários os produtores da região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia) e do Nordeste de Mato Grosso, que passam a não necessitar deslocar suas sa-

WILEN MANTELI
É uma bobagem do governo querer estabelecer taxa de retorno



Felipe Rossi/Blog do Planalto



HENRIQUE FRIZZO
O WACC é mais objetivo que a TIR, que avalia o retorno do investimento a longo prazo

fras para os portos de Santos (SP) ou Paranaguá (PR), no Sudeste do país. Quanto aos novos arrendamentos, Santos diz que a empresa vai avaliar as primeiras áreas que serão licitadas até o final do ano.

Juliana Baiardi, diretora de Logística da Odebrecht Transport, diz que o fato de o governo ter indicado um aumento na taxa de desconto é positivo pela tentativa de se aproximar do nível de interesse dos investidores. Mas há uma série de parâmetros que ainda precisam ser definidos para tornar os arrendamentos atrativos.

— Além da taxa de retorno dos projetos, ainda não está clara a tarifa-teto, nem se sabe como será a relação entre

o terminal e o cliente, quais os mecanismos de regulação e, sobretudo, o financiamento — destaca Juliana. Ela observa que, quando foi anunciado o programa de arrendamento, divulgou-se que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) poderia ter uma linha dedicada ao programa. Mas, no anúncio da segunda fase do Programa de Investimentos em Logística (PIL), divulgou-se que a participação do BNDES será de até 35% dos itens financiáveis, contando que a empresa obtenha a outra parcela por meio do lançamento de debêntures.

— Precisamos ver o apetite do mercado para essas debêntures, quais serão as garantias exigidas. A outra forma de se avaliar a atratividade dos leilões é um *benchmarking* internacional. Há muitos operadores portuários ligados a grupos globais. Será que esses 10% seriam atrativos para esses grupos?, questiona Juliana.

Para Antônio Carlos Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, a elevação da taxa de retorno de 8% para 10% é altamente positiva. Ele ainda não parou para analisar, em detalhe, as novas áreas que serão ofertadas e destaca que só tem interesse em terminais de contêineres.

— Elevar a taxa de retorno de 8% para 10% ajuda muito. Mas é preciso esclarecer que, no setor portuário, quem regula a tarifa é a competição e não a taxa de retorno. Isso é válido em rodovias, onde não há competição, e não no porto, onde há concorrência. Então, estabelecer uma taxa de retorno não altera nada. Elevá-la de 8% para 10% é melhor, mas acho que o conceito está errado—conclui. ■

Tegram

Itaqui ganha terminal de grãos

O porto do Itaqui, no Maranhão ganha capacidade de movimentar cinco milhões de toneladas por ano, com a inauguração da primeira etapa do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram). Considerado estratégico para o escoamento da produção nacional de grãos, o terminal recebeu investimentos de R\$ 640 milhões, dos quais R\$ 245 milhões financiados por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O Tegram possui integração com os modais rodoviário e ferroviário. Conta com quatro armazéns com capacidade para armazenar 500 mil toneladas de grãos, cerca de 125 mil toneladas cada uma. Um berço de atracação permitirá a movimentação de mais cinco milhões de toneladas a partir de 2017. A ampliação do terminal deverá elevar o número de 500 para 800 veículos por dia com um descarregamento de cerca de 32 mil toneladas de grãos em oito tombadores de caminhões (dois em cada armazém).

A inauguração, em 10 de agosto, contou com a presença da presidenta Dilma Rousseff, que ressaltou o ganho da competitividade brasileira ao descongestionar os portos do Sudeste e do Sul e diminuir o tempo de chegada de produtos brasileiros ao mercado externo, sobretudo o europeu. "Temos de ter consciência de que o Brasil não está parado", afirmou Dilma Rousseff, durante a inauguração do terminal. "O Brasil, nos últimos anos, fez um enorme esforço na área de infraestrutura, principalmente em rodovias, ferrovias, portos e aeroportos."

O ministro da Secretaria de Portos, Edinho Araújo, disse que o terminal vai reduzir custos e imprimir maior competitividade aos produtos brasileiros. "Abre-se aqui um novo canal de escoamento da nossa produção, encurtando a distância para os principais mercados consumidores", afirmou o ministro, lembrando que 95% da corrente de comércio brasileira passa pelo setor portuário.



Os guindastes são os mais altos já construídos pela ZPMC

PeelPorts

Simulador virtual de guindastes é inovação

Em antecipação à chegada de cinco dos maiores guindastes do mundo ao porto de Liverpool, na Inglaterra, a operadora PeelPorts introduziu um simulador de treinamento virtual para garantir que todos os operadores estejam prontos para manobrar as estruturas gigantes desde o primeiro dia de instalação. A PeelPorts trabalhou em estreita colaboração com a ABB para produzir um simulador de treinamento de alta tecnologia, sob medida para testar interativamente as habilidades e competências dos condutores, apresentando-lhes cenários operacionais realistas. A companhia investiu mais de £500 mil no desenvolvimento do simulador e do *software* associado.

O simulador de guindaste reproduz os equipamentos e movimentos dos guindastes semiautomáticos *Ship-to-Shore* (STS) e *Cantilever Rail Mounted Gantry* (CRMG). Os guindastes são os mais altos já construídos pela fabricante chinesa Zhenhua Port Machinery Company (ZPMC) até o momento.

O pacote de *software* de *design* personalizado no simulador incorpora gráficos altamente realistas de paisagem, retratando o horizonte de

Liverpool, incluindo o icônico Liverpool Building e o rio Mersey.

"Nossos operadores de guindaste receberão incomparáveis oportunidades de formação em como manobrar e controlar essas peças gigantes de equipamentos, podendo se familiarizar com os controles antes que sejam realmente instalados", disse KhalidMahdy, diretor de Treinamento do Liverpool2.

A frota de guindastes STS e CRMG é parte do programa de investimento de £300 milhões pela PeelPorts na expansão e desenvolvimento do porto de Liverpool. Chamado de Liverpool2, o porto irá se tornar o maior terminal portuário de águas profundas e recipiente transatlântico do Reino Unido. Uma vez concluída, no final de 2015, a obra permitirá a acomodação de quase todos os tipos de navios de contêineres do mundo, oferecendo às transportadoras uma oportunidade única para conectar embarcações de até 13,5 mil TEUs diretamente ao coração do Reino Unido.

Os guindastes serão capazes de lidar com dois navios de 380m simultaneamente, com capacidade máxima de mais de um milhão de TEUs. Com a operação semiautomática por controle remoto, os guindastes irão reduzir o tempo de transferência de contêineres de navio para via rodoviária ou ferroviária. Eles também terão a capacidade de operar a velocidades superiores a 50 km/h e velocidades de vento de até 88 km/h.

Terminal de Contêineres de Paranaguá tem produtividade comparada a portos internacionais



TCP

Recorde em movimentação em julho

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, registrou recorde de movimentação no mês de julho, com 77.035 TEUs. O número representa crescimento de 2,9% em relação ao recorde anterior, em agosto de 2014, quando foram movimentados 74.898 TEUs. Também em julho passado, o terminal bateu o recorde no número de cargas refrigeradas, com 15.640 TEUs movimentados.

— Além de nossa produtividade comparada com os melhores portos internacionais e com a alta disponibilidade e flexibilidade que temos para atender os navios, este desempenho é consequência de um trabalho intenso com objetivo de atrair mais cargas de importação e exportação para o Terminal e resultado de ações que a TCP tem realizado visando um atendimento comercial mais eficiente e mais competitivo para o cliente — explica Juarez Moraes e Silva, diretor superintendente da TCP.

No acumulado do ano (janeiro a julho), a movimentação de *reefers* chega a 91.036 TEUs, contra 75.236 TEUs do ano anterior, volume 21% maior em relação ao mesmo período do ano anterior. Em comparação com os portos de sua área de influência — que abrange os estados do Paraná, Santa Catarina, São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraguai e que cresceu 4% entre janeiro e julho —, a TCP tem o

terminal com a maior movimentação de cargas *reefer*.

Moraes e Silva frisa que modal ferroviário vem sendo um importante diferencial competitivo para o terminal. “Com o investimento na ampliação e modernização do modal ferroviário, que é responsável por 100% do transporte de contêineres por ferrovias via porto de Paranaguá, temos convertido cargas de estados como Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul que acessam o Paraná pelas regiões Norte e Oeste. Isto vem significando uma redução de aproximadamente 15% no valor do transporte de carga até o Porto para os exportadores.”

Embraport

Primeira operação de navio ‘ro-ro’

A Embraport, terminal instalado na margem esquerda do porto de Santos, realizou sua primeira operação em um navio “ro-ro”. A operação integra um contrato com o armador/operador logístico Hyundai Glovis, principal operador logístico da Coreia do Sul, e prevê escalas a cada três semanas.

Bruno Ferretti, gerente Comercial da Embraport, destaca que a nova operação visa ampliar o portfólio de serviços portuários do terminal. “Nosso objetivo é ser uma nova opção no porto de Santos também para o atendimento de navios voltados a movimentação de veículos e maquinários pesados”, destaca.

Paranaguá

Exportação de soja aumenta 35% em julho

A soja, principal produto movimentado pelo porto de Paranaguá, teve em julho mais um mês com forte aumento nos volumes exportados. Foram 883 mil toneladas, contra 654 mil toneladas do mesmo mês de 2014. Os congelados também registraram aumento, de 35%, e os derivados de petróleo aumentaram 50%. Os três produtos puxaram a elevação nas exportações pelo porto paranaense em julho. No total, foram embarcadas 2,91 milhões de toneladas, volume 2% maior que no mesmo do ano passado, com 2,85 milhões de toneladas.

APPA/André Kasczeszen



Em julho foram movimentadas 883 mil toneladas de soja

Em julho, foram exportadas 189 mil toneladas de congelados, enquanto que no mesmo mês de 2014 foram movimentadas 131 mil toneladas. Foi registrado, também, aumento de 17% no acumulado do ano. Já os embarques de derivados de petróleo somaram 131 mil toneladas em julho deste ano, contra 87 mil toneladas em julho de 2014.

A movimentação total de contêineres pelo porto de Paranaguá também cresceu em relação a julho de 2014, com alta de 14%. Foram movimentados 76,4 mil TEUs em julho de 2015, um recorde histórico. Na importação, a alta foi de 20%, com 39,1 mil TEUs, e na exportação o crescimento foi de 8%, com 37,2 mil TEUs.

Dívida de R\$ 1 bilhão

Armadores que operam na cabotagem para o Norte e Nordeste sofrem para receber ressarcimento do AFRMM

O sinal de alerta está mais aceso do que nunca para as empresas de navegação brasileiras de cabotagem que transportam cargas para o Norte e Nordeste. Depois de três anos de certa regularidade no ressarcimento dos recursos decorrentes da não incidência do AFRMM, desde o ano passado é impossível fazer qualquer planejamento contando com os repasses. Embora para 2014 o orçamento estivesse aprovado para pagamento de R\$ 220 milhões, o saldo de R\$ 42 milhões foi liberado somente em fevereiro último. Já em 2015, com o mesmo orçamento de R\$ 220 milhões a previsão é de repasse de somente R\$ 42,7 milhões. Até o final de julho, no entanto, nada tinha sido pago. A dívida já passa de R\$ 1 bilhão e não para de crescer.

Desse total, R\$ 650 milhões se referem ao "legado" do tempo em que o AFRMM era gerido pelo ministério dos Transportes, acumulando atrasos superiores a três anos. A partir de 29 de maio do ano passado o FMM passou a ser administrado pela Receita Federal e uma nova contabilização passou a ser feita. Atualmente o montante a ser ressarcido por operações de transporte feitos após essa data somam cerca de R\$ 300 milhões. Até o momento a Receita não repassou nem um centavo aos armadores. O AFRMM na navegação de cabotagem corresponde a 10% do valor do frete e deveria ser integralmente repassado às empresas de bandeira brasileira.

O vice-presidente executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), André Mello, explica que para estimular o comércio e a indústria, em 1997 o AFRMM deixou de incidir sobre as cargas para o NO e NE. Para que os armadores não fos-

Christoph Gessner



Em 2015, a previsão é de repasse de R\$ 42,7 milhões, mas até o final de julho nada tinha sido pago

sem prejudicados ficou acertado que o ministério dos Transportes faria o ressarcimento com recursos do Fundo da Marinha Mercante.

Nos primeiros anos o ressarcimento ocorria sem maiores problemas, mas desde 2004 quando houve mudança na regulamentação do AFRMM o MT passou a exigir uma série de documentos que não eram exigidos antes, inclusive com retroatividade. A dificuldade em conseguir apresentar todos os documentos exigidos causou atrasos nos ressarcimentos e os valores represados começaram a se avolumar. Em 2010 passavam de R\$ 1 bilhão. Aos poucos as partes foram se acertando e a partir

de 2011 a situação começou a melhorar. A análise dos processos funcionava melhor, os atrasos diminuíram.

Em 2011 todas as empresas receberam um total de R\$ 280 milhões e nos dois anos seguintes a média de R\$ 220 milhões. Como a geração anual média das empresas de cabotagem é de R\$ 160/180 milhões, a dívida nunca chegou perto de ser zerada mas a situação ao menos esteve mais equilibrada. Era possível planejar.

Em 2014 no entanto os repasses voltaram a sofrer revés quando a gestão do AFRMM foi transferida do ministério dos Transportes para a Receita Federal. A Receita ainda não efetuou nenhum repasse de ressarcimento e as empresas não conseguem uma programação firme de quando serão iniciados e qual o ritmo em que serão feitos os ressarcimentos.

Procuradas para comentar o problema, as empresas de navegação Norsul, Log-In e Aliança preferiram não se pronunciar. ■

Mais cinco anos

Indústria se mobiliza para prorrogar isenção da cobrança do AFRMM para longo curso no Nordeste e Norte

Rodrigo Tagliaro



Para a CNI, a isenção de AFRMM é uma medida de baixo impacto fiscal

Danilo Oliveira

O setor industrial defende a prorrogação por mais cinco anos da isenção da cobrança do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) para o longo curso nas regiões Nordeste e Norte. A isenção representa dedução de 25% no valor do frete de mercadorias importadas por via marítima. O benefício, que termina em 31 de dezembro de 2015, precisa de uma lei para ser prorrogado. Caso a renovação não ocorra, a indústria alega que o custo de insumos e mercadorias de baixo valor agregado importados sofrerá alta expressiva, prejudicando empresas que tomaram a decisão de investir na região em projetos de longo prazo.



WAGNER CARDOSO
Não renovação afeta diretamente os produtos fora da zona franca de Manaus

Para a Confederação Nacional da Indústria (CNI), esse instrumento criado no final da década de 1990 tem sido fundamental para a competitividade das empresas da região, com reflexos positivos no emprego e renda. A CNI defende que isenção do AFRMM seja estendida até o final de 2020 para Nordeste e o Norte, que utiliza o benefício em menor escala. No Nordeste, um levantamento da CNI aponta que os aportes realizados no setor industrial e na área de infraestrutura em 2014 somaram R\$ 4,36 bilhões, o equivalente a quase 10 vezes a isenção fiscal concedida no ano, de R\$ 462 milhões.

O benefício é importante para a importação de bens de baixo valor agregado. Em 2013, 430 empresas importaram insumos e mercadorias na área da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene). No período 2010-2013, a maioria das importações realizadas ficou concentrada na faixa de US\$ 1 milhão a US\$ 10 milhões. No mesmo período, apenas 14% das empresas inscritas fizeram importações acima de US\$ 50 milhões.

A CNI considera essencial a manutenção do benefício para assegurar a manutenção de empregos e o desenvolvimento e diversificação da economia da região. Um levantamento da entidade aponta que, além de eficaz na atração de investimentos, a isenção de AFRMM é uma medida de baixo impacto fiscal. O valor do benefício concedido representa parcela pequena da arrecadação do adicional, que somou R\$ 15,7 bilhões de 2007 a 2013.

Nesse período, a renúncia foi de R\$ 1,5 bilhão, ou 9% do total. Na visão da CNI, o benefício não prejudica a arrecadação ou tem impacto significativo nas contas públicas. Por outro lado, a isenção mais que compensaria pelo volume de investimentos fomentados e os benefícios dele decorrentes na economia da região, afirma a entidade.

O gerente-executivo de Infraestrutura da CNI, Wagner Cardoso, explica que, para a região Norte, a não renovação do incentivo afeta diretamente os produtos fora da zona franca de Manaus (AM), onde a isenção é permanente. O benefício é concedido aos empreendimentos que se implanta-

rem, modernizarem, ampliarem ou diversificarem no Nordeste e na Amazônia e que sejam considerados de interesse para o desenvolvimento destas regiões, segundo avaliações técnicas específicas das respectivas superintendências de desenvolvimento.

Cardoso diz que 25% sobre o frete de importação de um insumo seria um impacto muito forte sobre as empresas da região Norte e Nordeste. “Existem empresas que foram instaladas depois da isenção e não fizeram cálculos de ter que pagar isso. Num momento de crise dessas, um aumento de 25% dos custos de importação será difícil de repassar para o preço”, alerta. Ele argumenta que a isenção hoje representa um impacto pequeno para o Fundo da Marinha Mercante (FMM) já que a maior parte da importação brasileira se concentra nas regiões Sudeste e Sul.

De acordo com dados do sistema mercante para acompanhamento do adicional, o impacto é da ordem de 9% na receita do fundo com o AFRMM. O recolhimento do AFRMM é importante para financiar a construção naval e reparo de navios e estaleiros. “A isenção também é importante para dezenas de indústrias no Nordeste e não afeta significativamente o FMM e a construção naval. Por isso estamos empenhados em continuar essa isenção”, reitera Cardoso.

Percentual de isenção do AFRMM em relação à arrecadação

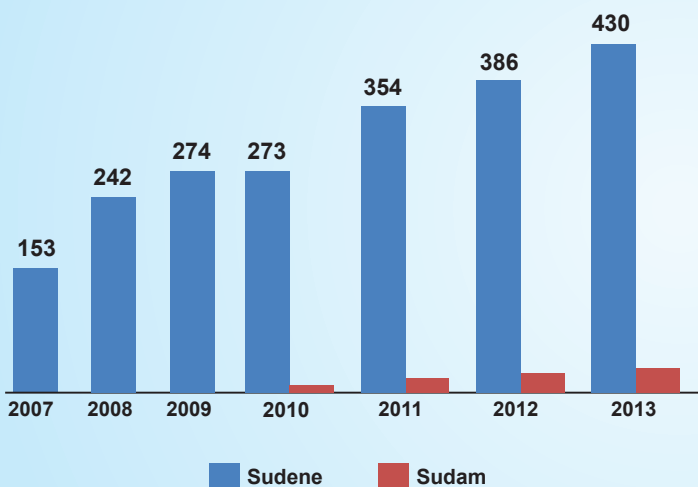


O projeto de lei 1.241/2015 do deputado Jorge Côrte Real (PTB-PE), que é o presidente licenciado da Federação das Indústrias de Pernambuco, aguarda parecer do relator na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Em maio de 2015, a proposta foi apresentada às comissões de Viação e Transportes; Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e Amazônia; Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

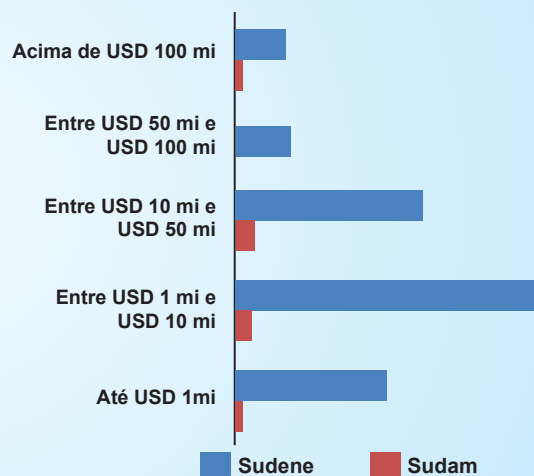
Um dos argumentos do PL é que as estratégias propostas na Política Nacional de Desenvolvimento Regional, instituída pelo decreto nº 6.047/2007,

preveem a ativação das potencialidades de desenvolvimento das regiões brasileiras, por meio de instrumentos que estimulem a formação de capital fixo e social em regiões menos favorecidas e que impliquem na geração de emprego e renda. “Caso não seja prorrogada a isenção do AFRMM, as empresas sediadas nessas regiões, hoje amparadas pela desoneração da Sudene e Sudam [Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia], pagarão 25% sobre o frete das cargas de importação, diminuindo fortemente a competitividade dessas empresas”, diz o autor da proposta em seu texto. ■

Empreendimentos de Interesse Regional que realizaram importações no período 2010-2013



Empreendimentos de Interesse Regional por faixa de importação no período 2010-2013



O mar e o rochedo

“Do embate do mar contra o rochedo, sofre o marisco”



Renato Cezar Bittencourt*

Por muitos e muitos anos, vem sendo cultivado um erro, ou um engano, para sermos mais “suaves”, no que diz respeito a leis, normas ou regulamentos que regem a navegação, no caso a de apoio marítimo. Esse tipo de navegação é claramente definido pela Lei nº 9432, de 08/01/1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, como sendo a “realizada para apoio logístico a embarcações e instalações, em águas territoriais nacionais, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos”.

A Lei nº 9537 (Lesta) de 11/12/1997 dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas territoriais nacionais, nelas incluídas a navegação em mar aberto como também em hidrovias interiores, esta abrangendo rios, lagos, baías, angras e enseadas.

Portanto, por essas Leis, as atividades de navegação de apoio marítimo podem ocorrer tanto em mar aberto como em águas abrigadas, nestas, por exemplo, em uma baía ou um rio.

No entanto, o Decreto nº 2596 de 18/05/1998 que regulamenta o Lesta, em seu artigo 3º já bate de frente com a Lei nº 9432 quando classifica como sendo de “mar aberto”, juntamente com as navegações de longo curso e de cabotagem, também a de apoio marítimo!

Por esse Artigo, o apoio logístico prestado por embarcação a uma plataforma fundeada na baía de Angra dos Reis, por exemplo, não será enquadrado como atividade de navegação de apoio marítimo, o que parece contrariar totalmente a definição legal dessa navegação.

Desse modo, o decreto limitou a navegação de apoio marítimo àquela realizada apenas em mar aberto (águas desabrigadas).

O apoio logístico prestado por embarcação a uma instalação de prospecção ou produção de petróleo situada no rio Amazonas não se enquadrará como navegação de apoio marítimo? E a uma plataforma fundeada na baía da Guanabara?

Para a Antaq, serviços de apoio logístico em águas abrigadas não são apoio marítimo

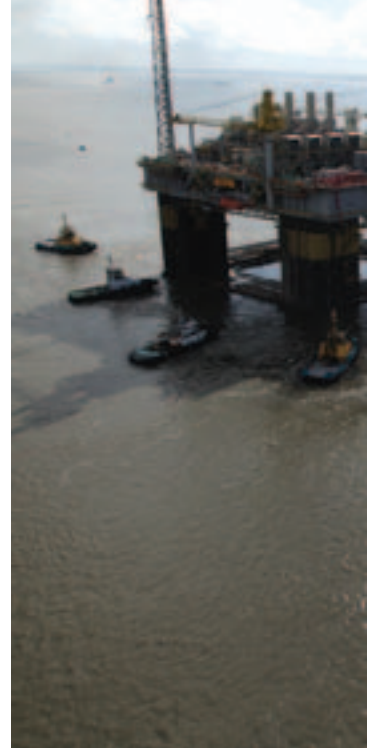
Por causa desse decreto e em decorrência pelo que dizem as Normam 1 e 2 da Diretoria de Portos e Costas (DPC), a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq) não aceita como comprovação da execução de atividade no apoio marítimo aqueles serviços de apoio logístico a equipamentos voltados a busca e produção de petróleo, efetuados por embarcações, em quaisquer “águas abrigadas”.

A Antaq, órgão de outorga, tem também por missão fiscalizar a execução de serviços nas diversas navegações, punindo a empresa que, por ela autorizada, não comprove a execução de serviços na navegação a que se habilitou.

Em resumo, uma empresa que comprove ter executado um serviço de apoio logístico a uma plataforma fundeada em águas marítimas abrigadas, utilizando para isso qualquer embarcação própria ou afretada, não terá comprovada a execução de serviço na navegação de apoio marítimo.

Lembramos que, no passado, havia instalações de pesquisa e produção de petróleo na baía de Todos os Santos (Salvador) e em Ilha do Delta do rio Caravelas, também na Bahia. Em consequência, apoiando aquelas instalações, ali operavam várias embarcações.

Na época, tais serviços eram considerados como “apoio marítimo”. Hoje, além de ser pesquisado e explorado petróleo na Bacia Amazônica, com bastante frequência vemos plataformas fundeadas, por exemplo, em áreas determinadas na baía da Guanabara, em manutenção ou sofrendo reparos. Nessas ocasiões, são algumas vezes retirados, com auxílio de mergulhadores e guindastes sobre flutuantes (cábreas) os propulsores (thrusters) dessas plataformas para manutenção ou reparo. In-





Agência Petrobras

como diz a Lei, enquadrados como de apoio marítimo.

Deve-se notar que a DPC, mais de uma vez consultada sobre o assunto, se manifestou pela conveniência de alterar a Normam 02/ DPC, incluindo a atividade de apoio marítimo no seu capítulo 2 item 0216. O problema, entretanto, é que o erro está no DECRETO, ao contrariar a LEI!

Até lá, o “MARISCO” continua sofrendo! ■

**Oficial da Marinha reformado, tendo exercido atividades no setor naval por cerca de 70 anos, das quais destacam-se, após sua passagem para a reserva, as de diretor de Planejamento e, posteriormente, diretor executivo da Sunamam; membro do Grupo de Trabalho Interministerial que elaborou o Plano Diretor da Reparação Naval; Ishibras como chefe do Grupo Especial da Reparação Naval; implantação, como diretor, da Renave; presidente do Sindiporto; presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação (Fenavega); diretor da Confederação Nacional dos Transportes; diretor da Equipemar Engenharia e Serviços, por trinta (30) anos, além de ter sido, algum tempo atrás, um dos membros do Conselho Editorial da Portos e Navios.*

clusivo o risco justifica a execução, em águas abrigadas, desses e de serviços semelhantes.

Todos esses serviços, inegavelmente de apoio logístico a embarcações ou instalações que atuam nas atividades de pesquisa e produção de petróleo”, devem ser, sem dúvida e



portos navios

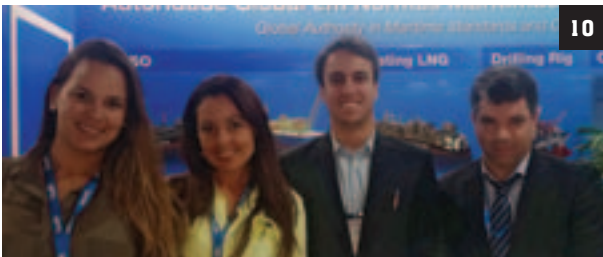
portos e navios

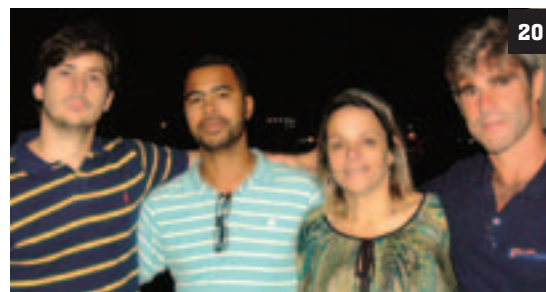
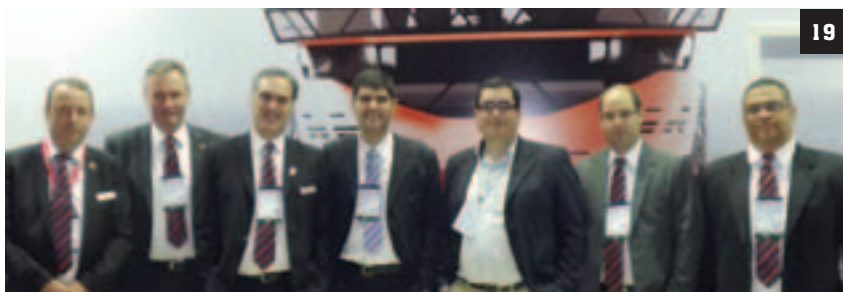
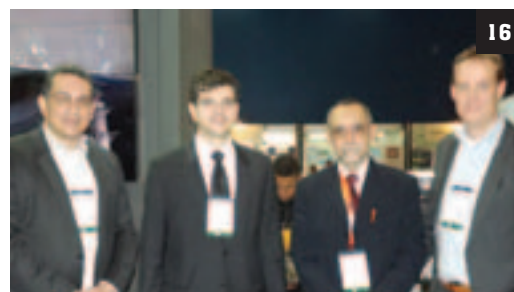
ASSINE

PORTOS E NAVIOS

INFORMAÇÃO COM CREDIBILIDADE

Mais informações: +21 2283-1407
www.portosenavios.com.br





Fotos 1 a 19 - Flashes da Marintec/Navalshore, realizada no Rio de Janeiro:

Foto 1 - Sotreq; **Foto 2** - Orca/Navalex; **Foto 3** - Pavilhão Holandês; **Foto 4** - Macnor Marine; **Foto 5** - Technavy; **Foto 6** - Eletronaval; **Foto 7** - Schoellhorn-Albrecht; **Foto 8** - Marine Office; **Foto 9** - Atlantic Spare Parts; **Foto 10** - Class NK; **Foto 11** - Vision Marine; **Foto 12** - Thrustmaster; **Foto 13** - Metalock; **Foto 14** - JRC do Brasil; **Foto 15** - Daihatsu; **Foto 16** - Wartsila; **Foto 17** - Schottel; **Foto 18** - Inace; **Foto 19** - Vard;

Fotos 20 a 22 - Coquetel de entrega da balsa 'SLNII' da Suppy Log:
Foto 20 - Diogo Boffelli, Bruno Ferraz, Andreia Martuche (madrinha) e Guilherme Lassance (diretores);

Fotos 23 a 25 - Cerimônia de entrega do LH 'C Turquesa' da Camorim, construído pelo Estaleiro ETP, tendo como madrinha a sra. Denise César Chaves.

BRASIL | 2015

Set

Movimat 2015 – Salão Internacional de Logística Integrada

15 a 17 de setembro – São Paulo (SP) – www.expomovimat.com.br

XXI Fórum Internacional Supply Chain/Expo Logística

22 a 24 de setembro - Rio de Janeiro (RJ) - Tel: (21) 3439-7508 foruns@ilos.com.br

Out

9º Seminário de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior

6 a 8 de outubro - Manaus (AM) – Informações: Sobena – Tel: (21) 2263-9079 /2283-2482 – hidroviario2015@sobena.org.br

Brazil Offshore Finance Forum

14 de outubro - Rio de Janeiro - conferences@marinemoney.com - www.marinemoneyoffshore.com

OTC Brazil 2015

27 a 29 de outubro - Rio de Janeiro (RJ) - otcbrasil@lbp.org.br - www.otcbrasil.org

Nov

MBA executivo em Shipping

8 de novembro – Rio de Janeiro (RJ) – cursos@imapor.org.br – www.imapor.org.br

EXTERIOR | 2015

Set

Offshore Europe 2015

8 a 11 de setembro – Aberdeen, UK – Tel: +44 20 8439 8890 – www.offshore-europe.co.uk

Neva 2015 – The 13th International Maritime Exhibition and Conference of Russia

22 a 25 de setembro – São Petersburgo, Rússia

INMEX SMM India

23 a 25 de setembro - Mumbai, Índia - www.inmex-smm-india.com

Container Trade Europe Conference

23 e 24 de setembro – Hamburgo, Alemanha – www.eventos.joc.com/hamburg2015

Port Finance International Madrid

29 e 30 de setembro - Madrid, Espanha - luciana@portfinanceinternational.com

7º Cool Logistics Global Conference

29 de setembro a 1 de outubro – Bruges, Bélgica – www.coollogisticsresources.com/global

Navegistic - Logística, Transporte e Navegação

30 de setembro a 2 de outubro - Assunção, Paraguai - www.navegistic.com

Out

PFI Amsterdam — Destravando os gargalos nos portos africanos

1 e 2 de outubro - Amsterdã, Holanda - www.portfinanceinternational.com

Seatrade Offshore & Marine Workboats

5 a 7 de outubro – Abu Dhabi, UAE – www.seatradeoffshoremarine.com

Port & Terminal Concessions Course

7 e 8 de outubro - Dubai, Emirados Árabes - elissa@portfinanceinternational.com

Indonesia Maritime Expo

7 a 9 de outubro – Jakarta, Indonésia – www.maritimeexpo.co.id

FPSO Training Courses

26 a 29 de outubro - Kuala Lumpur, Malásia - energycustserv@informa.com - www.ibcenergy.com

CIOPPE — China International Offshore Engineering

Equipment & Port Machinery Exposition

28 a 30 de outubro de 2015 - Tianjin, China - wy@zhenweiexpo.com - www.chinamaritime.com.cn

Nov

Europort 2015

3 a 6 de novembro – Rotterdam, Holanda - www.europort.nl

7th FPSO Vessel Conference

4 e 5 de novembro – Houston, Texas, EUA – Tel: +44(0) 203 141 0623 www.wplgroup.com

Clean Gulf Conference and Exhibition

10 a 12 de novembro – New Orleans, EUA – www.cleangulf.org

Pacific Maritime Expo

18 a 20 de novembro – Seattle, WA, EUA – www.pacificmaritimeexpo.com

XXIV Congresso Latino Americano de Portos

30 de novembro a 3 de dezembro – Arica, Chile – info@aapa2015chile.com – www.aapa2015chile.com

Dez

International Work Boat Show

1 a 3 de dezembro – New Orleans, EUA – Tel: 207 842 5596 – www.workboat.com

Marintec China

1 a 4 de dezembro - Shanghai, China – Tel: 852 2827-6211 – www.marintecchina.com

FPSO Training Courses Europe

1 a 4 de dezembro - Paris, França – energycustserv@informa.com – www.ibcenergy.com

BRASIL | 2016

Abr

Intermodal South America – Feira Intermodal de Logística, Transporte de Carga e Comércio Exterior

5 a 7 de abril – www.intermodal.com.br

Santos Offshore

Santos (SP) - 12 a 15 de abril – Tel: (11) 3060-4752 - www.santosoffshore.com.br

Mai

Feira da Mecânica

17 a 21 de maio – São Paulo (SP) - www.mecanica.com.br

Set

Marintec 2016

19 a 21 de setembro – Tel: (11) 4878-5911 - info@marintecsa.com.br - www.marintecsa.com

Out

World Mining Congress 2016 - 24º Congresso e Exposição Mundial de Mineração

18 a 21 de outubro - Rio de Janeiro - Informações: ibram@ibram.org.br - www.wmc2016.org.br/port

EXTERIOR | 2016

Fev

SMM Istanbul

24-25 de fevereiro - Istanbul, Turquia - www.smm-istanbul.com info@smm-istanbul.com

Mar

14ª Asia Pacific Maritime

16 a 18 de março de 2016 – Marina Bay Sands, Singapura – www.apmaritime.com

6th China Maritime - International Offshore Engineering Technology & Equipment Exhibition

23 a 25 de março de 2016 - Pequim, China - wy@zhenweiexpo.com - www.chinamaritime.com.cn

Abr

MCE Deepwater Development 2016

5 a 7 de abril de 2016 - Pau, França - www.mcedd.com - Bo.Howard@questoffshore.com

21 anos

Allink, um dos maiores NVOCCs especializados na consolidação de carga marítima LCL e única consolidadora neutra de carga aérea no Brasil, comemora 21 anos de mercado no Brasil. “Nossa empresa está todo esse tempo no mercado somente graças à confiança e parceria que conquistamos ao longo desses anos junto aos nossos clientes. Esperamos contar com todos eles nos próximos anos”, menciona Andre Goberstzejn, diretor comercial da Allink.

A Allink conta com 65 serviços diretos de LCL na importação e 22 serviços diretos na exportação que interligam o mundo inteiro.

Sherwin-Williams

A Tintas Sherwin-Williams disponibiliza ao mercado a Seavoyage SPC, linha de revestimentos *antifouling* que protegem embarcações e outras superfícies expostas aos efeitos nocivos causados pela incrustação de microorganismos no ambiente marítimo. Composta por quatro produtos, Seavoyage SPC proporciona,

entre outros benefícios, o controle da rugosidade causada pela incrustação, mantendo os cascos mais lisos, melhorando a performance da embarcação e, com isso, gerando redução no consumo de combustível. A linha possui tecnologia Nippon, referência mundial no segmento marítimo.

Além disso, é ecológica, pois os produtos são livres de TBT (tributil estanho), fungicida e algicida altamente nocivo para a vida marinha. Os produtos são indicados para todos os tipos de navios: gaseiros, *oil tanker*, *bulk carrier*, *chemical tanker*, FPSO, *drillship*, porta-contêiner, rebocadores, barcaças e empurradores, iates e barcos de recreio e pesqueiros; mono-boias; diques flutuantes e flutuadores.

Compressor

A Atlas Copco concluiu projeto especial do compressor ZT 160 FF, desenvolvido no Brasil. O equipamento foi projetado para suprir demanda de ar comprimido em ambiente marítimo. Proteção contra chuva, *skid* para içamento e piso antiderrapante são algumas das características que tor-

nam o equipamento apto à instalação em *decks* de plataformas petrolíferas. Em plataformas de produção de petróleo, o ar comprimido é utilizado na aplicação conhecida por “ar de instrumentos e serviço”. Válvulas, atuadores e outros componentes de controle do processo de produção são instrumentos que precisam de ar comprimido para o seu funcionamento, e em elevado grau de qualidade.

A necessidade de mais ar comprimido e a falta de espaço para instalação de um novo compressor na sala de máquinas de uma plataforma na Bacia de Campos foi apresentada como desafio para a Atlas Copco Brasil. “Já temos mais de 100 compressores instalados em plataformas petrolíferas e para esse projeto o cliente precisava de um compressor que resistisse ao tempo e ao ambiente marítimo, que é bem severo”, conta Marcelo Pereira Moura, Gerente de Desenvolvimento de Negócio – Óleo e Gás da Atlas Copco.

A solução foi desenvolver, no Brasil, o primeiro projeto ‘Offshore’ da Atlas Copco para um compressor resistente ao tempo e com conceito de mobilidade. “O projeto consiste em uma unidade completa de geração de ar comprimido isento de óleo e seco, com secador de ar por absorção integrado à carenagem”, descreve Moura. A mobilidade do equipamento, que pesa 10.450kg, se dá através de içamento, possibilitando seu transporte para outras plataformas de petróleo, caso haja necessidade.

Neiva & Franciulli

O escritório Neiva&Franciulli, recém-inaugurado, chega como uma proposta de atendimento que tem como objetivo a proximidade com seus clientes oferecendo uma prestação de serviços personalizado ao estilo “taylor made”. A *expertise* dos sócios é ampla, porém focada nas parcerias público privadas, com destaque para as áreas portuária e aeroportuária, nas áreas consultiva e contenciosa, na gestão jurídica de riscos ambientais, suporte legal na obtenção de autorizações e licenças específicas no Ibama, secretarias estaduais e municipais de meio ambiente.

Vicel

A Vicel apresenta sua nova geração do sistema de tratamento de águas cinzas, a Ecopack. O *design* é uma das principais diferenças em relação à antiga versão (GWTS). O Ecopack é mais compacto, uma vez que os três módulos do modelo anterior foram integrados em um único *skid*. Isso facilita também a instalação do equipamento, principalmente, com relação ao módulo de pré-tratamento, que, além de reduzido e mais leve, já vem suportado estruturalmente pelo *skid* da unidade, conforme explica o gerente técnico da empresa, Thadeu Paraviddino. “Os clientes terão o benefício de ter um sistema que já vem preparado para ser instalado sem necessidade de obras ou novas estruturas. O maior diferencial, no entanto, é em relação à operação e manutenção do sistema. O Ecopack conta com lâmpadas UV que,

O equipamento possui mais de 90% de conteúdo nacional



além de mais potentes, são autolimpantes. Ou seja, automaticamente, após o tempo programado, o sistema faz a limpeza dos bulbos das lâmpadas, garantindo sempre a máxima eficiência de tratamento”, diz.

O Ecopack é um projeto 100% desenvolvido pelo Grupo Vicel, possui mais de 90% de conteúdo nacional e foi desenvolvido para atendimento aos requisitos das novas regulamentações ambientais brasileiras de tratamento e descarte de águas cinzas por navios e plataformas: a NT01/11 do IBAMA e a Resolução CONAMA 430.

Soluções de segurança

A NEC, provedora de tecnologias, fechou contrato para fornecer soluções de segurança para o complexo industrial do porto do Açú. A multinacional japonesa implantará no Terminal Multicargas (TMULT) do complexo um sistema integrado, que envolve circuito fechado de monitoramento por TV (CFTV), com 58 câmeras, controle de acesso, além de rede *Wireless* em ambiente externo. O sistema, que já começou a ser instalado, deve começar a operar em outubro deste ano.

Segundo Daniel Mirabile, presidente da NEC no Brasil, trata-se de um negócio estratégico para a empresa, tendo em vista que a área de logística é uma das que mais têm crescido no país atualmente e demanda tecnologia avançada para funções de segurança, entre outras. “A NEC detém amplo *expertise* na implementação de sistemas de integração, uma vez que reúne ampla experiência em projetos de cidades inteligentes”, afirma o executivo.

O TMULT já começou a operar em julho deste ano, com a movimentação de bauxita para a Votorantim. Com dois berços instalados em 500 metros de cais, o terminal tem capacidade para movimentar quatro milhões de toneladas por ano (entre grânéis sólidos e carga geral).

Conexões seguras

A Shell, em parceria com a FMC, desenvolveu uma nova tecnologia *offshore* que consegue aliar duas características primordiais em qualquer projeto: eficiência e redução de custos. A inovação permite conectar tubulações de controle e injeção de químicos em equipamentos submarinos de forma rápida, segura e econômica.

O projeto nasceu da constatação de que o processo de soldagem orbital e inspeções de qualidade por raio-X, utilizado atualmente, poderia ser melhorado, trazendo a experiência da indústria aeronáutica neste tipo de conexão. Bastava conhecer melhor esta tecnologia e qualificá-la para a aplicação no *offshore*. O gerente de Pesquisa e Desenvolvimento da Shell, João Mariano, explica que, normalmente, para o controle do fluido do poço são utilizadas válvulas que devem ser acionadas hidráulicamente. Esse fluido circula por tubulações de metal de tamanhos variados que utilizam dobras nos tubos e soldas orbitais para a conexão entre eles. “O objetivo desta nossa invenção foi desenvolver uma conexão de material de liga de memória que proporcione vantagens como o tempo de montagem, que é insignificante em comparação com a soldagem orbital, pois requer apenas alguns minutos”, ressalta Mariano.

A tecnologia ainda permite aumentar a segurança do trabalho, dispensar a inspeção por raios-X e os constantes treinamentos de pessoal técnico.

Sepetiba Tecon

O Sepetiba Tecon recebe uma nova linha de serviço para os EUA (região de Houston), México e América Central, na rota do Golfo do México. Denominado GS1, o serviço tem oito navios, com escalas semanais regulares no terminal. O *joint service* é formado pelos armadores Hapag-Lloyd, Hamburg Süd, MSC, Maersk Line; NYK e Zim.

O terminal lança também serviços de solução logística integrada com entrega de contêineres no destino por modal ferroviário. São quatro serviços planejados para as regiões da Grande BH (Contagem/MG), Vale

do Paraíba (São José dos Campos/SP), Polo Aumotivo (Florianópolis/RJ) e Alto Tietê (Suzano/SP).

O primeiro lançamento, chamado de “BH Porto-a-Porta” já está disponível e foi desenvolvido em parceria com a MRS, operadora ferroviária com conexão direta à retroárea do Sepetiba Tecon, que oferta o transporte das cargas e a Tora, terminal rododiferroviário que, além do serviço de armazenagem, disponibiliza o transporte/rastreamento até o cliente, Eadi (Betim) e Usifast (Contagem) com serviços acessórios, como ova/de-sova, DTA, dentre outros. Existe também a opção do transporte rodoviário, para cargas expressas.

Sotreq

A Sotreq, revendedora de equipamentos e serviços da Caterpillar e MaK, apresenta uma nova solução de controle de frota e diagnóstico em tempo real em seu portfólio: o Caterpillar Marine Asset Intelligence (CAT MAI). Este sistema de controle de frota pode ser utilizado tanto em equipamentos Cat@ quanto de outras marcas. A solução não é limitada a motores, foca em todo o navio, assim como em seus sistemas operacionais. A tecnologia foi adicionada ao portfólio da Caterpillar após a aquisição do ESRG Technologies Group, líder em análise de dados na indústria naval, concluída em abril.

Por meio de diagnósticos preditivos, a solução oferece subsídios para manutenção mais eficaz,

além de ser uma aliada na economia de combustível. “Trata-se de uma ferramenta importante para proporcionar maior eficiência e controle operacional, disponibilidade do equipamento, sustentabilidade, segurança e, consequentemente, redução de custos, fatores especialmente valorizados em tempos de cenário desfavorável”, comenta Fera.

No longo prazo, a tecnologia possibilita um rico banco de informações e conhecimento, para colaborar com o aprimoramento das operações dos clientes, de acordo com seus objetivos de negócios. Também possui painéis de dados amigáveis e fácil acessibilidade, para a personalização de relatórios.

REGISTRATION NOW OPEN!

go.otcbrasil.org/regOTCBrazil



OTC BRASIL 2015

AN EVENT ORGANIZED BY IBP AND OTC

27-29 October 2015

THE ATLANTIC: FROM EAST TO WEST — AN OCEAN OF INNOVATION

Riocentro Exhibition and Convention Center | Rio de Janeiro, Brazil

OTC BRASIL attracts the world's foremost experts and companies to share knowledge and explore the latest offshore energy technologies!

OTC EVENTS WORLDWIDE



Join Us





Serviços ABB. Otimizando a manutenção por meio do monitoramento das condições dos equipamentos.

O monitoramento das condições dos equipamentos é uma parte valiosa da manutenção preventiva e pode ser feita com o equipamento em funcionamento. Através da medição periódica, as tendências podem ser observadas permitindo que as revisões sejam planejadas com bastante antecedência, de acordo com o melhor momento do cliente. A área de Serviços de Marine and Ports da ABB coloca a sua disposição um amplo portfólio de serviços, como o LEAP – Life Expectancy Analysis Program, HVPD – High Voltage Partial Discharge, Termografia, Análise de Vibração e Boroscopia e Análise de THD -Total Harmonic Distortion. Com isso sua empresa terá os benefícios da redução do custo com reposição de peças, redução do tempo de parada das máquinas e aumento do desempenho da operação. Saiba mais em www.abb.com.br/marine

ABB no Brasil
Marine and Ports
Contact center 0800 014 9111
Email: Support.marine@br.abb.com

Power and productivity
for a better world™ 