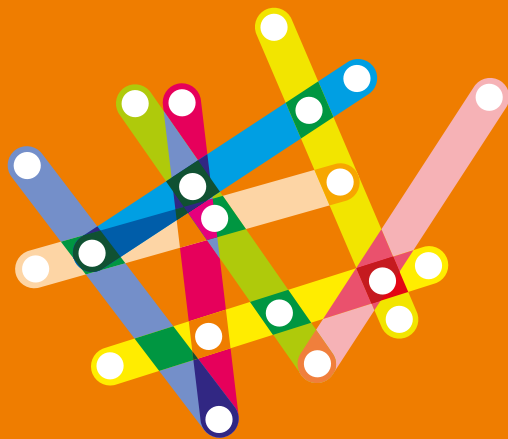




PAINEL 2021

**Pacto pela Infraestrutura
Nacional e Eficiência Logística**

Belo Horizonte - 10 e 11 de novembro





PAINEL 2021

**Pacto pela Infraestrutura
Nacional e Eficiência Logística**

Belo Horizonte - 10 e 11 de novembro

SUMÁRIO

07

Apresentação

08

Conselho Técnico e Empresarial

11

Presidente de honra do PAINEL 2021

12

Troféu PAINEL 2021

14

A base da mobilidade com sustentabilidade

17

Panorama no setor de logística e infraestrutura e a cabotagem no Brasil

20

BR Distribuidora agora é Vibra Energia

22

FIOL é um projeto logístico fundamental para o Brasil

24

Solução da Vale reduz desgaste de friso das rodas dos vagões

26

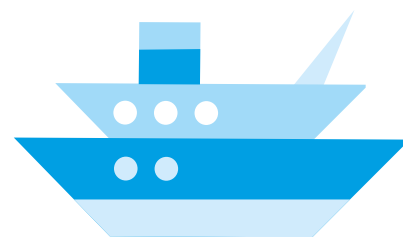
A importância da inovação na logística marítima

28

CGT Eletrosul: atuação única e integrada da Eletrobras no Sul do Brasil

30

JBS e frota verde: empresa estabelece meta Net Zero



32

Contêiner x coronavírus

34

Gás natural veicular – GNV: o combustível do presente, aqui e agora!

38

Ações da caixa na melhoria da infraestrutura e na redução do “custo Brasil”

40

Integração PSP x SISTUF

42

O Futuro dos Combustíveis no Contexto da Transição Energética

46

A integração institucional em prol da redução do Custo Brasil

48

Desativação da Estrada de Ferro Bahia e Minas: progresso cerceado

50

GNV, uma opção mais limpa para caminhões e ônibus

52

ESG: modismo ou tradição?

54

Desestatização portuária é fundamental, desde que não represente aumento de custos para os terminais

56

Setembro Ferroviário

58

Logística integrada é fundamental para o desenvolvimento do país



APRESENTAÇÃO

Chegamos a mais uma edição do seminário internacional Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística – PAINEL 2021, com a certeza de que o debate e as discussões que abordamos aqui contribuem para colocar luz sobre um tema tão essencial ao desenvolvimento da Nação: a infraestrutura.

A logística, que pode ser entendida como a arte de encurtar distâncias, precisa estar no mesmo patamar de eficiência que a produção, pois dela depende fazer os produtos chegarem aonde precisam estar, no tempo certo e ao custo adequado. Ter infraestrutura para assegurar eficiência logística é o que o nosso país precisa para fortalecer a competitividade no cenário global.

Hoje somos referência na produção de grãos, por exemplo, mas escoar as safras muitas vezes é um desafio gigante. Na mineração, o Brasil vem tendo um crescimento significativo, inclusive com a expansão de novas áreas, e isso demanda uma correspondente ampliação da nossa capacidade logística de escoamento, de forma segura e eficiente.

Na energia, temos sido destaque mundial, alcançando mais de 45% de fontes renováveis na matriz energética e, nesta, tendo a energia elétrica com fonte renovável superior a 80%. São índices muito superiores à média global. A diversidade de nossas fontes de geração,

com permanente e planejada expansão, em um sistema nacional 99% integrado, assegura um ambiente de confiança energética para atender ao crescimento e aos novos desafios do país.

É com o intuito de debater opções para o futuro que promovemos iniciativas como o PAINEL 2021, reunindo especialistas que compartilham ideias e conhecimentos que servem de inspiração para a implementação de soluções.

Em nome do Conselho Deliberativo do Seminário Internacional PAINEL 2021, agradeço a cada um de vocês que participou da discussão e validação dos temas da agenda do nosso evento, bem como da construção dos artigos que estão reunidos nesta publicação.

Entendemos que é com a participação e a contribuição de pessoas comprometidas com a causa que o Brasil pode alcançar o lugar que lhe é de direito no cenário internacional.

JUSSARA RIBEIRO

Presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia

CONSELHO TÉCNICO E EMPRESARIAL

Presidente de Honra

BENTO COSTA LIMA LEITE DE ALBUQUERQUE JÚNIOR

Ministro de Estado de Minas e Energia.

Coordenador Temático

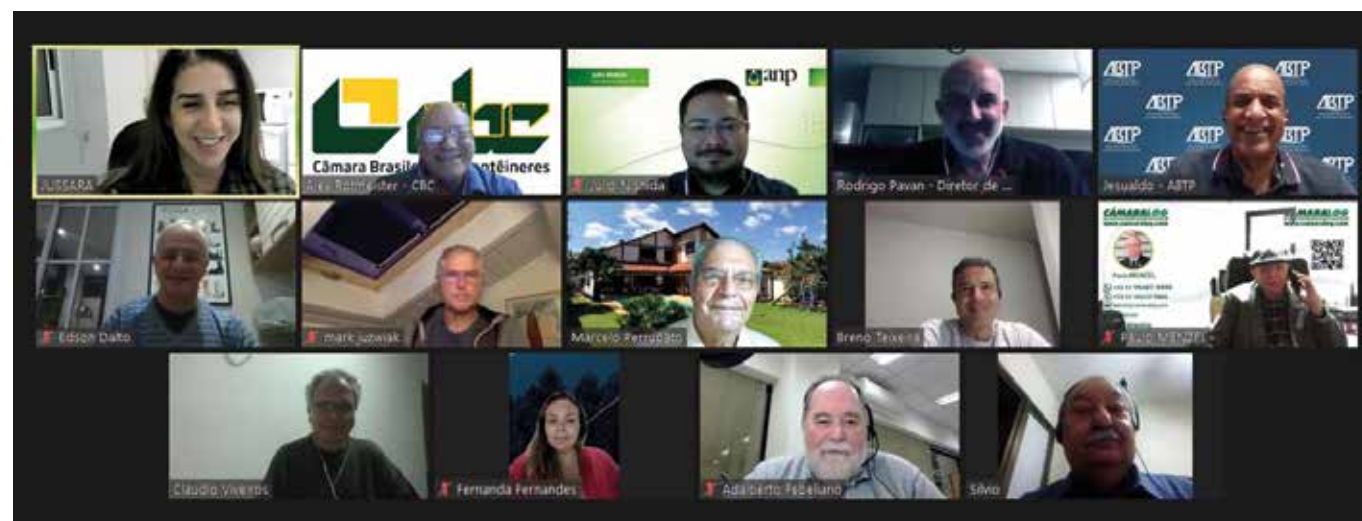
AURÉLIO LAMARE SOARES MURTA

Coordenador do MBA em Logística Empresarial da Universidade Federal Fluminense.

Coordenadora-geral

JUSSARA RIBEIRO

Presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia.



Sem deliberação os projetos fracassam, com amplo aconselhamento se concretizam.

Provérbios 15:22

Conselheiros

Adalberto Febeliano, Modern Logistics S.A, vice-presidente de Operações Aéreas.

Alexandre Vidigal de Oliveira, Caputo, Bastos e Serra Advogados, sócio.

Aluisio de Souza Sobreira, Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC, vice-presidente de Transporte Multimodal.

André Kuhn, VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., diretor-presidente. SUPLENTE: **Breno Simonini**.

Andréia Cristina Moreira Alam, Alstom Group, consultora de Financiamento a Projetos.

Antônio Glauber Teófilo Rocha, Ministério de Minas e Energia, diretor do Departamento de Gestão de Políticas de Geologia.

Carlos Alberto Auffinger, Vale S.A., Relações Institucionais Portuárias.

Carlos Alberto Macedo Cidade, JBS S.A., diretor de Relações Institucionais. SUPLENTE: Karina Izdebski.

Carlos Henrique De Luca Ribeiro, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos – Correios, diretor de Operações.

Cláudio dos Santos Oliveira, Brasil Terminal Portuário – BTP, diretor comercial e marketing.

Claudio Luiz de Viveiros, Wilson Sons, gerente de Relações Institucionais.

Danilo Dias, Hayman-Woodward Global Mobility, COO.

Edeon Vaz Ferreira, Associação Nacional dos Produtores de Soja, diretor.

Edesio Teixeira Lima Junior, Empresa Gerencial de Projetos Navais – Emgepron, diretor-presidente.

Edson José Dalto, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, engenheiro no Departamento de Transportes e Logística.

Fernanda Fernandes, Bracell Bahia Specialty Cellulose S.A., gerente de Logística.

Gustavo Bonini, Scania Latin America, diretor institucional. SUPLENTE: **João Pedro Araújo**.

Gustavo Cota, Bahia Mineração S.A. - BAMIN, gerente geral de Planejamento e Estratégia.

Jesuvaldo Conceição da Silva, Associação Brasileira dos Terminais Portuários - ABTP, diretor presidente. SUPLENTE: **Cláudia Borges**.

José Ferreira da Costa Neto, Companhia Nacional de Abastecimento – Conab, diretor presidente substituto. SUPLENTE: **Thomé Luis Freire Guth**.

Luiz Fernando de Abreu Pimenta, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, especialista em Regulação da Aviação Civil.

Marcelo Fernandes Bragança, Vibra Energia, diretor de Operações e Logística. SUPLENTE: **Aurélio Antônio de Souza**.

Marcelo Perrupato, Magna Participações Societárias, consultor sênior.

Mark Juzwiak, Grupo Maersk Brasil, diretor de Relações Institucionais

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa, Associação de Terminais Portuários Privados – ATP, vice-almirante, diretor-presidente. SUPLENTE: Luciana Cardoso Guerise.

Pedro Francisco Moreira, Associação Brasileira de Logística – Abralog, presidente. SUPLENTE: **Marcio Frugieue**.

Rodrigo Dionisio Pavan, Anglo American Minério Brasil S.A., diretor de Suprimentos. SUPLENTE: **Ivan Simões**.

Silvio Vasco Campos Jorge, Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC, presidente. SUPLENTES: **Alex André Rotmeister de Souza** e **José Nicola Benedetti**.

Symone Christine de Santana Araújo, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, diretora. SUPLENTE: **Julio Cesar Candia Nishida**.

Tatiana Thomé de Oliveira, Caixa Econômica Federal, vice-presidente de Governo. SUPLENTE: **Kleyferson Porto de Araujo**.

Tiago Bolan Frigo, deputado estadual por Santa Catarina.

Vicente Abate, Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – Abifer, presidente.

Wladmilon Borges de Aguiar, Marinha do Brasil, Almirante de Esquadra, diretor-geral de Navegação. SUPLENTE: **Wanderley Nunes**.

PRESIDENTE DE HONRA DO PAINEL 2021

Com ampla vivência em cargos estratégicos na Marinha do Brasil, voltados sobretudo ao desenvolvimento nas áreas de tecnologia e inovação, o Almirante de Esquadra Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior vem emprestando sua experiência e prestígio ao país, à frente do Ministério de Minas e Energia (MME).

Cumprindo a missão de criar e garantir a prática de políticas públicas relacionadas ao uso sustentável de recursos energéticos e minerais do país, o MME, sob o seu comando, vem implementando diversas iniciativas que buscam contribuir para minimizar gargalos nas áreas mineral e de energia, setores fundamentais para o fortalecimento da infraestrutura nacional.

A edição de 2021 do Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística – PAINEL tem a satisfação de ter o ministro Bento Costa Lima Leite de Albuquerque como presidente de honra do Conselho Técnico e Empresarial, emprestando sua experiência para tornar mais interessantes os temas tratados no PAINEL 2021.



**ALMIRANTE DE ESQUADRA BENTO COSTA
LIMA LEITE DE ALBUQUERQUE JUNIOR**

Ministro de Estado de Minas e Energia

TROFÉU PAINEL 2021

Instituto Besc de Humanidades e Economia apresenta os ganhadores do Troféu PAINEL 2021, idealizado com o objetivo de premiar empreendimentos, personalidades e a inovação de projetos voltados para infraestrutura de energia e transporte no País, o uso eficiente dos

modais e a integração de instalações e da logística nacional, aumentando a eficiência e a economicidade das nossas empresas de transporte de cargas e passageiros. A escolha dos vencedores foi por votação pública e on-line realizada entre os dias 1º e 15 de julho de 2021.

Ganhadores de 2021



EMPREENHIMENTO PRIVADO

Terminal Portuário de Alcântara – Grão Pará Multimodal

O empreendimento consiste no sistema porto integrado à ferrovia, que compreende um Terminal de Uso Privado em Alcântara-MA, mais a Estrada-de-Ferro Maranhão, ambos de caráter privado.

EMPREENHIMENTO PÚBLICO

Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)

Construída pela empresa pública Valec Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., a ferrovia foi concedida pelo Ministério da Infraestrutura, em leilão da Infra Week, realizado em abril de 2021, à Bahia Mineração S.A. - BAMIN, por um período de operação de 35 anos.



INOVAÇÃO

Empresa de Pesquisa Energética (EPE)

Foi reconhecida pelos projetos Energy Big Push e a Plataforma INOVA-E. O Energy Big Push Brasil é uma iniciativa colaborativa com participação de diversas instituições e especialistas das áreas de energia e inovação. A plataforma digital INOVA-E foi concretizada em 2021, sob coordenação da EPE e execução do Centro de Gestão e Estudos Estratégicos e do Programa de Energia para o Brasil do governo britânico.



INSTITUIÇÃO FINANCEIRA

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)

Principal instrumento do Governo Federal para o financiamento de longo prazo e investimento em todos os segmentos da economia brasileira, o BNDES criou em 2020 o Programa de Incentivo à Redução de Emissões de CO2 no Setor de Combustíveis, o BNDES RenovaBio, que concede empréstimos a empresas produtoras de biocombustíveis, fomentando a eficiência energética e a produção de combustíveis renováveis.



PERSONALIDADE

Marcelo Perrupato

Responsável pelo desenvolvimento e implementação do Plano Nacional de Logística e Transportes para o Brasil, foi secretário de Coordenação de Transportes, secretário-geral e secretário de Política Nacional de Transportes no Ministério dos Transportes. No setor privado, ao longo de sua carreira profissional, desenvolveu diversos estudos e projetos em rodovias, hidrovias, ferrovias, portos e terminais de transbordo e integração multimodal (Plataformas Logísticas).

A BASE DA MOBILIDADE COM SUSTENTABILIDADE

GUSTAVO BONINI



A infraestrutura nos transportes e na logística é a base da mobilidade sustentável. E a inclusão, na agenda nacional, de uma reforma da infraestrutura, ao lado de outras em debate e igualmente determinantes para o futuro, é mais que oportuna e necessária.

Estamos avançando no desenvolvimento de tecnologias para a descarbonização do sistema de transporte e logística, igualmente acompanhado por programas como o Combustível do Futuro, que contempla o uso de fontes alternativas de energia, e o Proconve P8, que controla as emissões de gases poluentes e de ruído para veículos pesados.

No entanto não há como avançar, contribuindo para a redução da emissão de gases de efeito estufa e ao esforço mundial de conter o aquecimento global, sem uma infraestrutura capaz de absorver as inovações – seja por meio do gás, do biometano, da eletrificação, dos veículos autônomos e dos demais combustíveis renováveis.

No último relatório do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas, o IPCC, o mundo não está conseguindo deter o aquecimento global abaixo de 1,5°C, em relação ao período pré-industrial. O cenário não é ani-

mador e provavelmente o aumento da temperatura do planeta atingirá ou excederá o limite em 2040, dez anos antes do que foi previsto no Acordo de Paris.

Com os desafios das emergências climáticas e dos mais recentes impostos pela pandemia da Covid-19, ainda temos diversos fatores favoráveis à adequação do nosso sistema atual, que passa essencialmente pela combinação dos modais, em um país como o nosso, com dimensões continentais. Com as longas distâncias em nosso território, é urgente explorar todos eles de maneira integrada.

Cada tecnologia tem seu lugar na construção de uma infraestrutura moderna e de uma economia mais competitiva e sustentável. Inovação é um caminho, mas deve-se considerar que boa parte da revolução no consumo está na velocidade da logística. Quanto menor o tempo, maior será a eficiência, exigência crescente no século 21.

Dados do Banco Mundial indicam que os investimentos em infraestrutura no país se mantiveram, na média, acima de 5% do PIB entre 1920 e 1980, quando a renda per capita cresceu a um ritmo anual médio de 4% e a urbanização atingia níveis de 60%. Nos últimos



20 anos, os aportes caíram para menos de 2,5% do PIB – abaixo das necessidades de manutenção e menor que economias iguais a nossa.

Prefiro enxergar o copo meio cheio. Devemos olhar para trás para entender nossa caminhada, cientes de que temos oportunidades para tentar recuperar o tempo perdido. Além do investimento e das tecnologias mais limpas mencionadas anteriormente, há entraves burocráticos que podem ser resolvidos a curto prazo e que também contribuem indiretamente para a sustentabilidade. Por exemplo, o transporte multimodal.

Podemos levar uma carga de um ponto a outro do país usando uma variedade de transportes, mas, hoje, predomina a lentidão na emissão de papéis em cada etapa. São melhorias que podem ser feitas agora. A descarbonização e a sustentabilidade nos transportes andam de mãos dadas com o menor uso de combustível e eficiência significa menor desperdício possível, com rotas mais inteligentes.

Por fim, vale reforçar que há uma vocação do país para combustíveis alternativos e renováveis, como é o caso biometano, pela força do agronegócio, e que tem um grande potencial para assegurar novos avanços em infraestrutura, que precisa estar interconectada com a produção e a distribuição desse combustível, além do gás natural, HVO e o biodiesel.

A descarbonização e a sustentabilidade nos transportes andam de mãos dadas com o menor uso de combustível.

A base para essa produção é a mesma e revela que sustentabilidade está conectada à infraestrutura. Tudo começa nas alternativas de transportes que evitam desperdícios, viagens vazias, rotas sem sentido, e avança na ampliação de combustíveis renováveis e alternativos.



GUSTAVO BONINI

Diretor Institucional da Scania Latin America

PANORAMA NO SETOR DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA E A CABOTAGEM NO BRASIL

MARK JUZWIAK

A crise sanitária causada pelo COVID-19 impactou fortemente o setor de serviços, com o fechamento temporário de algumas áreas do comércio, lojas, bares e restaurantes. Alguns deles de forma permanente, aumentando o índice de desemprego, diminuindo o poder aquisitivo das famílias e impactando seus hábitos de consumo.

O isolamento social, por sua vez, provocou uma forte utilização de ferramentas digitais de comércio eletrônico, o que gerou uma grande pressão sobre o transporte e a logística que teve que se adequar às novas necessidades e o aumento de volume que suplantou quaisquer expectativas.

Esse aumento de demanda, somado ao auxílio monetário oferecido pelo governo federal às famílias de baixa renda, provocou um significativo incremento na atividade econômica no mundo a partir do terceiro trimestre de 2020, especialmente nos EUA e logo seguido pela Europa. No Brasil não foi diferente, mas numa escala menor, considerando o tamanho de sua economia.

O aumento de demanda gerou pressão e, finalmente, a ruptura de cadeias de suprimentos mundiais, resultando na falta de produtos básicos e sensível aumento na pressão inflacionária, agravado pela escalada

dos preços internacionais do petróleo, commodities minerais e agrícolas, reforçado pela desvalorização da moeda nacional.

O resultado desse cenário foi uma retração de 4.1% no PIB brasileiro em 2020. Os desafios foram enormes em 2020 e 2021 e que as previsões para 2022 apontam para uma situação que continuará exigindo atenção. A expectativa para o ano 2021 é de expansão de 3.7%, de acordo com a OCDE. Apesar do número positivo, ainda deveremos terminar 2021 com atividade econômica inferior ao ano de 2019.

A vacinação em massa, deverá permitir a reabertura do setor de serviços, principal gerador de empregos no Brasil. Ao mesmo tempo, o Governo Federal preparou, em abril, um novo pacote de auxílio aos mais vulneráveis, respeitando o teto de gastos, com potencial impacto positivo nos setores de alimentos, higiene e limpeza, consumo discricionário e materiais de construção.

O Governo Federal trabalha com a perspectiva de muitas entregas importantes no setor de infraestrutura. São mais de 50 concessões que totalizam algo em torno de R\$ 137,5 bilhões em investimentos: são 23 aeroportos, 17 terminais portuários, duas ferrovias (FIOL e Ferrogrão), uma renovação antecipada e 11 novas rodovias.



O objetivo para os próximos anos passa pelo desenvolvimento de terminais e armazéns em localizações estratégicas no Brasil, a ampliação da capacidade de armazenamento e distribuição, bem como a expansão no setor de Cold Chain, ou seja, na cadeia logística de produtos refrigerados.

A Aliança atua na cabotagem há mais de 50 anos e defende investimentos no Brasil para que haja um compromisso de longo prazo das empresas atuantes e uma competição aberta e sadia.

O projeto de lei também contempla outros aspectos que, no nosso entender, trarão mais dificuldades do que soluções além de tratar de questões que envolvem outros setores, como a indústria naval, terminais portuários e praticagem quando deveriam ser assuntos discutidos separadamente.

É nesse contexto que a Aliança vem se preparando para assumir uma nova posição dentro do mercado de logística no Brasil. Atual líder em logística integrada por cabotagem no país, a empresa tem investimentos programados em terra, para ampliar o escopo de serviços, assim como em novos sistemas que trarão mais eficiência, visibilidade e simplicidade à cadeia logística de seus clientes.

Em conjunto com a Maersk, maior empresa de transporte marítimo do mundo, à qual a Aliança pertence, o objetivo para os próximos anos passa pelo desenvolvimento de terminais e armazéns em localizações estratégicas no Brasil, a ampliação da capacidade de armazenamento e distribuição, bem como a expansão no setor de Cold Chain, ou seja, na cadeia logística de produtos refrigerados.

“Sabemos que logística bem feita e eficiente não é assunto simples. É um setor fragmentado e com grandes complexidades, intrínsecas e extrínsecas. Nos preparamos para combater essas complexidades com excelência operacional, através de pontualidade e re-

gularidade, processos mais eficientes, informações precisas e facilmente disponíveis. Ao lidar com todas as etapas, desde a contratação, armazenagem, até o transporte propriamente dito, queremos democratizar o acesso a um serviço completo e eficiente para qualquer empresa, independente do setor ou tamanho”, diz Marcus Voloch, Diretor Executivo da Aliança.

“Além disso”, completa Marcus, “temos uma função social em nosso país: o transporte multimodal de ponta a ponta por cabotagem é significativamente mais eficiente do que o puro-rodoviário, seja pela questão ambiental, ao apresentar menos emissões de gases nocivos, como pelo aspecto econômico, já que o valor do frete é mais competitivo. Ao utilizar a logística integrada, incluindo a cabotagem, nossos clientes conseguem posicionar seus produtos em mercados remotos com preços competitivos, gerando novas oportunidades e, até mesmo, diminuindo a pressão inflacionária, já que gastos logísticos são um importante componente de custos das mercadorias”.



MARK JUZWIAK

Diretor de Relações Institucionais do Grupo Maersk no Brasil

Não podemos esquecer que nesse ambiente desafiador ainda temos o projeto de lei 4199, mais conhecido como BR do Mar que, depois de percorrer um longo caminho em estudos, foi encaminhado ao Congresso, alterado, e agora percorre as comissões do Senado.

O projeto de lei teria em sua essência a ideia de criar um ambiente mais competitivo, atraindo mais empresas para a cabotagem e, com isso, de acordo com teorias liberais, reduziria o custo dos fretes para o cliente final.

A ABAC – Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem, que congrega quase toda as empresas atuantes no setor de marinha mercante brasileiro, tem defendido que as alterações na Lei 9432 que estão sendo propostas e o próprio texto do programa (já

que será opcional aderir ou não) podem gerar efeitos negativos irreversíveis à cabotagem brasileira em todas as áreas de atuação. Não podemos esquecer que a cabotagem tem diferentes áreas de atuação e especialidades como o transporte de granel líquido, granel sólido, petróleo, carga geral e contêineres e cada área tem suas características próprias.

O projeto de lei tem como principal característica a alteração nas regras de afretamento, não exigindo que uma Empresa Brasileira de Navegação – EBN tenha navios próprios e que possa atuar no mercado somente com navios afretados. Com isso, em alguns anos não teremos mais frota de navios de propriedade de empresas brasileiras e a cabotagem estará à mercê do custo (volátil) do mercado internacional.

BR DISTRIBUIDORA AGORA É VIBRA ENERGIA

Da distribuidora líder de derivados de petróleo nasce uma das maiores empresas de energia do país

A BR Distribuidora, já consolidada como uma corporação, passou a se chamar, desde agosto, Vibra Energia, se reposicionando no mercado como uma empresa de energia. A nova companhia já nasce com 50 anos de experiência e tradição, ao mesmo tempo em que irá privilegiar a transição rumo a fontes energéticas mais limpas e renováveis, em sintonia com as melhores práticas de respeito ao meio ambiente, à sociedade e de governança corporativa.

“Com a mudança na marca, damos mais um passo importante em nossa jornada rumo à economia de baixo carbono, comprometimento com a agenda ESG e criação de valor para a sociedade e nossos investidores. A Vibra chega para ajudar a construir um Brasil melhor”, afirma Wilson Ferreira Jr., CEO da Vibra Energia.

A marca valoriza o caminho percorrido pela empresa nas últimas décadas e também aponta para uma nova direção, mostrando uma organização em constante evolução. Criada pelo escritório de design Tátil, a nova marca tem como pilares inspiracionais a confiança que conecta, a orientação ao cliente, as parcerias genuínas e a evolução constante.

“Durante o processo criativo, buscamos nomes que expressassem acima de tudo o Brasil que avança, faz, realiza, expande. O Brasil que vai além, que surpreende, que evolui com criatividade, mas que também estabelece conexões e parcerias genuínas”, explica Leonardo de Castro Burgos, diretor de Desenvolvimento de Novos Negócios e Marketing da Vibra Energia.

Para saber mais, acesse vibraenergia.com.br



**A BR Distribuidora
agora é uma
nova companhia.
Nasce a Vibra.**

Da maior distribuidora de combustíveis do país nasce uma das maiores empresas de energia do Brasil. Nasce a Vibra. Pronta para as empresas. Para as pessoas. Para a mobilidade. Para o futuro.

Marcas comercializadas por Vibra:

 PETROBRAS  LUBRAX  BRmania  AVIATION

VIBRA

FIOL É UM PROJETO LOGÍSTICO FUNDAMENTAL PARA O BRASIL

Premiada pelo IBESC como empreendimento público, a ferrovia integra o Oeste ao Leste do Brasil, constituindo um corredor de exportação para a mineração e o agronegócio.

GUSTAVO COTA

Com a FIOL, será possível consolidar um novo corredor logístico de exportação para a Bahia e o Brasil.

Projetos de mineração como os da BAMIN, de produção de minério de ferro para exportação, são dependentes de infraestrutura de transporte de alta capacidade e eficiência. Neste contexto, o projeto da Ferrovia de Integração Oeste Leste – FIOL sempre teve importância fundamental para a integração logística de nossos projetos e operações.

A BAMIN tem a sua produção centrada na Mina Pedra de Ferro, em Caetitê, e a FIOL e a construção do Porto Sul, em Ilhéus, são de grande importância para viabilizar o escoamento da produção, que poderá chegar a 18 milhões de toneladas/ano quando a ferrovia e o porto estiverem prontos, em 2026.

Com a FIOL, será possível consolidar um novo corredor logístico de exportação para a Bahia e o Brasil e promover um novo ciclo de crescimento regional da mineração e do agronegócio.

A nova ferrovia será um verdadeiro corredor de desenvolvimento. Será possível a implantação de terminais de carregamento ao longo do traçado da FIOL, criando oportunidades para os produtores regionais, potencializando as cadeias produtivas instaladas ao longo do caminho.

Por onde a FIOL passar, possibilitará novos negócios, arrecadação de impostos, geração de empregos e renda. O Ministério da Infraestrutura estima a geração de 55 mil empregos diretos e indiretos com a construção da ferrovia, em cinco anos.

Quando concluída, a FIOL terá capacidade para movimentar 60 milhões de toneladas por ano. A BAMIN utilizará apenas um terço desse potencial. Dois terços

dessa capacidade estarão disponíveis para outras mineradoras, para o agronegócio e todos os demais setores que precisam escoar produtos e receber insumos, máquinas e implementos.

A importância da FIOL vai muito além da BAMIN, beneficiando toda a mineração baiana, que conta com inúmeras outras empresas do segmento, ao alcance da ferrovia. É também um grande incentivo para o agronegócio, permitindo a redução de custos, motivando novos e maiores investimentos.

Para concluir a construção da ferrovia, a BAMIN investirá R\$ 3,3 bilhões, sendo R\$ 1,6 bilhão em obras civis e R\$ 1,7 bilhão em material rodante. A subconcessão é por 35 anos, cinco deles para a construção.

A FIOL, que recentemente recebeu o prêmio IBESC - Instituto Besc de Humanidades e Economia 2021, na categoria Empreendimento Público, será o grande propulsor do desenvolvimento sustentável da Bahia e um corredor logístico e de exportação importante para o nosso país.



GUSTAVO COTA

Gerente Geral de Planejamento e Estratégia da BAMIN

SOLUÇÃO DA VALE REDUZ DESGASTE DE FRISO DAS RODAS DOS VAGÕES

EDILSON JUN KINA
BRUNO BRITO
ADAUTO ALTOÉ

A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) liga os estados de MG e do ES através de 900 km de ferrovia com um traçado bastante sinuoso, tendo cerca de 50% de sua extensão composta por curvas, muitas delas, apertadas. Com este perfil de via, as rodas dos vagões apresentavam muito desgaste de friso, fruto do contato agressivo com o trilho externo das curvas.

Entretanto, um componente simples e de fácil instalação, denominado PAD (Fig. 1), acabou mudando esse histórico de desgaste, melhorando significativamente a inscrição dos vagões nas curvas, com reflexos positivos sobre a vida da roda, sobre a emissão de ruído e, também, no consumo de combustível.



Fig. 1 - PAD instalado no truque

O truque ferroviário, utilizado nos vagões, é composto por três peças principais, sendo elas uma travessa e duas laterais, daí o nome comumente utilizado de “truque de três peças”. Esse tipo de truque ainda é muito utilizado nas ferrovias de carga ao redor do mundo, mas possui uma limitação conhecida na sua forma de se inscrever em curvas, que é a sua perda de geometria na inscrição, saindo de um formato retangular para um de paralelogramo, o que faz aumentar o ângulo de ataque das rodas contra o trilho, gerando maior desgaste destes componentes.

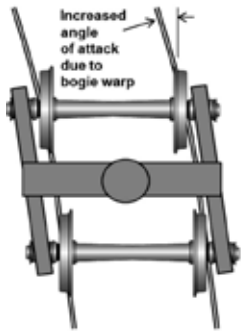


Fig. 2 - Truque “desquadrado” na inscrição em curva

Os PADs de borracha, aplicados entre os adaptadores e os pedestais, diminuem a rigidez longitudinal dos rodeiros, permitindo que ocorra a correta inscrição destes na curva, o que reduziu o desgaste do friso das rodas em quase 70%, conforme é possível observar na Tab. 1.



A tabela abaixo mostra o resultado de todos os rodeiros de maneira resumida para os vagões com e sem PAD em mm/mês

VARIÁVEL	NÚMERO DE DADOS	MÉDIA	DESVIO PADRÃO	MÍNIMO	1º QUARTIL	MEDIANA	3º QUARTIL	MÁXIMO
COM PAD	345	0,13	0,15	0,00	0,05	0,10	0,18	1,28
SEM PAD	683	0,39	0,43	0,00	0,07	0,20	0,60	2,06

Tab. 1 - Desgaste do friso com e sem PAD

Esta melhoria na inscrição, além de reduzir o desgaste, reduziu a emissão de ruído proveniente do atrito entre a roda e o trilho (reduções: curvas-5dB / tangen-

tes-6dB) e, também, melhorou a eficiência energética, como foi possível observar em testes de campo, aqui resumidos na Tab.2.

	DIFERENÇA [l]	LITROS/ANO	CO ₂ EQ (KG)
ECONOMIA 168 VAZIO	805	2.173.797	5.521.443
ECONOMIA 252 VAZIO	1.029	2.777.743	7.055.468
ECONOMIA 168 CARREGADO	2.152	5.497.087	13.962.602
ECONOMIA 252 CARREGADO	3.032	14.384.703	36.537.147

Tab. 2 - Redução de consumo de diesel com uso de PADs nos diversos padrões de trem

(*) Base p/ estimativa anual – medições do teste / modelo operacional e volume 2017.

Desta forma, a aplicação deste componente se demonstrou muito efetiva e foi implantada em 100% da frota de vagões de minério da EFVM.



BRUNO BRITO

Engenheiro Sênior



JUN KINA

Especialista Técnico



ADAUTO ALTOÉ

Ex-Analista Operacional
(atualmente aposentado)

A IMPORTÂNCIA DA INOVAÇÃO NA LOGÍSTICA MARÍTIMA

Milhares de navios cruzam os mares todos os dias para abastecer a população mundial. Otimizar essa atividade é a missão da Wilson Sons

ARNALDO CALBUCCI



A Wilson Sons foi reconhecida como uma das corporações líderes em open innovation no Ranking 100 Open Startups 2021

Dados recentes da Organização Mundial do Comércio (OMC) mostram que aproximadamente 90% do comércio global hoje é feito pelo modal aquaviário. Os números atestam a importância da logística marítima e portuária no mundo, fundamental para garantir o abastecimento dos países e o crescimento econômico das nações.

Os avanços tecnológicos impulsionam o setor em temas essenciais, como eficiência, segurança e cibersegurança, aquecimento global e sustentabilidade. Hoje, há cerca de 20 hubs de inovação dedicados à indústria marítima e portuária, com mais de 400 startups, espalhados pelo planeta.

Com seus mais de 8.500 km de costa e outros 60 mil quilômetros de rios navegáveis, o Brasil possui uma das maiores malhas aquaviárias do mundo. O país tem, portanto, enorme potencial para o transporte marítimo e fluvial de cargas. E o crescimento do modal se dará à medida que o setor fizer mais avanços em infraestrutura e gestão portuária.

Uma série de novos campos tem contribuído para otimizar processos, reduzir a burocracia e aumentar a produtividade com soluções inovadoras, rápidas, eficientes e de baixo custo. Sempre atenta às evoluções tecnológicas, a Wilson Sons já opera com Inteligência Artificial, Biometria, Sistemas Colaborativos em Nuvem e outros recursos disruptivos, que aprimoram cada vez mais a eficiência de nossas atividades.

Para incentivar o ecossistema de inovação no setor, a Wilson Sons integra, desde 2019, o Cubo Itaú, maior hub de startups da América Latina. Nesses dois anos, a Companhia interagiu com dezenas de startups, aproximou-se de outros hubs internacionais e adquiriu participação minoritária em duas empresas de tecnologia para o segmento.

Como resultado dessa visão, a Wilson Sons foi reconhecida como uma das corporações líderes em open innovation no Ranking 100 Open Startups 2021, que destaca o trabalho de colaboração em inovação entre empresas e startups.

Com a velocidade das transformações no ambiente de negócios, fortalecer a inovação num setor tão essencial para a economia é estratégico para o Brasil. Ao longo dos seus 184 anos, a Wilson Sons sempre se antecipou às mudanças, e segue contribuindo com mais inovação para o desenvolvimento da logística portuária e marítima do país.



ARNALDO CALBUCCI

COO das Operações da Wilson Sons

CGT ELETROSUL: ATUAÇÃO ÚNICA E INTEGRADA DA ELETROBRAS NO SUL DO BRASIL

Sinergia operacional, tributária, econômico-financeira e societária. Com esse objetivo principal, a unificação de operações das duas subsidiárias da Eletrobras na região Sul foi concretizada, oficialmente, no início de 2020. A transação uniu a qualidade técnica e a tradição da Eletrosul na produção e transmissão de energia com a vasta experiência da CGTEE em geração térmica.

A empresa resultante, a Companhia de Geração e Transmissão de Energia Elétrica do Sul do Brasil (CGT Eletrosul), tem sede administrativa em Florianópolis (SC) e atuação nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul – além das participações societárias nas hidrelétricas Jirau (20%), em Rondônia, e Teles Pires (24,7%), entre Mato Grosso e Pará.



A CGT Eletrosul quer continuar crescendo, seguindo as diretrizes de gestão sustentável.



Atualmente, conta com uma força de trabalho composta por cerca de 1.350 profissionais, entre técnicos e especialistas. Seu parque gerador possui capacidade instalada superior a 2 mil MW, sendo formado por empreendimentos de geração hídrica, térmica, eólica e solar. No segmento de transmissão, são 12 mil km de linhas, 46 subestações e 31 mil MVA de capacidade de transformação.

A CGT Eletrosul quer continuar crescendo, seguindo as diretrizes de gestão sustentável. A nova companhia apresenta o desafio de operar uma matriz energética ainda mais diversificada, com a garantia de energia firme à sociedade, a partir da inclusão da geração termelétrica em seu portfólio.

Empreendimentos como a UTE Candiota III são essenciais ao modelo energético brasileiro. E o compromisso da empresa tem sido de acompanhar e

reduzir sistematicamente as emissões de gases de efeito estufa, com a adoção de modernas metodologias de operação e tecnologia de ponta.

Tratando de aspectos sociais, além de cumprir rigorosamente as condicionantes previstas nas licenças emitidas para seus empreendimentos, a CGT Eletrosul apoia programas que promovam cultura, educação, transformação social, desenvolvimento regional e valorização das comunidades presentes em suas áreas de atuação.

Dessa forma, a empresa mantém sua ligação com a sociedade, gerando valor e reforçando os compromissos assumidos em relação aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), da ONU. O propósito da CGT Eletrosul é ser reconhecida pela excelência em suas ações e gestão, além de sua cultura de sustentabilidade.

JBS E FROTA VERDE: EMPRESA ESTABELECE META NET ZERO

A JBS, segunda maior empresa de alimentos do mundo e líder no setor de proteína, assumiu em março o compromisso de se tornar Net Zero até 2040. Ou seja, a companhia se compromete a zerar o balanço líquido de suas emissões de gases causadores do efeito estufa, compensando toda a emissão residual. A JBS é a primeira grande empresa global do setor de proteína a estabelecer uma meta Net Zero.

A companhia aposta em uma série de iniciativas, incluindo a adoção de veículos elétricos e movidos a biocombustível, capazes de tornar o processo logístico mais sustentável.

A JBS começou em abril a realizar o transporte com um caminhão 100% elétrico, com emissão zero de gases poluentes. O modelo é o primeiro utilizado pela indústria de alimentos refrigerados do Brasil.

“A inovação e a sustentabilidade são pilares fundamentais para a JBS, e o projeto com caminhão 100% elétrico reforça esse posicionamento, que também implementamos em nossa operação”, afirma Susana Martins Carvalho, diretora executiva da JBS Fertilizantes e Ambiental.

Os veículos elétricos são muito mais sustentáveis. Em termos comparativos, para cada Veículo Urbano de Carga (VUC) movido a diesel retirado das ruas, cin-

A inovação e a sustentabilidade são pilares fundamentais para a JBS, e o projeto com caminhão 100% elétrico reforça esse posicionamento.

co toneladas de monóxido de carbono deixam de ser emitidas por mês, o que equivale ao plantio de 35 árvores para neutralizar suas emissões.

Além de mais sustentáveis, os veículos elétricos oferecem vantagens para os negócios e para os consumidores. Como não fazem barulho, os motores elétricos viabilizam a entrega de produtos à noite e de madrugada, contribuindo para a redução de trânsito. Além disso, o custo operacional dos elétricos é um terço do que o movido a combustível fóssil.

“Estamos sempre em busca de modais alternativos e limpos, e o nosso objetivo é ampliar cada vez mais o alcance dessas soluções logísticas disruptivas, garantindo sempre qualidade e respeito aos prazos das entregas para os nossos clientes”, afirma Susana Martins Carvalho.

CONTÊINER X CORONAVÍRUS

SILVIO VASCO CAMPOS JORGE

Desde o surgimento do transporte com contêineres, durante 50 anos nunca vimos uma crise tão significativa como a que estamos passando no cenário atual.

Com a evolução do comércio exterior, principalmente pela pujança das exportações de manufaturados pela China, o contêiner tornou-se a peça fundamental para o escoamento de toda a sua produção e, para não depender do retorno de contêineres vazios, a China tornou-se a maior fabricante de contêineres do mundo, produzindo mais de 250.000 unidades por mês, ou seja, os contêineres fabricados já saem carregados com produtos manufaturados para o mundo todo.

No cenário atual, como resultado da pandemia global provocada pelo vírus COVID-19, o governo chinês deixou de fabricar milhões de unidades de contêineres e, conseqüentemente, contribuir no abastecimento do mercado mundial. Além de atender a logística da China, o seu preço de fabricação é imbatível em comparação aos outros países também fabricantes.

Sob o aspecto logístico, a fabricação dos contêineres é tão importante que o governo chinês chega a subsidiar o custo do aço para manter o preço competitivo com os outros países.

De acordo com o transporte marítimo, existe a regra usual de um para três, ou seja, cada slot no navio, o armador precisa ter três contêineres à disposição: um no navio transportando a carga, um no destino para atender o próximo navio, e um terceiro sendo carregado na origem.

Com o aumento na capacidade de contêineres nos navios (inclusive os que estão em construção, navios de 25.000 TEU); apenas para esses navios, estamos falando de 75.000 TEU.

As crises que tivemos nesses últimos 50 anos que por vários motivos abalaram a economia mundial, afetando o comércio exterior de cada país, desequilibrando o seu fluxo na importação e na exportação, resultou em certo momento na falta de contêineres, principalmente no tráfego de exportação, não pela falta de contêineres

Estamos passando um momento difícil. Atualmente faltam navios como também faltam contêineres.

no mercado, mas sim por falta de navios. O navio utiliza a carga em contêiner em caráter de importação, exportação ou somente para o transporte do contêiner vazio com o objetivo de reposição do produto no mercado.

Infelizmente, estamos passando um momento difícil. Atualmente faltam navios como também faltam contêineres. Para salientar tal agravamento da situação, podemos exemplificar as consequências causadas pelo acidente com o navio da Evergreen, no Canal de Suez. Por mais de 15 dias, mais de 100 navios permaneceram parados nos dois sentidos do canal, interferindo no tráfego marítimo mundial.

Com essa falta de contêineres e navios, houve um aumento descomunal nos fretes, sendo que, em linhas marítimas em que o frete estava em torno de USD 2.000,00, houve um aumento para USD 8.000,00. Penso que é hora de rever o conceito de 3x1, para que o mundo não seja abalado novamente por outra crise da mesma magnitude que estamos passando e com estimativa da normalidade prevista para 2023.



SILVIO VASCO CAMPOS JORGE

Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres – CBC

GÁS NATURAL VEICULAR – GNV: O COMBUSTÍVEL DO PRESENTE, AQUI E AGORA!

Com boa capilaridade dos postos revendedores nas capitais e cidades de médio porte do país (cerca de 1.650 postos), preço competitivo, em relação aos demais combustíveis (etanol, gasolina e diesel), com tecnologia bem madura e ainda entregando efetivamente uma redução de 20%, em relação à emissão de CO2, e de até 96% na redução de material particulado, comparado à gasolina e ao diesel, respectivamente, o GNV é a “bola da vez”.

Com o crescimento dos veículos de transporte de passageiros e de entregas por aplicativos, e, com os

aumentos sucessivos dos combustíveis concorrentes, esses profissionais têm recorrido cada vez mais à instalação do Kit GNV para poderem economizar e aumentar sua renda.

A Gasmig e o Governo de Minas Gerais têm trabalhado para incentivar o uso do Gás Natural Veicular no Estado. Em 2019 foi aprovada a Lei que concede isenção de IPVA para os veículos movidos à GNV ou com a predisposição para receber o Kit Gás, no ano de aquisição do veículo, condição que no ano de 2020 foi ampliada para o ano subsequente ao ano de aquisição.

O Governo de Minas Gerais concede isenção de IPVA para os veículos movidos a GNV ou com a predisposição para receber o Kit Gás, no ano de aquisição e no ano seguinte, para os veículos fabricados no Estado.

Neste ano de 2021, a Gasmig está executando o maior programa de incentivo às conversões de veículos para o GNV do país. Através das Promoções “Frota com Bônus GNV”, voltada para frotistas e “Com GNV é Melhor”, voltada para

taxistas e motoristas de aplicativos, a Companhia fornece um Bônus de R\$ 2 mil por veículo convertido. Até o mês de agosto, foram convertidos quase 1.400 veículos e a meta, até o fim de 2021, é chegar a 3.000 veículos.

As Promoções “Frota com Bônus GNV” e “Com GNV é Melhor” fornecem um Bônus de R\$ 2 mil por veículo convertido para os primeiros 3 mil veículos até 31/12/2021.

A Gasmig também está se preparando para entrar no segmento de GNV para veículos pesados. Atualmente, a Companhia participa de um projeto em conjunto com a Gerdau, no qual está sendo testado um caminhão 100% movido a GNV na operação de mineração.

Outro projeto que a Gasmig está integrando, juntamente

com as distribuidoras de gás natural da Região Sudeste é o Projeto Corredores Azuis. Com a sua execução, nos próximos dois anos será possível a circulação desses caminhões movidos 100% a GNV de norte a sul do país.

Minas Gerais conta atualmente com 60 postos revendedores de GNV, localizados em 19 cidades do Estado.



Caminhão 100% movido a GNV em testes na Gerdau – Mina Várzea do Lopes



Pedro Magalhães, presidente da Gasmig, abastece frota da Companhia com GNV na inauguração da Cidade do Gás, em Contagem.



A HORA DA MUDANÇA É AGORA.

AINDA DÁ TEMPO DE
SER PARTE DA SOLUÇÃO.

O aquecimento global é uma preocupante realidade em todo o planeta. E, para ajudar a mudar essa história, a JBS, uma das maiores produtoras de alimentos do mundo, lançou um compromisso global: ser Net Zero até 2040.

Ano após ano, a empresa vai melhorar ainda mais o jeito que produz, além de investir 1 bilhão de dólares em projetos para reduzir as emissões de gases de efeito estufa no processo produtivo. Usará 100% de energia elétrica limpa, criando novos produtos a partir de materiais recicláveis, desenvolvendo novas tecnologias e a ciência e monitorando cada vez mais.

A JBS já monitora seus fornecedores e, agora, desenvolveu uma ferramenta para monitorar os fornecedores de seus fornecedores também.

JBS Net Zero 2040.

Alimentar a mudança é o nosso compromisso.

Acesse: www.jbs.com.br/netzero



AÇÕES DA CAIXA NA MELHORIA DA INFRAESTRUTURA E NA REDUÇÃO DO “CUSTO BRASIL”

KLEYFERSON PORTO DE ARAUJO

77% dos recursos da carteira da CAIXA são destinados a investimento em obras de infraestrutura, urbanização e mobilidade urbana.

O “Custo Brasil” pode ser conceituado como uma série de dificuldades estruturais, burocráticas, trabalhistas e econômicas que impedem o país de avançar no ranking de competitividade, influenciando negativamente o ambiente de negócios.

Investir na modernização da infraestrutura brasileira é componente essencial para o desenvolvimento, a integração regional e a redução do “Custo Brasil”.

A CAIXA possui um papel primordial neste esforço, representado pelo seu objetivo estratégico de consolidar seu papel de principal parceiro na execução de políticas públicas do Estado Brasileiro

A atuação da Caixa Econômica Federal (CAIXA) no setor de infraestrutura é realizada, principalmente, por meio de duas grandes frentes: como mandatária da União na operacionalização de contratos de repasse do Orçamento Geral da União (OGU) e na disponibilização de crédito para Estados e Municípios.

Os contratos de repasse são acessados pelos Municípios por meio de sistemática própria dos Ministérios ou por emendas parlamentares ao OGU. A CAIXA atua prestando assistência técnica, desde a fase de elaboração dos projetos, passando pelo acompanhamento da execução, até a prestação de contas final. A carteira da CAIXA conta com 27 mil contratos, totalizando R\$ 66 bilhões, sendo que 77% são destinados a investimento em obras de infraestrutura, urbanização e mobilidade urbana.

Por meio da linha de Financiamento à Infraestrutura e ao Saneamento – FINISA – é possível ao ente público pleitear recursos, por meio de processos ágeis e simplificados de concessão, para apoiar financeiramente diversas ações orçamentárias, como investimentos em infraestrutura e mobilidade, entre outros. No crédito em infraestrutura para entes públicos a CAIXA detém 56% do mercado, com 3 mil operações e R\$ 81 bilhões em financiamento, sendo que 83% deste montante foram aplicados em infraestrutura (energia, mobilidade urbana, multisetorial) e 17% em saneamento.

A CAIXA, como banco de todos os brasileiros, é parceira do Estado brasileiro no desenvolvimento e na melhoria da infraestrutura nacional. Conte sempre com a CAIXA!



KLEYFERSON PORTO DE ARAUJO

Gerente Nacional da CAIXA

INTEGRAÇÃO PSP X SISTUF

WLADMILSON BORGES DE AGUIAR

A integração dos sistemas Porto Sem Papel (PSP) e Tarifa de Utilização de Faróis (SISTUF) é uma demanda da comunidade aquaviária.

A Marinha do Brasil (MB) e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA/MInfra) iniciaram trabalho conjunto no ano de 2019, no âmbito da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos), com o propósito de implementar a integração dos sistemas Porto Sem Papel (PSP) e de Tarifa de Utilização de Faróis (SISTUF), demanda da comunidade aquaviária desde o início do funcionamento do PSP nos portos e terminais aquaviários nacionais no ano de 2011.

No âmbito da MB, os trabalhos foram coordenados pela Diretoria-Geral de Navegação (DGN). Cabe destacar que esta demanda foi reforçada após pesquisa junto aos usuários do sistema PSP, em observância aos gargalos existentes durante o processo de jornada da embarcação.

A TUF corresponde aos preços públicos cobrados em retribuição à efetiva utilização dos serviços de sinalização náutica de proteção à navegação. Os recursos provenientes da arrecadação pela MB têm aplicação específica na construção e manutenção do balizamento marítimo e fluvial, a cargo da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN).

Após minucioso trabalho de desenvolvimento entre as áreas técnicas da MB e da SNPTA, foi disponibilizada, a partir do dia 9 de agosto de 2021, a troca de informações entre esses dois sistemas corporativos,

no qual os Agentes de Navegação passam a utilizar apenas o PSP como portal de informações para as questões referentes à TUF.

Essa nova integração permite habilitar recursos no PSP, mantendo escalas e roteiros junto ao SISTUF, além de acompanhar ações referentes ao processamento da TUF, inclusive o download da GRU e geração do termo do compromisso, isso diretamente no PSP.

Esse novo processo passa a contribuir, sobremaneira, para dinamizar ainda mais o despacho de embarcações nos portos e terminais aquaviários nacionais, utilizando-se do conceito de janela única (Single Window), com impactos positivos nos processos logísticos de exportação e importação por via marítima.



ALMIRANTE DE ESQUADRA WLADMILSON BORGES DE AGUIAR

Diretor-Geral de Navegação da Marinha do Brasil

O FUTURO DOS COMBUSTÍVEIS NO CONTEXTO DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

SYMONE CHRISTINE DE SANTANA ARAÚJO
JULIO CESAR CANDIA NISHIDA

Estamos vivendo um momento de grandes transformações. Cada vez mais, alternativas energéticas têm sido buscadas para substituir, total ou parcialmente, os combustíveis fósseis tradicionais. Essa busca é corroborada por vários acordos e compromissos, firmados para que sejam reduzidas as emissões de carbono e de gases de efeitos estufa (GEE) e, assim, sejam mitigados os impactos das mudanças climáticas globais.

Em maio deste ano, relatório da Agência Internacional de Energia (IEA), “Net Zero by 2050”, defendendo a descarbonização da geração de energia no mundo dentro de menos de 30 anos e implicando grandes restrições ao modelo atual de exploração de óleo e gás para a produção de combustíveis, impactou fortemente os mercados e a expectativa de como os países veem esse futuro.



A busca de energias mais limpas e acessíveis, assim como a proposta por ações contra a mudança global do clima também já estava presente no Plano de Desenvolvimento Sustentável (PDS), da Organização das Nações Unidas (ONU), e em sua Agenda 2030, criada no ano de 2015. Mas a proposta presente do documento da IEA traz uma expectativa real de transição energética para uma economia mundial de baixo carbono nos médios e longo prazos.



Mas como o Brasil se insere nesse contexto?

As nossas potencialidades, como a riqueza climática e de terras, permitiram que nos tornássemos líderes mundiais no agronegócio. Essas características fizeram com que o país assumisse a vanguarda na produção mundial de biocombustíveis. Adicionalmente,

outras características, como grande incidência solar, regime constante de ventos e grande produção hidrelétrica, tornam o Brasil um dos países com a matriz energética mais limpa e renovável do mundo.

Breve histórico – Biocombustíveis no Brasil

No setor de combustíveis, pelo menos desde a década de 1970, temos trilhado um caminho próprio, com o pioneirismo no investimento em Etanol e em tecnologias de biocombustíveis utilizando a sinergia da já estabelecida indústria sucroalcooleira, com o Programa Brasileiro do Álcool, o Proálcool.

Esse movimento foi consolidado nos anos 2000, com o desenvolvimento dos motores Flex Fuel, que permitiram ao consumidor mais conforto e liberdade ao abastecer seu veículo, e ao governo mais segurança energética, deixando para trás os impactos de quebras de safra que assombravam o mercado de combustíveis nos anos 1980 e 1990.

Em menos de três anos, mais da metade dos veículos leves brasileiros já eram produzidos com a tecnologia Flex Fuel e, desde o início dos anos 2010, mais de 80%, segundo dados da Anfavea.



A partir de 2005, foi a vez da evolução dos combustíveis no ciclo diesel e, através da Lei nº 11.097/2005, o biodiesel foi introduzido na matriz energética brasileira. Ao longo dos últimos anos, essa parcela de combustível renovável tem aumentado e contribuído para a melhor qualidade do ar, com menos emissões de particulados, enxofre e gases de efeito estufa.

Em 2021, a ANP aprovou a resolução que trata da especificação do Diesel Verde, um novo biocombustível a ser comercializado em território nacional, aumentando ain-

da mais o leque de possibilidades da indústria no investimento de combustíveis renováveis. Tal medida inseriu o Brasil entre os países que contam com regulação que acompanha as melhores práticas internacionais.

Em 2017 foi criada a Política Nacional de Biocombustíveis – RenovaBio, considerado atualmente um dos maiores programas de descarbonização da matriz de transportes do mundo.

Criado através da Lei nº Lei 13.576/2017, o RenovaBio tem

como principal objetivo ampliar a participação dos biocombustíveis na matriz de transportes brasileira, baseada na previsibilidade e na sustentabilidade econômica, ambiental e social, contribuindo ainda para a redução

das emissões de gases de efeito estufa no país. Essa é uma política de Estado de descarbonização do transporte, em linha com os compromissos que o Brasil assumiu mundialmente na Conferência do Clima, em Paris.



Segundo o ministro de Minas e Energia, Bento Albuquerque, o programa tem contribuído para reduzir a emissão de gás carbônico. “Hoje temos o RenovaBio, considerado o maior programa de biocombustíveis do mundo, que contribui muito para a descarbonização não só do Brasil, mas do planeta, com elevados investimentos e resultados bastante positivos.”

Esse programa estabelece metas anuais de descarbonização para o setor de combustíveis, incentivando o aumento dos biocombustíveis na nossa matriz de transporte. Os créditos, chamados CBIOS, são emitidos pelos produtores de biocombustíveis e adquiridos na Bolsa brasileira, a B3, por distribuidoras de combustíveis, que têm metas individuais estabelecidas pelo programa. Outros interessados também podem comprar os créditos para avançar em sua agenda ESG, embora não sejam obrigados a isso.

Em 2020, primeiro ano de sua implementação, o Reno-

vaBio evitou a emissão de mais de 18 milhões de toneladas de CO2. Atualmente, o volume de créditos está na ordem de 3 milhões de CBIOS por mês, com meta de 24,8 milhões de CBIOS até o final de 2021.

Os próximos passos

Para orientar, direcionar e guiar a definição de políticas públicas na transição para uma economia de baixo carbono, foi recém-instituído pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) o programa Combustível do Futuro.



Criado em abril, por meio da Resolução CNP nº 7/2021, o programa tem como objetivo propor medidas para incrementar o uso de combustíveis sustentáveis e de baixa intensidade de carbono, bem como a aplicação de tecnologia veicular nacional, com biocombustíveis, com vistas a maior descarbonização da matriz de transporte brasileira. Esse programa, dentre outros, irá estudar e propor uma metodologia de avaliação do ciclo de vida completo dos combustíveis, “do poço à roda”. Com a iniciativa, o Brasil dá mais um passo na liderança da transição energética mundial.

Conclusão

Por fim, é importante lembrar que a Transição Energética não é um fim em si, mas antes um caminho a ser trilhado na direção de um futuro sustentável. Dessa forma, o conjunto de políticas públicas, cujas diretrizes são estabelecidas pelo Conselho Nacional de Política Energética – CNPE, deverão ser capazes de desenvolver todo o potencial energético brasileiro em todos os seus aspectos.



SYMONE CHRISTINE DE SANTANA ARAÚJO

Diretora da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP



JULIO CESAR CANDIA NISHIDA

Especialista em Regulação de Petróleo e Derivados, Alcool Combustível e Gás Natural

A INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL EM PROL DA REDUÇÃO DO CUSTO BRASIL

BRENO SIMONINI TEIXEIRA

A transformação por que passa o Brasil em relação ao transporte de cargas é inegável. Diferentes áreas do conhecimento, como a própria Engenharia, a Tecnologia da Informação e o Direito, têm contribuído para essa inflexão, mas não de forma autônoma, independente. Ainda que resultados estejam sendo percebidos em campo, ilustrados pela concretização dessas contribuições individuais – sob a forma de concessões de projetos críticos à nossa infraestrutura logística, ou da instalação de relevantes trechos ferroviários – não é só “na ponta” que é possível notar a união dessas forças, uma vez que o sucesso que vem sendo alcançado resulta da integração prévia dos atores envolvidos.

Ilustra essa integração a que me refiro o artifício do investimento cruzado. Não sem percalços, em vista da novidade que esse mecanismo significa também para diversas ciências, engenheiros, juristas, gestores entre muitos outros profissionais, ciosos da magnitude do desafio, sentaram à mesa, com os chapéus de diferentes instituições – públicas e privadas – para viabilizar o “carimbo” nos recursos oriundos da outorga da renovação de concessões ferroviárias, e assim garantir que, em vez de serem diluídos no Orçamento Geral da União, passassem a impulsionar a implantação de mais trilhos, por décadas tão negligenciados.

Inevitável, a esta altura dos acontecimentos, destacar o contraste entre a quase extinção da Valec Engenharia, em 2019, com a atuação fundamental desta empresa pública junto a outras instituições para a conquista de avanços tão relevantes para o Estado.

São inúmeras as conquistas originadas, desenvolvidas, compartilhadas e ainda a tomarem corpo no seio de organizações que contam com o importante apoio estatal para fazerem ideias se tornarem benefícios a toda sociedade.

Assim como o investimento cruzado, o DT-e, a passagem de fauna para que a tartaruga atravessasse a via férrea, a integração do Building Information Modeling (BIM) com sistemas de georreferenciamento e gestão ambiental e muitas outras conquistas, nasceram ou ganharam seu mais importante impulso por corações e mentes a serviço do público.

Há muito por fazer, mas a convergência de vontades institucionais, sem a qual a redução do Custo Brasil pouco avançaria, já é realidade a ser reverenciada, preservada e nutrida.



BRENO SIMONINI TEIXEIRA

Assessor de Relações Institucionais da Valec Engenharia, Construções e Ferrovias

DESATIVAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO BAHIA E MINAS: PROGRESSO CERCEADO

AURÉLIO LAMARE SOARES MURTA

O ano é 1881 e a construção da estrada de ferro que ligaria o sul da província da Bahia ao norte e nordeste da província de Minas é iniciada. Seu idealizador, o engenheiro Miguel Argolo, finalmente venceu as dificuldades de ordem econômica e política e conseguiu convencer investidores e políticos a embarcarem neste sonho de levar o desenvolvimento à região. Apesar de pouco progresso visto ali, havia grande potencial para a exploração de riquezas e necessitava deste importante sistema de transporte como vetor de desenvolvimento e escoamento de produção em direção ao mar.

A construção do empreendimento não era tarefa fácil. Apesar do visionário empreendedor ter planejado o traçado de maneira que a construção fosse menos dispendiosa e, sempre que possível, margeando rios regionais e evitando montanhas, os desafios sempre acompanharam cada trecho construído. Desbravar a mata nativa, abrir a “picada” da estrada, lidar com animais selvagens, construir túneis com ferramentas rudimentares, desafiar doenças tropicais, atravessar regiões pantanosas e manter a motivação dos operários foram apenas alguns dos problemas que se avizinharam durante as obras.

Quando a primeira composição ferroviária partiu do

distrito baiano de Ponta de Areia, em novembro de 1882, puxada pela locomotiva Joviana, posteriormente rebatizada pelos índios de Poxixá – forte e poderosa –, a população local ficou extremamente orgulhosa e celebrou com festa e euforia o primeiro apito do trem. Entretanto, seus trilhos chegariam à Serra dos Aimorés somente em 1893, à cidade de Teófilo Otoni em 1898 e seu término se daria em 1942, com a implantação da Estação de Arassuaí, no município mineiro de Araçuaí no Vale do Jequitinhonha, onde totalizaria seus 582 quilômetros de extensão, conforme mostra a Figura 01 a seguir:



Figura 01: Mapa da Estrada de Ferro Bahia e Minas
Fonte: vfco.brazilia.jor.br

As promessas de progresso foram cerceadas e a esperança em dias melhores ficaram nas lembranças daqueles que vivenciaram os tempos de crescimento pujante e olhar para o futuro.

Em plena operação, a “Bahiminas”, como foi apelidada pelos mineiros e baianos da região, proporcionou, além da atividade essencial de transporte de mercadorias, o desenvolvimento regional, a geração de empregos diretos e indiretos, o transporte de passageiros, o abastecimento da região e oportunidades para o comércio às margens dos trilhos. Diversas outras benfeitorias impulsionaram a região rumo ao progresso, como a construção de hospitais, escolas, usina hidrelétrica, cinema e conjuntos habitacionais para os operários da ferrovia.

Porém, com a redução da atividade de extrativismo de madeira nas regiões circunvizinhas à ferrovia, com a diminuição da demanda por café devido às diversas crises econômicas e, ainda, a não implantação do Porto de Caravelas, sua operação tornou-se onerosa e inviável, de acordo com análises e inferências feitas à época. Estes fatores, somados ao avanço das rodovias na região e às denúncias de corrupção, fizeram com que a Bahiminas passasse por problemas financeiros e seu controle fosse repassado a vários proprietários ao longo dos anos até ser, definitivamente, desativada em 1966 quando, então pertencia à Rede Ferroviária Federal S.A.

Salienta-se que estudos realizados pelo engenheiro Emílio Schnoor, em 1906, demonstravam a possibilidade de integração da Bahiminas com a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) em Governador Valadares. Do mesmo modo, em 1961, cogitou-se a integração da Bahiminas à Estrada de Ferro Central do Brasil em Montes Claros. Caso essas ligações tivessem sido efetivadas, a Bahiminas deixaria de ser uma ferrovia isolada com propósitos limitados e passaria a ser um importante ramal de uma rede ferroviária de integração nacional.

Não fossem as decisões precipitadas dos governantes da época de sua extinção, talvez hoje a ferrovia estaria sendo utilizada para o transporte do lítio proveniente

das abundantes jazidas dos municípios de Itinga e Araçuaí, transporte de pedras ornamentais produzidas na região, transporte de passageiros, suprindo de insumos a agropecuária da região, transportando gado de corte e escoando outras vocações produtivas que teriam surgido a partir da disponibilidade operacional da Bahiminas, além, é claro, de servir como ramal de abastecimento e escoamento da EFVM e da Ferrovia Centro Atlântica.

Atualmente, os municípios lindeiros aos trilhos amargam grandes dificuldades e esquecimento por parte do poder público. As promessas de progresso foram cerceadas e a esperança em dias melhores ficaram nas lembranças daqueles que vivenciaram os tempos de crescimento pujante e olhar para o futuro.

É importante que mantenhamos vivos esses relatos históricos e que os mesmos sejam passados às gerações futuras, para que decisões equivocadas como essa não voltem a acontecer com outras ferrovias, que certamente passam por problemas e podem ter o mesmo destino da Bahiminas.



AURÉLIO LAMARE SOARES MURTA

Mestre, Doutor e Pós-Doutor em Engenharia de Transportes e Logística, Professor do Programa de Pós-Graduação em Administração – PPGAd, Coordenador do MBA em Logística Empresarial e Gestão da Cadeia de Suprimentos – MBA, LOGEMP Universidade Federal Fluminense – UFF

GNV, UMA OPÇÃO MAIS LIMPA PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS

GUILHERME FREITAS

Além da utilização do GNV em caminhões, sua adoção nos ônibus também é possível e absolutamente necessária para minimizar poluentes e gases do efeito estufa.

O debate e a criação de iniciativas que contribuam para uma matriz energética cada vez mais limpa e eficiente vêm ganhando escala nos últimos tempos, permitindo o desenvolvimento de veículos pesados menos poluentes e gerando um excelente custo-benefício e diversas vantagens para os condutores.

Nesse sentido, recentemente teve início a produção de veículos pesados a gás no Brasil, tornando necessário reforçar o investimento nos chamados corredores azuis, rotas que garantam autonomia para abastecimento de veículos movidos a GNV no Brasil. Amplamente implantado na Europa há mais de duas décadas, esse tipo de combustível já é uma realidade acessível e uma alternativa menos poluente.

Aqui no Brasil, o mais novo corredor azul implementado está na rodovia Régis Bittencourt, que liga a cidade de São Paulo a Curitiba. No trecho, já há pontos de abastecimento para o combustível, garantindo autonomia aos caminhoneiros, permitindo às empresas que operam essa rota a adotarem frotas utilizando um combustível com um custo operacional menor do que o diesel, além de contribuir para a redução da pegada de carbono, alavancando uma logística mais sustentável.

Além da utilização do GNV em caminhões, sua adoção nos ônibus também é possível e absolutamente necessária para minimizar poluentes e gases do efeito estufa, além de praticamente zerar a emissão de materiais particulados (MP), que são a causa de boa parte das do-

enças respiratórias na população dos grandes centros, contribuindo para a diminuição das internações e custos hospitalares.

Vale ressaltar que veículos pesados com GNV também podem reduzir consideravelmente os custos operacionais, com economia média de combustível variando de 10% a 40%, dependendo do local abastecido.

Diante de todo esse cenário, não há dúvidas que o GNV tem todos os atributos para se tornar protagonista no abastecimento de veículos pesados, pois além de trazer benefícios ambientais, também proporciona economia operacional, sendo um vetor importante para a ampliação de um transporte mais sustentável. A solução é real, totalmente viável e já está disponível para toda a cadeia de transporte pesado.



GUILHERME FREITAS

Gerente de Vendas da Companhia de Gás de São Paulo – Comgás

ESG: MODISMO OU TRADIÇÃO?

MARCELO PERRUPATO



Respeito, prática e comprometimento com o conceito ESG, portanto, devem ser encarados indistintamente pela sociedade moderna responsável pelo bom uso e pela boa gestão socioambiental de seus recursos materiais, econômicos e financeiros.

ESG, no termo em inglês “Environmental, Social and Corporate Governance”, parece ser modismo recente a que empresas e empreendimentos devem se submeter para atrair mercados e investimentos, bem como sobreviver frente aos concorrentes ou fundos e agentes internacionais de financiamento.

Mas não é apenas isso e nem modismo é, porque de longa data vem sendo praticado, tradicionalmente, por organizações empresariais e em estudos, projetos e obras de boa qualidade, no entendimento de que as questões sociais, ambientais e gerenciais (governança) representam parte indissociável e inerente aos seus processos administrativos, comerciais, construtivos e operacionais, gerando lucratividade e economia de bens e recursos materiais e financeiros, além de baixo impacto ambiental.

Desde o final da década de 60 que setores acadêmicos e, por decorrência, empresariais passaram a adotar, em suas práticas e iniciativas, os conceitos de preservação e impacto ambiental e social, como forma de racionalizar e otimizar o uso parcimonioso e não predatório desses recursos.

Nas melhores universidades do mundo, o termo “meio ambiente” (environment) foi incorporado especialmente ao próprio nome de seus Departamentos de Engenharia Civil (Civil Engineering & Environment), como forma de tornar tais responsabilidades um conceito indissociável e obrigatório para as gerações profissionais de então, mais envolvidas com empreendimentos de múltipla complexidade, como é a Engenharia.

Cito, como exemplo, o Departamento onde cursei meu mestrado em “Planejamento Econômico na Engenharia” (Engineering Economic Planning) na Universidade de Stanford-1968.

Aqui no Brasil não nos faltam instrumentos para praticar essa boa governança, com base na nossa moderna legislação ambiental que, com suas medidas mitigadoras e compensatórias, permitem a construção, manutenção e operação dos nossos ativos de infraestrutura, com preservação de nosso ecossistema territorial.

Basta planejar, programar e implementar nosso sistema integrado de infraestrutura com base na máxima eficiência econômica, energética e socioambiental. Não por modismo, mas por tradição.



MARCELO PERRUPATO

Consultor sênior
da Magna Participações

DESESTATIZAÇÃO PORTUÁRIA É FUNDAMENTAL, DESDE QUE NÃO REPRESENTA AUMENTO DE CUSTOS PARA OS TERMINAIS

MURILLO BARBOSA

Em oito anos de atuação no setor portuário privado, a ATP (Associação dos Terminais Portuários Privados) reiteradamente defendeu a desestatização dos portos brasileiros e não poderia ser diferente, já que a associação apoia a plena privatização da atividade portuária no país, desde que tivesse como propósito a evolução da gestão por parte da administração portuária.

O movimento do Governo Federal em prol do setor privado é salutar, representa uma conquista para o segmento portuário e o reconhecimento sobre a necessidade de aperfeiçoamento da gestão da Autoridade Portuária. Entretanto, apesar da melhoria de gestão das autoridades portuárias brasileiras ser absolutamente necessária, os TUPs e os arrendatários não podem pagar a conta.

A maior preocupação do mercado é que o modelo de desestatização represente um aumento de custo para os terminais.

O objetivo da desestatização é perseguir a melhoria da gestão, mas esse componente arrecadatório é alarmante, especialmente se recair sobre uma atividade que contribui significativamente para a economia.

A discussão técnica para a definição do modelo de negócios a ser adotado na Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) é fundamental, pois ele deve transbordar para os próximos processos de desestatização. Outra grande apreensão é a definição de um modelo único para a desestatização da Codesa e de Barra do Riacho.

Deixar de considerar todos os outros modelos previstos no Plano Nacional de Desestatização como, por exemplo, a concessão de serviços ou alienação plena,

O objetivo da desestatização é perseguir a melhoria da gestão.

poderá conduzir a um método limitante de escolha da melhor opção para o processo de desestatização dos portos, já que cada terminal tem suas necessidades e especificidades.

Por isso, a ATP como entidade representativa tem participado de discussões e confia que o processo tenha total transparência para que o setor privado tenha acesso ao modelo antes da publicação final e contribua junto ao Tribunal de Contas da União.

O objetivo do segmento é que a modelagem final da desestatização alcance o interesse de toda a sociedade – o aumento da eficiência operacional e o fortalecimento da competitividade do setor portuário brasileiro.



MURILLO BARBOSA

Presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados – ATP

SETEMBRO FERROVIÁRIO

VICENTE ABATE

No último dia 30 de agosto, o ministro de estado da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, editou a Medida Provisória (MP) 1065, que versa sobre Autorizações Ferroviárias. Constituiu-se em um complemento ao PLS-261 do Senador José Serra, de 2018, cujo relatório está sendo finalizado para ser encaminhado ao plenário do Senado Federal.

A MP 1065 tem o intuito, dentre outros objetivos, de convalidar as diversas autorizações estaduais já editadas, das quais um produto concreto e importante foi o do estado de Mato Grosso, ao autorizar a RUMO Malha Norte a realizar sua extensão, desde Rondonópolis (MT) até a região de Lucas do Rio Verde (MT), com mais de 600 km de construção de ferrovia.

Já no dia 2 de setembro, no lançamento do “Setembro Ferroviário” pelo presidente Jair Bolsonaro e pelo ministro Tarcísio, em Brasília, do qual a ABIFER teve a grata satisfação de participar, houve a apresentação de 11 Pedidos de Autorização, que perfazem 3.620 km de ferrovias, representando mais de 10% da malha atual, com investimentos previstos superiores a R\$ 50 bilhões. As futuras empresas autorizadas são a VLI (4 trechos), a FERROESTE (4 trechos), além de Grão Pará Multimodal, Petrocity e Planalto Piauí Participações, com um projeto cada uma.



A Autorização Ferroviária é um dos pilares da estratégia do MINFRA, que possui outros dois pilares em andamento, quais sejam, o das Renovações Antecipadas dos contratos atuais das concessionárias e o dos Leilões de Concessões.

Os contratos de renovações por 30 anos adicionais já foram assinados pela RUMO Malha Paulista e pela

VALE em suas duas ferrovias – a EFVM e a EFC – em 2020. Os outros três, da MRS, FCA e RUMO Malha Sul, encontram-se em fases distintas de análise pela ANTT e poderão ser assinados até o final de 2022/início de 2023.

No capítulo das concessões, já foram leiloadas a FERROVIA NORTE-SUL (tramo central) em 2019 e a FIOLE (tramo 1) em 2021. Foram vencedoras a RUMO e a BAMIN, respectivamente. Espera-se, para o primeiro trimestre de 2022, o leilão da FERROGRÃO.

O “Setembro Ferroviário” engloba outros importantes projetos, a saber:

No dia 3 de setembro ocorreu a assinatura do contrato da FIOLE 1, entre o MINFRA e a BAMIN, no estado da Bahia.

A assinatura do termo aditivo da GRU Airport com o MINFRA ocorreu no dia 8 de setembro e permitirá a ligação da Linha 13 da CPTM aos três Terminais do Aeroporto, através de um Automated People Mover, com tempo total de 6 minutos até o Terminal 3. A vencedora da licitação da GRU foi o consórcio brasileiro AEROGRU, que construirá e fornecerá o AEROMOVEL em via elevada, transportando 2 mil passageiros por hora em cada sentido.

No dia 17 de setembro ocorreu o lançamento da pedra fundamental da FICO, entre Água Boa (MT) e Mara Rosa (GO), na confluência com a FERROVIA NORTE-SUL. A FICO será construída pela VALE, como investimento cruzado decorrente da renovação antecipada da EFVM, outro empreendimento emblemático, já que o governo receberá a ferrovia, sem ônus, e leiloará sua

operação, cuja outorga será revertida na construção de uma nova ferrovia.

Ainda sem data definida, mas no escopo do “Setembro Ferroviário”, está prevista a primeira etapa do chamado desfazimento de vagões e locomotivas inservíveis, que se encontram em posse do DNIT e das concessionárias, em conformidade com o que determina o Decreto presidencial 10.181, de 9 de dezembro de 2019, cuja premissa para sua realização é a extinção dos contratos de arrendamento, já possível na medida em que os contratos de renovação antecipada sejam assinados.

O “Setembro Ferroviário”, aliado a outras medidas do MINFRA, promoverá uma verdadeira revolução do setor ferroviário brasileiro, proporcionando um salto de qualidade no transporte e na indústria ferroviários.



VICENTE ABATE

Presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – ABIFER

Este artigo foi redigido em 17 de setembro de 2021.

LOGÍSTICA INTEGRADA É FUNDAMENTAL PARA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS

CLAUDIO DOS SANTOS OLIVEIRA

Somos praticamente unânimes quando falamos que o recurso do tempo é cada vez mais crucial, não somente para as pessoas, mas principalmente para os negócios. Agilidade e integração nos arranjos produtivos são essenciais para que um produto chegue à prateleira da loja ou em nossa casa a tempo, sem intercorrências e com máxima eficiência.

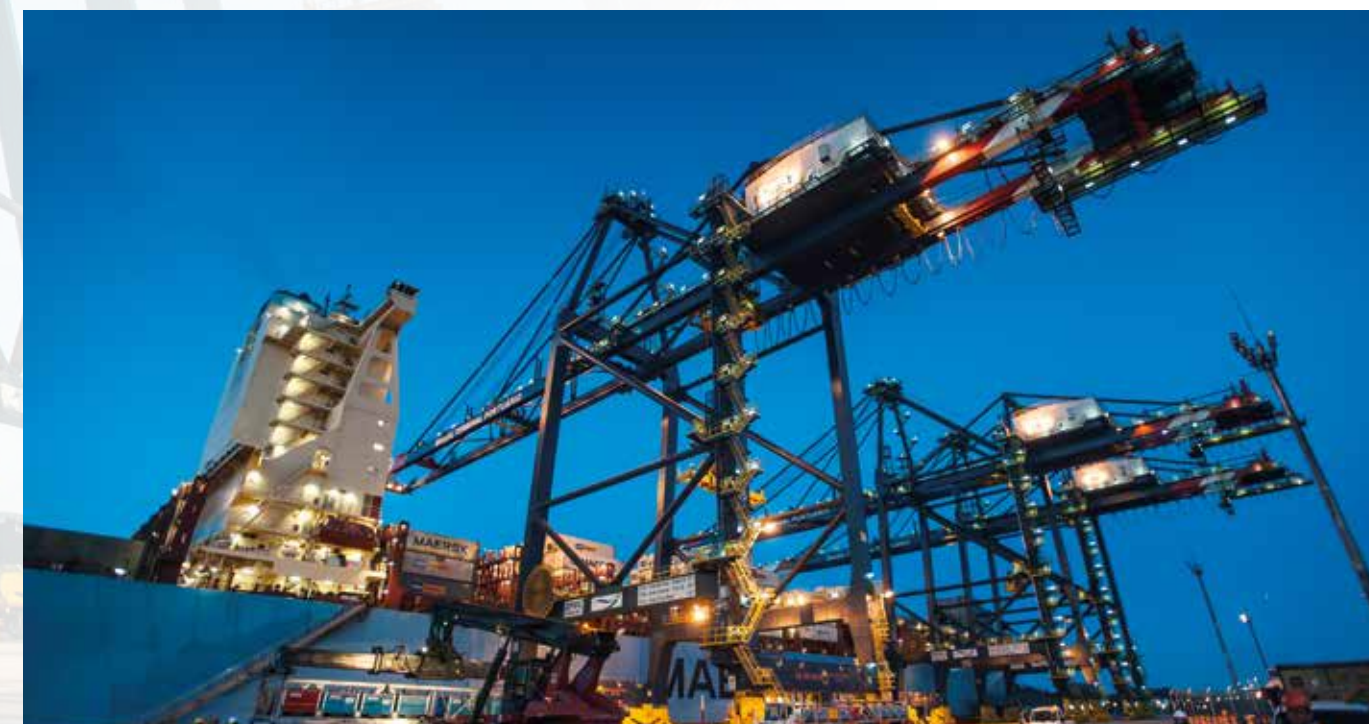
E quanto mais integrada a cadeia logística de uma nação, menor o custo de produção e comercialização. A conta é simples e o Brasil tem feito a lição de casa. No último ranking mundial de competitividade da infraestrutura, conduzido pela Fundação Dom Cabral e divulgado no Fórum Econômico Mundial em 2020, o nosso país apresentou melhorias nos quatro principais indicadores: aeroportos, rodovias, ferrovias e serviços portuários.

Somos um país de proporções continentais e o celeiro do mundo. O Brasil é líder mundial na produção e nas ex-

portações de muitas commodities, e fazer com que elas cheguem ao consumidor requer investimento e modernização. Nesse sentido, os modais de acesso se tornam peças fundamentais dessa engrenagem. Um exemplo é a infraestrutura ferroviária, que é de extrema importância para que a produção agrícola chegue aos portos.

A ferrovia possui grande potencial de ampliação, mas ainda tem participação acanhada no transporte de contêineres no Porto de Santos. A matriz rodoviária brasileira, nesse sentido, continua sendo a principal rede de interligação em nosso país, ainda que apresente desafios importantes a serem superados como a melhoria das condições das estradas.

Os acessos sempre serão fatores críticos de sucesso da cadeia logística e infraestrutura. No Porto de Santos, além dos gargalos existentes nos modais rodoviários e ferroviários, o acesso aquaviário aparece em





O Brasil é líder mundial na produção e nas exportações de muitas commodities, e fazer com que elas cheguem ao consumidor requer investimento e modernização.

primeiro plano. Serviços para garantir ótimas condições de navegabilidade e recepção de navios cada vez maiores, tais como realização da dragagem de manutenção e aprofundamento do canal, são preponderantes, especialmente no canal de Santos, que sofre com assoreamento contínuo.

E quando se fala no estuário de Santos, uma iniciativa que mais recentemente quase se tornou uma impedância no canal de navegação foi a ideia em torno da construção de uma ponte para ligação entre as cidades de Santos e Guarujá. Uma solução limitadora do crescimento da região, que conseguiu ser ultrapassada pela atuação firme da iniciativa privada e sociedade civil organizada que apresentou uma proposta eficiente, com a concepção do túnel imerso entre as duas cidades, que atenderá mais de 40 mil pessoas por dia e reduzirá em 25 minutos o tempo de travessia.

Nos portos, os principais desafios para o futuro não são muito diferentes daqueles do passado. Além da urgente necessidade de melhoria dos acessos viários, ferroviários e aquaviários, é importante uma gestão mais eficiente. E muito já tem sido feito. A concessão

das infraestruturas via parcerias público-privadas e a privatização da gestão desses bens têm garantido investimentos na construção e renovação das principais áreas da infraestrutura.

Mesmo em tempos de crise econômica, o país tem conseguido atrair investidores e concluído concessões de projetos, gerando novos investimentos e empregos. Oportunidades que favorecem o crescimento do país e sua projeção no mercado logístico internacional.



CLAUDIO DOS SANTOS OLIVEIRA

Diretor Comercial e Marketing
da Brasil Terminal Portuário – BTP

EMGEPRON

EXPANDINDO SEUS HORIZONTES



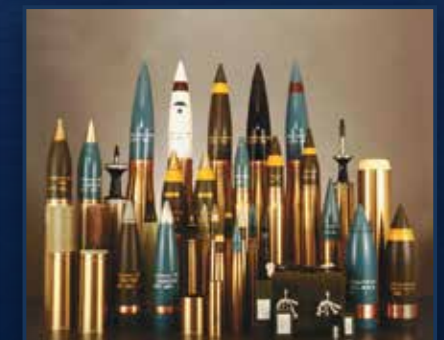
A Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON é uma empresa pública criada em 09/06/1982, vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha do Brasil. Tendo em vista a necessária adaptação da cultura organizacional vigente às transformações impostas pelas boas práticas de mercado, vem aperfeiçoando para se tornar a empresa mais competitiva no seu âmbito. Nesse escopo, a Empresa delineou seus três focos de negócios, que são:



Gerenciamento de Projetos Estratégicos da Marinha, como os Fragatas Classe "Tamandaré" e o Navio de Apoio Antártico.



Economia do Mar, que engloba uma vasta gama de serviços relacionados aos segmentos de negócio do mar.



Plataforma de Exportação de Produtos de Defesa, em especial as Munições fabricadas pela Marinha, e a Interveniência Técnica.

Desta forma, a Empresa se apresenta como uma propícia alternativa para as Forças Armadas e diversas organizações públicas e privadas que buscam solucionar suas demandas específicas, que não fazem parte de seus ambientes de negócios, mas fazem para a EMGEPRON.

 www.emgepron.gov.br

 marketing@emgepron.gov.br

 facebook.com/EMGEPRON

 (21) 3907-1800





PATROCÍNIO CONSTRUÇÃO



PATROCÍNIO AMPLIAÇÃO



PATROCÍNIO REFORMA



APOIO

