

CLIPPING
ASSCOM

ESPECIAL



Docas do Rio movimentou 45,9 milhões de toneladas de cargas

2022-11-03

No período de janeiro a setembro deste ano, a movimentação de cargas da **Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)**, que administra os Portos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, atingiu a marca de 45,9 milhões de toneladas. O volume registrado de 5,8 milhões, no último mês de setembro, foi a 2ª maior movimentação mensal de 2022.

O desempenho global da Autoridade Portuária foi impactado pelo resultado positivo do Porto do Rio de Janeiro em todos os trimestres do ano. De janeiro a setembro de 2022, o Porto do Rio de Janeiro movimentou um total de 7,7 milhões de toneladas, o que corresponde a um crescimento de 12,1% na comparação com o mesmo período de 2021.

A alta no Porto do Rio de Janeiro foi influenciada pelo aumento na movimentação de carga containerizada. Foram movimentados 406.898 TEUs, o que representa um acréscimo de 19,6% em relação ao mesmo período do ano passado.

Mensalmente, a Docas do Rio publica um dashboard com dados atualizados sobre a movimentação dos portos. Para acessar as informações detalhadas referentes ao desempenho dos portos até setembro deste ano, basta clicar [NESTE LINK](#).

InfoMoney

Binance negocia abertura de sede brasileira no Rio de Janeiro, diz jornal

A maior exchange do mundo está em negociação com o secretário municipal de desenvolvimento econômico da cidade

3 nov 2022 11h16

A Binance, maior exchange do mundo, está negociando a abertura de uma sede brasileira em **Porto Maravilha**, na região portuária do Rio de Janeiro. A informação foi publicada pelo jornal O Globo na quarta-feira (2).

“A Binance está querendo entrar no Porto. Estamos finalizando a negociação. O CZ (Changpeng Zhao, fundador da empresa) recebeu a chave da cidade do prefeito Eduardo Paes e quer ampliar a presença no Brasil”, disse ao jornal o secretário municipal de desenvolvimento econômico, Chicão Bulhões.

CZ havia anunciado a abertura de escritórios no Brasil – um no Rio de Janeiro e outro em São Paulo – em março deste ano. No mesmo mês, a exchange de criptomoedas fez uma oferta para aquisição da corretora brasileira de investimentos Sim;paul, autorizada pelo Banco Central e pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM). O pedido ainda está sendo avaliado pelos reguladores.

A Binance chegou ao Brasil no final de 2019. Por causa do modelo de negócio, das baixas taxas e do farto cardápio de criptomoedas, a empresa alcançou a liderança no mercado nacional, mas também chamou atenção dos reguladores e atraiu a ira das concorrentes locais.

Recentemente, para navegar melhor pelas complexas regulações do Brasil e de outros países, a exchange anunciou a criação seu Conselho Consultivo Global – um dos membros é o ex-presidente do Banco Central e ex-ministro da Economia, Henrique Meirelles, atualmente cotado para assumir o Ministério da Fazenda no terceiro governo Lula (PT).

Hoje, a empresa tem 150 funcionários em território nacional, quase o triplo do total do início do ano. A maioria presta serviço de atendimento e suporte aos usuários brasileiros.



Binance, exchange de criptomoedas, negocia abertura de escritório no Rio de Janeiro

O modelo de negócios, as baixas taxas e o portfólio de criptomoedas, fizeram com que a Binance alcançasse a liderança no mercado nacional rapidamente
4 de novembro de 2022

Maior exchange do mundo, a Binance, do chinês-canadense Changpeng Zhao, abriu negociação para operar no **Porto Maravilha**, na região portuária do Rio de Janeiro. O executivo, que recebeu a chave da cidade do prefeito Eduardo Paes (PSD), tem planos de ampliar os seus negócios no Brasil.

Em março deste ano, CZ anunciou a sua decisão de abrir escritórios na capital fluminense e em São Paulo. Ainda, em março, a Binance fez uma proposta de compra da corretora brasileira de investimentos Sim;paul. A negociação foi aprovada pelo Banco Central e pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM). A aquisição ainda está sendo avaliada pelos reguladores.

Ao jornal o Globo, o secretário municipal de desenvolvimento econômico, Chicão Bulhões, mostrou-se animado com a vinda da exchange de criptomoedas para o Rio de Janeiro.

“A Binance está querendo entrar no Porto. Estamos finalizando a negociação. O CZ (Changpeng Zhao, fundador da empresa) recebeu a chave da cidade do prefeito Eduardo Paes e quer ampliar a presença no Brasil”, disse Chicão Bulhões ao veículo.

Changpeng Zhao aportou no Brasil, em 2019. O modelo de negócio, as baixas taxas e o farto portfólio de criptomoedas, fizeram com que a empresa alcançasse a liderança no mercado nacional rapidamente. Tais condições, no entanto, chamaram a atenção dos reguladores, além de gerar grande resistência nos concorrentes locais.

Para minimizar possíveis atritos, a Binance anunciou a criação de um Conselho Consultivo Global, do qual o ex-presidente do Banco Central e ex-ministro da Economia, Henrique Meirelles, faz parte. A medida é resultado da motivação de CZ para transacionar com mais desenvoltura pelas complexas regulações do Brasil e de outros países.

Atualmente, a Binance conta com 150 funcionários no Brasil, quase o triplo do total do início do ano. A maioria deles faz atendimentos e operações de suporte aos usuários brasileiros.

Parecidas com corretoras de valores, as exchanges atuam como intermediadoras entre vendedores e compradores de ativos digitais. Tais empresas também guardam as criptomoedas (custódia) dos investidores que não querem manter suas criptos em carteiras próprias.



Importante corredor logístico na BR-116/RS tem trecho duplicado e trânsito liberado

Segmento entre os municípios de Barra do Ribeiro e Tapes ganha 11,3 quilômetros de novas pistas

03/11/2022 18h01

Um total de 11,3 quilômetros na BR-116/RS, entre os municípios de Barra do Ribeiro e Tapes (km 340,145 ao km 351,500), teve o tráfego liberado na última sexta-feira (28). Ao todo o projeto, executado pelo exército, já tem 147,8 quilômetros de rodovia duplicada, entre Guaíba e Pelotas.

A liberação dos lotes 1 e 2 totalizam 78,3% dos serviços executados, e as obras de duplicação da rodovia estão em operação desde agosto de 2019. Isso representa 70% dos 211,2 quilômetros em obra.

Conforto

As obras da principal via de acesso ao Sul do Estado e ao Porto de Rio Grande, que é considerada corredor de escoamento de produção entre o Brasil e o Mercosul, trarão mais segurança, conforto e organização nas cidades da região.

Além da duplicação, serão feitas melhorias como travessias urbanas, ruas laterais, retornos operacionais, viadutos, passarelas e pontes.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT



Webinar realizado pela ANTAQ discute a necessidade do transporte por cabotagem e mercado feeder

O encontro apresentou as conclusões do estudo sobre o mercado feeder, realizado pela Agência, e expôs sugestões de representantes do setor portuário

03/11/2022 19h12

Na manhã de hoje, a Agência Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ) realizou o webinar “Quantificação do Mercado Feeder na Cabotagem Brasileira”.

A ideia foi trazer o tema como destaque entre os representantes do setor portuário. O encontro foi virtual e contou com a participação do diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, e um representante do Ministério da Infraestrutura.

Na ocasião, foi apresentado um estudo que revelou, nos últimos 12 anos, um aumento do transporte por contêiner de aproximadamente 245%. Esse número simboliza uma média de 12% no crescimento anual. O mercado feeder representa 44% do total da cabotagem brasileira de contêineres, dando destaque ao

complexo santista, responsável por cerca de 65% de todas as cargas feeder nacionais. As conclusões do estudo trouxeram, também, o monitoramento do programa de incentivo BR do Mar, que tem objetivo ampliar e melhorar o uso de transporte por cabotagem.

Nery destacou o potencial de crescimento do mercado feeder e a importância de políticas públicas que aumentem a infraestrutura e contribuam para o desenvolvimento dos portos brasileiros com o intuito de torná-los hub ports. O DG ressaltou também que a ANTAQ estará vigilante à questões de melhoria na área e que a Agência será a voz do setor portuário.

CLIPPING ASSCOM

M E N U

03 de
Outubro

04 de
Novembro

04 de novembro



Problemas técnicos e políticos inviabilizam desestatização do Porto de Santos em 2022

4 de novembro de 2022

Dimmi Amora, da Agência INFRA

A desestatização do Porto de Santos (SP) está na prática inviabilizada de ocorrer neste ano, avaliam fontes do governo ligadas ao processo. Problemas de ordem técnica e política praticamente selaram o destino de concluir neste ano o processo que começou há três anos e está desde setembro numa fase crucial, que é a aprovação dos estudos de viabilidade pelo TCU (Tribunal de Contas da União).

Na última segunda-feira (31), houve um encontro no tribunal de contas, o diálogo público, para tratar do tema. A vitória do candidato da oposição ao governo, os vários pedidos de mudanças que foram feitos por parte de representantes de governos e empresas e a necessidade de avaliar questões sensíveis ao processo ainda pendentes estão entre os motivos que essas fontes apresentam.

O relator do processo, ministro Bruno Dantas, que vai ser o novo presidente do Tribunal, disse que segue trabalhando com a intenção de encerrar o processo no fim deste mês e pediu que a secretaria de infraestrutura do tribunal apresente seu relatório até o próximo dia 6, independentemente do novo cenário político.

Mas apontou que ainda há necessidade de avaliar questões técnicas que seguem pendentes no processo. E alertou que o processo no tribunal é colegiado, o que pode levar a que outros ministros do tribunal possam pedir mais informações sobre o processo, após a conclusão do relator.

Presente ao evento, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, afirmou que o governo está fazendo todo o esforço para ter o processo aprovado, que vai avaliar os pedidos de mudança e que o processo será feito "com responsabilidade e transparência".

O problema político no processo é que é conhecida a posição do PT contrária à desestatização do porto de Santos nas circunstâncias atuais. O diagnóstico é que uma concessão do maior porto do país num longo prazo, sem que esse modelo de concessão portuária tenha sido testado no Brasil e no mundo, é arriscado. Considera-se que o processo precisa amadurecer para ser melhor avaliado, além de se cogitar outras soluções para os investimentos necessários, entre elas parceria com a iniciativa privada para a dragagem.

Sem o apoio de quem vai governar nos próximos quatro anos, a avaliação no Ministério da Infraestrutura é que seria inadequado seguir com o processo, que, mesmo que tenha seu edital lançado ou até seja licitado no atual governo, terá que ser assinado num governo que não o apoia.

Defesa do projeto

Não houve conversas específicas entre o ministério e a campanha do vencedor sobre o tema, mas, se o sinal for esse, a tendência é que o processo não seja concluído neste ano. Mas a decisão vai depender também do que disser o presidente da República, que não tratou ainda sobre o tema com o ministro.

O atual ministério, no entanto, defende que a concessão tem que ser feita, por causa da necessidade de investimentos para ampliar a capacidade do porto, especialmente para receber grandes navios que vão começar a ser usados nos próximos anos, e vai tentar defender a continuidade junto aos representantes do novo governo.

O alerta sobre a necessidade urgente de aumento do calado operacional do porto para receber os novos navios de grande porte que começam a chegar a partir de 2023 foi feito pelo presidente do Centronave, que representa as grandes empresas de navegação, Cláudio Loureiro, na audiência desta segunda-feira.

STS10

Mas ainda que consiga convencer o governo eleito, há problemas de ordem técnica para que o processo esteja pronto para ser licitado neste ano. O principal deles é a forma como o governo vai fazer com o novo terminal de contêineres do porto, o STS10.

Há duas semanas, o governo encaminhou ofício informando que esse terminal não seria mais licitado separadamente e vai entrar como área para uma futura negociação do concessionário. No entanto, as complexas regras para licitar essa área, especialmente na questão concorrencial, precisam estar no contrato com a nova concessionária. Para isso, será preciso uma avaliação do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), que ainda analisará essa questão.

Além do problema concorrencial, um outro integrante de órgão do governo que está trabalhando no processo lembrou que o prazo ideal entre o lançamento do edital e o leilão teria que ser de pelo menos quatro meses e não de pouco mais de 30 dias que o governo daria para fazer o leilão em 2022.

Reclamação do prefeito

Isso porque há um pesado encargo de construir um túnel entre Santos e Guarujá como obrigação do concessionário previsto no contrato. Para fazê-lo, é preciso ter um acordo com um epecista para a realização do projeto. Para ele, em menos de quatro meses é quase impossível chegar a um termo.

Representantes de associações como a ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários) e a Anut (Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga) também solicitaram alterações nas propostas apresentadas pelo governo para a concessão do porto.

E, como se não bastasse, o prefeito de Santos, Rogério Santos, também reclamou do processo durante a reunião com o TCU. Ele lembrou que a prefeitura foi informada do projeto quando ele praticamente já estava pronto para ser levado à audiência e pediu mais garantia de que uma outra obra prevista, o chamado Túnel do Maciço, será realizada.

DESAFIOS DO GOVERNO ELEITO SERÃO DISCUTIDOS NO 9º ENCONTRO DA ATP, EM BRASÍLIA

4 DE NOVEMBRO DE 2022

O economista Eduardo Gianetti e a cientista política Denilde Holzhacke discutirão, no próximo dia 9, quarta-feira, perspectivas econômicas e desafios para o próximo governo eleito, no 9º Encontro da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), no Clube Naval de Brasília. O evento, que também será transmitido pela internet, tem participação confirmada do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, e do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia.

Com o tema O Brasil dos próximos quatro anos, o encontro será realizado presencialmente para convidados, com transmissão em tempo real pelo canal da ATP no Youtube para o público em geral. É necessária inscrição prévia, no site da ATP, para assistir à transmissão. A programação será realizada das 14h30 às 18h.

Durante o encontro, os analistas devem analisar o cenário pós-eleições, sugerir medidas imprescindíveis para o próximo governo, além de apontar caminhos para superar os impactos da pandemia da covid-19 e as consequências dos conflitos internacionais que tiveram desdobramentos na economia do Brasil e do mundo.

Ao longo do evento, os especialistas devem discutir, ainda, o segmento de infraestrutura e logística de transportes no país, especialmente os aquaviários, que têm papel de destaque na economia nacional e na relação comercial com outros países.

Também participarão do encontro o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, e o presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Vander Costa.

O diretor-presidente da associação, Murillo Barbosa, realizará a abertura do encontro. O presidente do Conselho Diretor da entidade, Roberto Almeida, representante da Vale, fará o encerramento. O relações públicas Eduardo Galvão será o mediador da mesa com Gianetti e Denilde.

O diretor-presidente da ATP ressaltou a importância do evento. “O Encontro ATP já é reconhecido e faz parte do calendário de infraestrutura do país. Neste ano, também servirá para manter o compromisso da associação com a realização de debates e contribuições importantíssimas para o desenvolvimento do setor

portuário, da economia e do país como um todo”, afirmou Murillo.

PROGRAMAÇÃO

A seguir, confira detalhes da programação

14h30: abertura solene

Diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa

Diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mário Povia

Ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio

Presidente da CNT, Vander Costa

15h30: Palestra magna do Ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio

16h10: Debate sobre perspectivas econômicas e desafios para o próximo governo

Economista Eduardo Giannetti

Cientista política Denilde Holzhacker:

Relações Públicas Eduardo Galvão (mediador)

Eduardo Giannetti: doutor em economia pela Universidade de Cambridge, onde foi professor. Também lecionou na FEA/USP e no Insper (Ibmec /SP). Já foi eleito Economista do Ano, em 2004. É autor de diversos livros e artigos, traduzido para diversos idiomas, e ganhou por duas vezes o Prêmio Jabuti (1994 e 1995). É ocupante da Cadeira nº 2 da Academia Brasileira de Letras. Foi assessor econômico do partido Rede Sustentabilidade. Elaborou os planos de governo para a candidata Marina Silva para as campanhas presidenciais de 2010, 2014 e 2018.

Denilde Holzhacker: PhD em ciência política e relações internacionais, é professora e coordenadora-geral de Pesquisa e Pós-graduação Stricto Sensu da Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM). Também é diretora do Instituto de Relações Governamentais (IrelGov), o primeiro think tank brasileiro dedicado à discussão e reflexão sobre as relações governamentais.

Eduardo Galvão (mediador): mestre em direito das relações internacionais, com especializações em lobbying empresarial, análise de políticas públicas, gestão e liderança. Diretor de Relações Públicas da BCW Brasil. Premiado como um dos

20 profissionais de Public Affairs brasileiros mais admirados em 2020, também é professor do MBA em Gestão de Políticas Públicas e do MBA em Relações Institucionais do Ibmecc. Autor de 11 livros sobre assuntos públicos.

17h50: encerramento com presidente do Conselho Diretor da ATP, Roberto Almeida

03 de novembro

portosenavios

Efeito do comércio de emissões será profundo e com desafios na transição, aponta relatório

03/11/2022 - 19:47

S&P Global avalia que incertezas passam por quem arcará com custos extras e por qual será impacto na evolução dos fluxos comerciais e no desenvolvimento da frota, além de como se desenvolverá precificação do carbono para transporte marítimo

Nos últimos anos, a indústria tem sentido uma crescente pressão para seguir o caminho da descarbonização. O comércio de emissões não é um conceito novo, porém há incertezas sobre a indústria naval que, em breve, será incorporada ao Plano de Comércio de Emissões da União Europeia. O relatório "Carbon Neutral Cargo: How Shipping Markets Are Approaching the EU's Emissions Trading Scheme", da S&P Global, aponta que o efeito dessa nova legislação será profundo e seguido por desafios como a transição energética. As incertezas giram em torno de quem arcará com os custos extras e por qual será o impacto na evolução dos fluxos comerciais e no desenvolvimento da frota, além de como se desenvolverá a precificação do carbono para o transporte marítimo.

Em maio, o Comitê Ambiental do Parlamento Europeu votou para adiar a inclusão do setor de transporte marítimo no Plano de Comércio de Emissões (ETS, na sigla original) da UE, de 2023 para 2024. Entretanto, com isso, 100% das emissões de viagens intra-UE devem ser cobertas desde o início — a ideia anterior era de inserir gradualmente entre 2023-2026. Essa foi uma reviravolta no desenvolvimento do regulamento da UE, que puxa o transporte marítimo para o seu mercado de carbono já bem estabelecido.

O setor já buscava se preparar para a inclusão no ETS a partir de 2023, mas no

modelo de entrega de apenas 20% de sua obrigação naquele ano, subindo para 45% em 2024, 70% em 2025 e 100% em 2026. O esquema teria coberto 50% das emissões de entrada e saída dos portos do Espaço Econômico Europeu (EEE) para outros países, além de 100% das emissões para todas as rotas intra-EEE. O documento sinaliza que, considerando os volumes, não apenas para o comércio intra-europeu, mas para as importações e exportações dos portos da União Europeia, o efeito do ETS será sentido pelos armadores não apenas localmente, mas globalmente.

Mesmo que o setor busque se adaptar ao novo cronograma, há outras preocupações fundamentais que permanecem. Por exemplo: ‘Como os regulamentos devem ser interpretados?’ e ‘Como eles funcionarão na prática?’. Até pouco tempo atrás, a maior preocupação era quem deveria cobrir o custo das emissões dos navios que viajavam dentro das zonas do ETS-UE. Por enquanto, o que há de certeza é que os armadores e os operadores comerciais serão responsáveis por esse custo. Essa decisão segue em acordo com a insistência do Parlamento Europeu no princípio do “poluidor-pagador”, delineado na alteração 9 do projeto de relatório da proposta (Diretiva 2003/87/CE).

Para um afretador, o desejo por navios mais novos com emissões mais baixas tende a aumentar. Para o relatório, a previsão é de que os afretadores provavelmente formularão uma ‘ordem de hierarquia’ distinta para os navios, de acordo com os que estão menos implicados nas emissões de carbono. Dessa forma, quanto mais ecologicamente correto for, maior a probabilidade de garantir a carga.

Outro efeito será que os menores navios e os de curta distância serão os mais atingidos. Isso levanta questões sobre como os armadores irão reinventar sua frota demográfica. Nos mercados de petroleiros, por exemplo, a frota de navios-tanque classe Handysize (30.000-41.000 toneladas de porte bruto), que transporta a maioria dos embarques intra-europeus de produtos petrolíferos em viagens de curta distância, tem uma idade média de 14,3 anos, de acordo com dados da S&P Insights de Commodities Globais. Com as modificações, dependendo de onde estiverem as obrigações fiscais, uma parte significativa dessas frotas pode revelar-se economicamente inviável.

Além disso, as companhias menores estão mais propensas a operar apenas embarcações menores, sendo impactadas diretamente pelas mudanças mais amplas na frota. Para economistas, as maiores instituições financeiras estão focadas em fornecer capital para grandes conglomerados de transporte marítimo. Com isso, os menores precisam procurar fontes alternativas de financiamento como dívida conversível, capital privado e arrendamentos operacionais e de capital, que têm um custo de financiamento consideravelmente maior, tornando-o menos atrativo. Além de trazer desafios significativos para os armadores menores.

Segundo o relatório, a introdução do Índice de Eficiência Energética de Navios Existentes (EEXI) vai reformular os fluxos comerciais. Afinal, a partir dele todos os navios existentes devem estar abaixo de um limite específico de emissões de CO2 por capacidade de carga. De acordo com as estimativas EEXI/EEDI da Simpson Spence Young (SSY), menos de 25% dos navios-tanque e graneleiros atingirão a conformidade, com a maioria da frota tendo que reduzir a velocidade ou se adaptar a tecnologias limpas. Porém, a adaptação, especialmente em tonelagem mais antiga, não fará sentido econômico para a maioria dos proprietários e é amplamente esperado que uma grande parte da frota diminua a velocidade.

Dessa forma, a introdução do índice, junto com as taxas de carbono, podem criar distinções entre navios conformes e não conformes, traduzido em retornos mais lentos para proprietários e operadores. O relatório destacou ainda que os fluxos de caixa mais baixos podem impactar o valor dos ativos da embarcação, criando outra categoria de ativos distinta no mercado de compra e venda de segunda mão.

Para o editor da S&P Global Commodity Insights da EMEA Tanker Markets, Chris To, é preciso entender quem vai negociar fisicamente essas licenças na União Europeia. "Os proprietários estarão negociando fisicamente? Será que os fretadores? Os proprietários precisam estar preparados para a burocracia que o ETS vai nos impor, independentemente de o proprietário estar presente na região ou não. Então precisamos olhar para base de curto prazo versus medidas de longo prazo. Podemos mudar nossos combustíveis de bunker? O vapor lento se tornará mais difundido nas viagens da UE? Que outras medidas de eficiência geral podemos tomar?", indagou.

Chris To afirma que em sua organização há a previsão de dois cenários distintos. Em um terá um grupo de afretadores que quer negociar com os EUA porque entender que o país tem uma mesa de carbono. Em outro grupo, consideram que não estão configurados para comercializar carbono e não têm interesse em comercializar carbono, eles querem um valor em dólar para pagar o proprietário pelas emissões da viagem, sendo absorvido no frete. "Minha opinião é que o valor absorvido será suficiente para que os navios mais eficientes realmente cubram totalmente suas emissões. Mas, para navios menos eficientes, posso prever um cenário em que eles têm que contribuir para serem competitivos com o mercado. Porque, caso contrário, os fretamentos simplesmente não os aceitarão, a menos que não haja outras alternativas", comentou o editor.

portosenavios

Digital twin ampliará eficiência operacional no setor portuário, preveem especialistas

Avaliação é que soluções de gêmeos digitais devem se expandir em portos e entre empresas do setor marítimo e da construção naval. Benefícios são esperados em diversos cenários de uso, tanto na produção quanto na operação

Especialistas acreditam que o uso de sistemas de ‘gêmeos digitais’ no setor portuário e marítimo possui grande potencial e deve se desenvolver nos próximos anos. A avaliação é que ‘Digital Twins’ podem trazer benefícios às áreas de produção e de operação. Os DTs consistem em modelos virtuais complexos baseados em simulação, machine learning e inteligência artificial, que funcionam como réplicas de ativos físicos reais, proporcionando monitoramento e planejamento de rotinas de manutenção. A réplica digital do ativo registra as mudanças ocorridas durante a vida do ativo, desde inspeções a reparos e alterações.

O consultor em redes de nova geração da Associate Partner na Kyndryl Brasil, José Felipe Ruppenthal, considera que o uso de digital twin pode ajudar a aumentar a eficiência operacional dos portos. Em casos reais, aliado a outras tecnologias, o aumento médio pode chegar a 20%. Outras vantagens passam pela redução dos custos operacionais e ainda a emissão de CO2 — este último em especial, já que a indústria marítima vem sofrendo forte pressão por causa das metas da Organização Marítima Internacional (IMO).

“O potencial do uso do Digital Twin é enorme, já que com ele é possível tomar uma série de decisões estratégicas e operacionais usando o mundo digital, e não por testes físicos”, explicou. Ruppenthal cita que um porto inteiro pode ser copiado digitalmente, podendo prever, por exemplo, como será o fluxo de água e processamento das cargas se 10 navios atracarem no exato momento, mesmo que apenas um deles seja real ou físico. Da mesma forma, é possível simular como seria um novo formato de empilhamento dos contêineres e o efeito disso sem precisar mover nenhum dos equipamentos fisicamente.

O engenheiro e especialista em transporte marítimo, logística e construção naval da Politécnica-UFRJ, Jean Caprace, observa que, apesar de seu uso frequente hoje, o Digital Twin foi introduzido apenas recentemente no domínio marítimo. Ele pondera que muitos casos de aplicação são propostos em publicações e parcialmente já estão implementados. Segundo o especialista, os benefícios são esperados em diversos cenários de uso, tanto na produção quanto na operação.

Para Caprace, uma boa definição para o termo DT é: “Um conjunto de modelos adaptativos que emulam o comportamento de um sistema físico em um sistema virtual obtendo dados em tempo real (i) para se atualizar ao longo de seu ciclo de vida, (ii) para prever falhas e oportunidades de mudança, (iii) para prescrever ações em tempo real, (iv) para otimizar ou mitigar eventos inesperados observando e avaliando o perfil operacional do sistema”.

Ele acrescentou que um DT pode ser considerado uma extensão dos modelos de simulação e análise de engenharia, mas onde a renderização do estado e o desempenho derivado correspondente são baseados em observações de sensores em tempo real, em vez de casos de carga antecipados. Caprace considera que um modelo em 3D não é necessariamente um DT. “O DT não é um produto. Em vez disso, é um ‘criador de oportunidades’, agindo como uma fonte de dados rica e ativa, tanto além do que pode ser oferecido por configurações de sensores localizados quanto além do que é diretamente observável”, analisou.

Entre as principais aplicações para explorar esta oportunidade durante a fase de projeto estão: melhorar os projetos futuros considerando o feedback de objetos físicos; reunir conhecimento de muitas partes físicas semelhantes para melhorar projetos futuros; aumentar o desempenho de objetos físicos; desenvolver produtos inteligentes que possam estar sempre localizados e conhecer sua história, status e caminhos alternativos para atingir seu estado-alvo. Durante a fase de produção, Caprace destaca as oportunidades para reunir conhecimento de muitas peças físicas semelhantes para melhorar os processos de produção e para reduzir o nível de imperfeições (distorções, tensões residuais, etc).

Já durante a fase de operação ele apontou: otimizar as políticas de manutenção (manutenção preditiva); minimizar os custos de vida útil; melhorar a segurança através do monitoramento da saúde de sistemas críticos de bordo; melhorar a segurança através do monitoramento das condições da integridade estrutural (avaliação da vida em fadiga); melhorar a conformidade ambiental otimizando o consumo de energia, rotas, condições de navegação e cargas, bem como apoiar a extensão da vida das estruturas marinhas.

No caso dos navios, os sistemas de monitoramento estrutural podem ser considerados como uma das aplicações mais úteis para a tecnologia digital twin. O diretor de novos negócios da Kot Engenharia, Frederico Mol, salientou que os navios são ativos submetidos a ciclos de carregamento consideráveis e, muitas das vezes, extremos — como, por exemplo, em tempestades. Esses ciclos de carregamento geram tensões nas estruturas capazes de desenvolver fadiga estrutural.

“Não se trata de algo raro, muito pelo contrário, existem acidentes recentes com perda total de grandes navios que poderiam ser evitados com a adoção de um sistema de monitoramento estrutural. Tal sistema seria capaz de detectar previamente os locais de nucleação de trincas tendo como base os esforços reais medidos, permitindo assim uma quantificação do dano estrutural e a adoção de medidas preventivas para mitigação do risco”, indicou Mol.

O diretor da Kot disse que a adoção dos gêmeos digitais permite um maior controle sobre os ativos, tanto do ponto de vista de manutenção quanto de operação. Segundo Mol, a inspeção para manutenção de ativos nos dias atuais é realizada por meio de intervalos de inspeção pré-determinados, que não têm

relação com o modo com que o ativo operou. Ele exemplificou com um ativo de manuseio de cargas portuárias que operou em regime pesado e que deverá ter a sua inspeção possivelmente antecipada em função do regime de trabalho, enquanto um equipamento que operou em condições menos severas pode ter sua inspeção postergada — nestes casos a disponibilidade dos ativos é otimizada.

Quanto aos benefícios para as operações, Mol vê os gêmeos digitais fornecendo informações preciosas sobre parâmetros operacionais, como as cargas atuantes no equipamento. “A partir dos dados de operação, pode-se determinar os operadores de equipamentos portuários mais eficientes, que conseguem produzir a uma boa taxa de produção com o mínimo de dano estrutural e mecânico ao equipamento, aumentando a segurança das operações e a disponibilidade dos equipamentos”, explicou Mol.

O contrato da Petrobras para construção da P-83, firmado recentemente com a Keppel Shipyard, prevê que a unidade de exploração e produção de petróleo e gás será dotada da tecnologia de digital twins, que consiste na reprodução virtual da plataforma, permitindo diversas simulações remotas e testes operacionais, garantindo segurança e confiabilidade. A plataforma será instalada no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos, e terá capacidade para produzir até 225 mil barris de óleo por dia, processar até 12 milhões de m³ de gás por dia e estocar mais de 1,6 milhão de barris.

A Petrobras é a operadora desse campo com 92,6% de participação, tendo como parceiras a CNOOC e a CNODC, com 3,7% cada. A construção da P-83 será realizada por estaleiros em Cingapura, China e Brasil, e atingirá o percentual de conteúdo local de 25%. A plataforma iniciará a sua produção em 2027 e contribuirá para ampliar a capacidade instalada do campo, dos atuais 600 mil bpd para 2 milhões bpd. A P-83 faz parte da nova geração de plataformas da companhia, com alta capacidade de produção e tecnologias para redução de emissão de carbono.

A gerente de operações da PhDsoft Technology, Rosana Ellis, observa que tem sido dada muita atenção à adoção de digital twins para reduzir custos de inspeção e manutenção, estender a vida dos ativos e aumentar a segurança. Ela também considera importante diferenciar um modelo 3D de um DT, uma vez que o Digital Twin representa mais que um 3D modelo, na medida em que possibilita a visualização do ativo em 4D e reflete a condição do ativo em tempo real. Todavia, o DT também deve ter a capacidade de prever a condição futura do ativo, tornando-se um Digital Twin Preditivo.

“Outra informação importante é conhecer com antecedência todo material tal como volume, quantidade, especificações, a ser utilizados nos reparos, permitindo o cliente orçar com bastante antecedência a manutenção completa do ativo”, acrescentou Rosana. Ela afirmou que a PhDsoft lançou a primeira versão de gêmeo digital no mercado brasileiro, em 1993, tendo conquistado a Transpetro

como primeiro cliente, em 1995. Segundo a empresa, somente oito anos depois é que o termo “digital twin” foi criado. Atualmente, a empresa trabalha com soluções para o Porto do Açu (RJ).

Rosana destacou que, além de concentrar todos os dados históricos e preditivos do ativo, em uma única central de inteligência, o Digital Twin também dá acesso a dados a todas as partes interessadas como a empresa de inspeção, manutenção, operadores, compradores, gerentes, resultando em melhoras na tomada de decisão. Outra parte importante, segundo Rosana, é a eliminação de relatórios impressos, planilhas em Excel, que se tornam obsoletos e se perdem entre os diferentes departamentos. Os planos de inspeção e relatórios de manutenção são gerados automaticamente de acordo com as especificações do cliente e das classificadoras.



PRF diz que não há mais bloqueios em rodovias federais; restam 24 interdições parciais

Segundo dados divulgados pela Polícia Rodoviária Federal, 936 pontos de obstrução foram liberados desde domingo

03/11/2022 às 22:45

A Polícia Rodoviária Federal disse, em nota divulgada na noite desta quinta-feira (3), que todas as rodovias federais estão livres de bloqueios. Segundo a corporação, restam ainda 24 interdições parciais.

O número de estados em que há obstrução não foi divulgado. No último levantamento feito pela CNN com base em dados da PRF, às 19h05 desta quinta, eram 11 unidades da federação.

Desde o começo das manifestações feitas por apoiadores do presidente Jair Bolsonaro (PL), no domingo (30), foram ao todo 936 manifestações desfeitas, diz a PRF.

Na quarta, Bolsonaro pediu que seus apoiadores desobstruam as rodovias, para que os protestos não percam a legitimidade.

Nesta quinta, o ministro do STF Alexandre de Moraes deu 48 horas para que a PRF apresente um relatório detalhado com todas as multas aplicadas contra pessoas que realizaram bloqueios nas estradas.

Como noticiou a CNN, as autuações somam mais de R\$ 18 milhões

FOLHA DE S.PAULO

Congonhas terá mais investimento que 6 aeroportos do Nordeste

Espanhola Aena se prepara para assumir terminal e projeta gastos superiores a R\$ 2,1 bilhões

3.nov.2022 às 19h37

A empresa espanhola Aena vai investir pelo menos R\$ 2,1 bilhões em Congonhas a partir do primeiro semestre de 2023, quando assumirá a gestão do aeroporto, e espera que o terminal se torne o quarto ou quinto maior, em número de passageiros, de seu portfólio.

O valor dos investimentos, porém, deve ser ainda maior, afirmou o diretor de Relações Institucionais e Comunicação da Aena no Brasil, Marcelo Bento Ribeiro.

R\$ 2,1 bilhões é o valor previsto para atingir as metas necessárias de modernização do local, segundo a consultoria contratada pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), mas os investimentos costumam ficar acima desse piso, segundo a Aena.

É o que já ocorre nos seis aeroportos que já são administrados pela empresa no Nordeste, diz Ribeiro.

Sozinho, Congonhas vai consumir mais investimentos do que os seis aeroportos nordestinos juntos, cujas concessões foram conquistadas em 2019. No caso do aeroporto paulistano, a homologação do acordo foi assinada em outubro e a gestão da Aena começa no final do próximo semestre.

Em Recife (PE), Maceió (AL), Aracajú (SE), Campina Grande (PB), João Pessoa (PB) e Juazeiro do Norte (CE), a companhia tem orçamento programado de R\$ 2 bilhões até o fim de 2023, sendo R\$ 1,4 bilhão em obras e o restante em sistemas, equipamentos e manutenções a curto prazo. Já a concessão desses terminais custou mais R\$ 1,9 bilhão em leilão.

Em agosto de 2022, a Aena arrematou mais 11 aeroportos no país, entre eles Congonhas, a um custo total de R\$ 2,45 bilhões no leilão. São eles Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Ponta Porã (MS), Santarém (PA), Marabá (PA),

Parauapebas (PA), Altamira (PA), Uberlândia (MG), Uberaba (MG) e Montes Claros (MG). O valor de reformas nesses terminais não foi revelado.

"Esse é um momento mágico para a Aena no Brasil, com nossos investimentos e transformação dos aeroportos do Nordeste, e a estruturação para assumir as novas concessões em 2023. Traremos o padrão Aena para nossas atuais operações, e nos tornaremos o maior operador aeroportuário do país. Também o Brasil assume um papel muito relevante no grupo Aena, que passa a ter seu maior investimento internacional nesse país", afirmou à Folha Santiago Yus, presidente da Aena Brasil.

DESEMPENHO DA AENA FICOU ENTRE OS MELHORES E ENTRE OS PIORES DO PAÍS

A operação brasileira é primeira vez em que a operadora investiu sem sócios num grande empreendimento internacional e também foi a primeira vez que colocou sua própria marca numa operação fora da Espanha.

Até agora, a experiência tem produzido modelos nas duas pontas da avaliação. Segundo ranking de avaliação dos passageiros, elaborado pelo Ministério da Infraestrutura, a Aena aparece com o aeroporto de Maceió como o terceiro melhor do país. Já o de Recife foi o segundo mais mal avaliado.

Recife também recebeu penalização pela Anac por má qualidade de serviços prestados. A companhia justificou o problema dizendo que a pesquisa foi realizada quando as obras ainda não estavam concluídas.

Criada em 1991, é a maior operadora do mundo em número de passageiros. Sua vitrine é o aeroporto de Madri-Barajas, na Espanha, um dos mais importantes da Europa. Com uma receita de € 1,7 bilhão (R\$ 8,6 bilhões) apenas no primeiro semestre de 2022, a Aena fechou os primeiros seis meses deste ano com um resultado 147% superior ao mesmo período de 2021.

Em números de 2019, antes da pandemia, a companhia movimentou mais de 350 milhões de passageiros, sendo 275 milhões só na Espanha. Em seu país natal, a companhia gere 46 aeroportos, além de um no Reino Unido, 12 no México, dois na Colômbia, dois na Jamaica e, agora, 17 no Brasil. No total, são 80 terminais no mundo.

Em 2014, o governo da Espanha aprovou a privatização de 49% do capital social da Aena Aeroportos, com a comercialização iniciada em 2015.

RAIO-X - AENA

Fundação: 1991

Origem: Espanha

Estrutura societária: 51% das ações são da Enaire, entidade pública controlada pelo Ministério do Desenvolvimento da Espanha. O restante das ações é negociado na Bolsa de Madri

Países em que opera: Espanha (46 aeroportos e 2 heliportos), Reino Unido (aeroporto de Londres-Luton), México (12 aeroportos), Colômbia (2 aeroportos),

Jamaica (2 aeroportos), Brasil (6 aeroportos + Congonhas a partir de 2023)

Receita (1º semestre de 2022): € 1,7 bilhão (R\$ 8,6 bilhões)

Número de passageiros anuais (2019): 350 milhões (275 milhões na Espanha, 13,8 milhões no Brasil)

FOLHA DE S.PAULO

Rumo inicia obras de ferrovia de 730 km e R\$ 15 bi em Mato Grosso

Primeiro trecho, entre Rondonópolis e Campo Verde, terá 211 km e deverá ser concluído em três anos

3.nov.2022 às 20h12

A Rumo Logística, maior concessionária ferroviária do país, anunciou nesta quinta-feira (3) que iniciará as obras de construção de uma ferrovia de 730 quilômetros em Mato Grosso, com investimento que pode chegar a R\$ 15 bilhões.

A ferrovia, que quando concluída passará por 16 municípios do estado, terá 22 pontes, 21 viadutos, 2 quilômetros de túneis e 11,5 quilômetros de pontes. Consumirá 1,4 milhão de dormentes e 108 mil toneladas de trilhos.

A primeira fase, que começará ainda em 2022 e deverá ser concluída em três anos, ligará Rondonópolis a Campo Verde e terá 211 quilômetros. No trecho, o investimento ficará entre R\$ 4 bilhões e R\$ 4,5 bilhões.

Serão dois trechos, ambos a partir de Rondonópolis, ligando a Cuiabá e Lucas do Rio Verde.

A ferrovia é fruto de uma parceria com o governo de Mato Grosso, que definiu uma legislação própria para que a obra fosse feita pela iniciativa privada. É considerada a primeira ferrovia estadual do país e terá investimento 100% feito

pela Rumo.

Para a concessionária, a obra vai estimular a instalação de novas indústrias, aumentará o potencial de escoamento da demanda do agro mato-grossense, reduzirá custos logísticos para o transporte de cargas e permitirá diversificar cargas, além de gerar empregos.

"É a oportunidade de levar todo esse desenvolvimento para o interior do Brasil. Você descentralizar, como é nos países desenvolvidos, [você leva] o desenvolvimento e a geração de empregos. Estamos falando de mais de 200 mil empregos, 100 mil empregos diretos e 100 mil empregos indiretos, só nesse primeiro momento. Então você conseguir gerar esses empregos no interior é muito bom, porque o agronegócio brasileiro emprega hoje mais de 20 milhões de pessoas", disse João Alberto Abreu, presidente da Rumo.

Principal exportador de grãos do país, Mato Grosso tem hoje apenas 300 quilômetros de ferrovias, o que significa que irá mais do que triplicar a extensão ferroviária atual quando a obra estiver totalmente concluída, o que é previsto por Abreu para 2030.

Como efeito de comparação com outros modais de transporte, dois trens que deixem Rondonópolis com destino ao porto de Santos transportam 10 mil toneladas, distribuídas em 120 vagões e três locomotivas, o equivalente a 700 caminhões.

"É uma obra cuja envergadura vai de fato transformar a companhia. O estado de Mato Grosso hoje já é responsável por 40% das exportações de grãos do país. Essa participação nas exportações nacionais vai aumentar naturalmente, visto que ainda existe um potencial enorme de crescimento."

A primeira fase da extensão da Rumo em Mato Grosso é considerada pela empresa como a mais difícil em relação a obras, por conta de fatores como complexidade geográfica.

A empresa tem o licenciamento ambiental prévio para 100% do projeto, conforme Abreu, e nesta quinta assinou acordo com MPF (Ministério Público Federal), governo de Mato Grosso, Defensoria Pública e comunidades indígenas para permitir as obras, com oitivas pedidas pelo MPF sendo realizadas paralelamente.

"De forma alguma nós nos furtamos de ter essas discussões para ouvi-los, entender se tem alguma necessidade adicional no processo, mas os licenciamentos continuam naturalmente."

A Rumo é a maior operadora de ferrovias do país, com 14 mil quilômetros de trilhos distribuídos em nove estados (Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul,

São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e Tocantins), 12 terminais de transbordo e seis terminais portuários. Tem 1.400 locomotivas e 35 mil vagões.

O governador de Mato Grosso, Mauro Mendes (União Brasil), reeleito no primeiro turno, disse que o estado criou as permissões legais para que a Rumo pudesse construir a ferrovia em Mato Grosso e que ela permitirá que o agro cresça ainda mais.

"Essa melhoria da logística com a chegada da ferrovia vai criar mais competitividade entre as três saídas que Mato Grosso tem, pelo Porto de Santos, pela navegação pelo rio Madeira e pela navegação pelo rio até Miritituba, descendo para pegar os portos da região Norte. Tendo competitividade entre os modais, o custo do frete tende a diminuir e isso será bom porque vai deixar mais dinheiro na mão de quem produz, dando mais competitividade a esse setor", disse.

A cerimônia que marcará o início das obras acontecerá segunda-feira (7), no terminal ferroviário de Rondonópolis.



Portos do Paraná é a única autoridade portuária do mundo a palestrar na COP27

Pelo terceiro ano consecutivo a empresa pública paranaense participa da Conferência sobre Mudanças Climáticas, realizada pela Organização das Nações Unidas (ONU). A COP27 acontece de 6 a 18 de novembro na cidade de Sharm El Sheik, no Egito.

03/11/2022 - 16:00

A Portos do Paraná participa da Conferência sobre Mudanças Climáticas, realizada pela Organização das Nações Unidas (ONU), pelo terceiro ano consecutivo. A empresa pública paranaense é, mais uma vez, a única autoridade portuária do planeta convidada a palestrar no evento. A COP27 acontece de 6 a 18 de novembro na cidade de Sharm El Sheik, no Egito.

O Paraná é destaque em desenvolvimento sustentável, aliando proteção ao meio ambiente à crescente movimentação de cargas no comércio exterior. “O reconhecimento mundial ao trabalho realizado no Litoral do Estado é resultado dos investimentos massivos que fazemos na área ambiental. São mais de R\$ 68 milhões em recursos para ações de recuperação, proteção e monitoramento dos

impactos causados pela atividade portuária no nosso entorno”, explica o diretor-presidente, Luiz Fernando Garcia.

No dia 8, a Portos do Paraná participa do painel “Tecnologia e Transferência Inovadoras: Solução Chave para Ações Climáticas”. No dia 9, os temas serão “Tornando-se Verde: Setor Privado Sustentável”, “Lidere o Caminho: Estudos de Caso sobre Desenvolvimento Urbano Sustentável” e “Investimento em Comunidades”.

“É uma honra apresentar o trabalho que temos feito desde 2019. Mostra que estamos no rumo certo e reforça nosso posicionamento como referência mundial na área”, conta João Paulo Santana, diretor de Meio Ambiente da empresa pública que fará as palestras no Egito. Ele também participou das conferências nos eventos de 2019, em Madrid (Espanha), e 2021, em Glasgow (Escócia).

“Nesta edição vamos mostrar as ações que atingem os objetivos os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e que estão no radar da ONU como exemplo aos demais portos do planeta”, adianta.

Segundo Santana, um dos destaques da apresentação será o Programa de Recuperação de Áreas Degradadas, realizado no município de Antonina. Com apoio de produtores rurais, serão mais de 60 mil mudas de espécies nativas plantadas na região.

Além de ajudar na gestão ambiental, o programa evita o transporte de sedimentos pela chuva para dentro da Baía. Um convênio estabelecido entre a Portos do Paraná e a Universidade Federal do Paraná (UFPR) vai calcular quantos destes sedimentos deixam de ir para o mar e, então, verificar a possibilidade de reduzir a necessidade de dragagem no canal de navegação.

Outro exemplo é a parceria com os moradores de ilhas da região de Paranaguá. “Vamos mostrar as aulas de bioconstruções de espirais de ervas e fornos de barro, dos sistemas de tratamento de esgotos com zonas de raízes, preservação de nascentes de água com uso do modelo caxambu de proteção e as práticas de treinamento em cultivo e manejo de bambu, realizadas junto com as atividades de educação ambiental”, conta o diretor.

PROJETOS – Também será foco da apresentação o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (em andamento) para a construção de uma usina biodigestora de grãos no Porto de Paranaguá, com objetivo de produzir energia elétrica e também biogás.

O Paraná mostrará, ainda, os monitoramentos ambientais executados em terra, no ar e no mar, que colocou o Estado entre os portos brasileiros com maior índice de desenvolvimento ambiental, em 2021, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Porto de Rio Grande recebe segundo maior navio cargueiro a navegar na costa brasileira

Gigante de 330 metros, o One Amazon também chama atenção pela cor

03/11/2022 - 19h18min

O One Amazon saiu do porto de Busan, na Coreia do Sul, em 10 de setembro. Ele passou pelos portos de Buenos Aires, na Argentina, e Montevidéu, no Uruguai, antes de chegar a Rio Grande, na madrugada de quarta-feira. Por aqui, foram movimentados 1.439 contêineres, conforme a Wilson Sons, que administra o terminal. Destes, 673 carregados com produtos como frango congelado, carne suína, couro, fumo, madeira, plásticos e resinas foram embarcados. Outros 548 foram descarregados no Tecon, com eletrônicos, equipamentos esportivos, partes e peças, borracha, embalagens, máquinas e outros itens.

O navio deixou Rio Grande ainda na noite de quarta-feira e navegará pela costa brasileira nos próximos dias. A embarcação tem como principais origens países como China, Cingapura, Coreia do Sul, Hong Kong, Shanghai, Malásia e Vietnã. Já entre os principais destinos estão Japão, China, Vietnã, Indonésia, Hong Kong, Tailândia, Singapura, Bangladesh, Coreia do Sul e Taiwan.

O terminal de contêineres de Rio Grande é considerado o mais automatizado do Brasil e o primeiro privatizado no país, por meio de uma licitação em 1997. O cais de atracação tem 900 metros. A área total é de 735 mil metros quadrados, com capacidade estática de 25 mil contêineres, 20 mil metros quadrados de armazéns para carga geral e cargas especiais e 10 portões automáticos para entrada e saída do terminal. São ainda 2,8 mil tomadas para contêineres refrigerados. O terminal também opera nove guindastes capazes de trabalhar em navios de até 24 contêineres de largura, 22 pontes rolantes utilizadas na movimentação de contêineres no pátio, dois guindastes controlados por cabos, doze empilhadeiras e 56 tratores de pátio.

VLI inicia operação em novo corredor de fertilizantes da Ferrovia Centro-Atlântica

03/11/2022 14:10

A VLI iniciou a operação do novo corredor de fertilizantes da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que liga o Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam) ao recém-inaugurado Terminal de Fertilizantes de Uberaba

(TFER), no Triângulo Mineiro. Para viabilizar o fluxo de transporte, fruto de contrato assinado em 2021, a companhia investiu aproximadamente R\$ 40 milhões, aplicados na construção de uma tulha de carregamento ferroviário no Tiplam, em interligações aos terminais e adequações de linhas férreas, capacitação e aplicação da frota de vagões e locomotivas, além da ampliação do pátio ferroviário que dá acesso ao Distrito Industrial III de Uberaba.

“As ações para desenvolvimento do fluxo logístico do insumo entre o Tiplam e o polo de fertilizantes em Uberaba reforçam o compromisso da VLI e da Ferrovia Centro-Atlântica com o setor produtivo nacional. O investimento gerou melhorias para todo sistema logístico, de forma que contribui para o desenvolvimento, eficiência e competitividade dos nossos clientes”, afirma o diretor de Operações do Corredor Centro-Sudeste da VLI, Nicolas Szwako.

Preparado para atender à crescente demanda do agronegócio da região do Triângulo Mineiro, o TFER realizará o recebimento, armazenagem e movimentação dos produtos para as companhias de fertilizantes instaladas no Distrito Industrial de Uberaba (DI3) e região. O projeto nasce com estrutura de ponta, gerando eficiência, capacidade e qualidade para as empresas do setor, fomentando ainda mais o desenvolvimento econômico da região por meio do modal ferroviário. Destaque também para o caráter sustentável da operação, uma vez que o transporte pela linha férrea – que possui um nível de emissões menor em comparação com o modal rodoviário – substitui o transporte de carga por caminhões, que tradicionalmente faziam o percurso com fertilizantes da Baixada Santista a Uberaba.

“Com o início da operação, a VLI torna seu atendimento aos produtores da região ainda mais amplo, uma vez que a companhia também atende a empresas e produtores do Triângulo Mineiro por meio do Terminal Integrador de Araguari. Da mesma forma, reafirmamos nosso compromisso com o agronegócio brasileiro em todas as suas etapas, desde o plantio – com uso de fertilizantes – até o escoamento da safra, em que a Ferrovia Centro-Atlântica mostra relevância estratégica”, afirma o gerente de Desenvolvimento de Negócios da VLI, Alexandre Biller.

O novo fluxo de transporte integra um empreendimento da VLI e da TFER, joint venture entre a Link Logistic Group e a Construtora Terraço, em projeto que demandou investimentos de R\$ 107 milhões das empresas envolvidas.

Ferrovia Centro-Atlântica - A Ferrovia Centro-Atlântica percorre sete estados brasileiros, transportando riquezas de diversos segmentos, como o agronegócio, siderurgia e construção civil para abastecimento dos mercados interno e externo. A renovação antecipada da concessão da FCA, atualmente em curso nos órgãos reguladores, poderá marcar um novo ciclo de crescimento, investimentos e contribuição com a indústria ferroviária nacional, em virtude da aquisição de novos vagões e locomotivas para transportar o aumento de carga previsto,

proporcionando um atendimento ainda mais amplo e eficiente aos clientes.