



PAINEL 2020

Pacto pela Infraestrutura Nacional e Eficiência Logística

17 e 18 de novembro de 2020



APRESENTAÇÃO

Essencial ao desenvolvimento socioeconômico de um país, a infraestrutura está entre os fatores que levam algumas nações a despontarem mais que outras. No nosso Brasil de dimensões continentais, ela é ainda mais imprescindível. É necessário prover condições para atrair investimentos, incentivar o empreendedorismo, gerar empregos e contribuir para melhorar a qualidade de vida das pessoas.

No seminário PAINEL 2020 reunimos especialistas dos segmentos público e privado para abordar o assunto, propagar tecnologias e iniciativas que contribuam para elevar o nível de qualidade da infraestrutura brasileira ao estado da arte. Temos muito o que avançar e, embora o Governo Federal venha implementando projetos importantes para a infraestrutura nacional, é fundamental debater o assunto, avaliar os gargalos e as tecnologias que podem nos fazer avançar na velocidade que precisamos.

2020 nos trouxe desafios extras com a pandemia do novo coronavírus, que desacelerou a economia. Mas áreas básicas da infraestrutura, tais como transporte, energia e telecomunicações, precisam avançar e oferecer condições para que o Brasil se fortaleça. É disso

que buscamos tratar no PAINEL 2020, reunindo conhecedores do tema que podem contribuir com proposições para minimizar nossos gargalos.

Temos alguns projetos de peso nesse sentido e um deles é a BR do Mar, que busca incentivar a navegação de cabotagem explorando o potencial dos nossos rios, alternativa esta que vai ajudar a reequilibrar a matriz de transportes, ainda tão dependente das rodovias. Em um país de grandes dimensões, como é o Brasil, é necessário avaliar vantagens e eficiência logística, utilizando bem os recursos disponíveis. E os rios são alguns desses recursos.

Ainda passamos por um período de transição política, mas observamos que profissionais tecnicamente qualificados vêm ocupando cargos estratégicos no Governo Federal. Esperamos que o PAINEL 2020 – importante fórum de discussão – contribua com propostas de soluções para fortalecer a infraestrutura do Brasil.

Jussara Ribeiro
Coordenadora-geral do Painel 2020
Presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M972r	Murta, Aurélio Lamare Soares
	Seminário Internacional Frotas & Fretes Verdes / Aurélio Lamare Soares Murta ... [et al] – Belo Horizonte: Instituto Besc de Humanidade e Economia, 2020.
	57p.: il. ; 21×29,7cm
	ISBN 978-65-00-10724-1
	1.Seminário. 2. Palestras. 3. Logística. 4. Sustentabilidade.
	I. Título.
	CDD 629.4

CONSELHO TÉCNICO E EMPRESARIAL

“Sem deliberação, os projetos fracassam, com amplo aconselhamento se concretizam.”
Provérbios 15:22

PRESIDENTE DE HONRA

Tarcísio Gomes de Freitas
Ministro de Estado da Infraestrutura.

COORDENADORA-GERAL

Jussara Ribeiro
Presidente do Instituto Besc de Humanidades e Economia.

COORDENADOR TEMÁTICO

Aurélio Lamare Soares Murta
Coordenador do MBA em Logística Empresarial, Universidade Federal Fluminense.



- ADALBERTO FEBELIANO**, vice-presidente de Operações Aéreas da MODERN Logistics S.A. Suplente: Joice Doutel.
- ALUISIO DE SOUZA SOBREIRA**, vice-presidente de Transporte Multimodal da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC.
- ANDREIA CRISTINA MOREIRA**, coordenadora de Project Finance da Alstom Group.
- AURÉLIO ANTÔNIO DE SOUZA**, gerente executivo de Logística da BR Distribuidora. Suplente: Alexandre Albert Gonçalves.
- CARLOS ALBERTO AUFFINGER**, diretor de Relações Institucionais Portuárias da Vale S.A.
- CARLOS HENRIQUE DE LUCA RIBEIRO**, diretor de Operações dos Correios.
- CRISTIANO LOPES SAITO**, CEO da ExCities.
- DANILO DIAS**, CEO da A2Z Marketing & Consulting.
- EDEON VAZ FERREIRA**, diretor da Associação Nacional dos Produtores de Soja.
- EDSON JOSÉ DALTO**, engenheiro do Departamento de Transportes e Logística do BNDES.
- FELIPE KURY**, diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP. Suplente: Julio Nishida.
- FRANCISCO XAVIER DA SILVA NUNES**, superintendente de Desenvolvimento de Negócios em Soluções Logísticas da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero.
- GUSTAVO BONINI**, diretor de Assuntos Institucionais e Governamentais da Scania Latin America. Suplente: Tiago Baldassini Matos.
- MARCELO FRANCISCO CAMPOS**, almirante de esquadra, diretor-geral de Navegação, Diretoria-Geral de Navegação da Marinha do Brasil. Suplentes: Wanderley Nunes e Pedro Leonardo Marcon.
- MARCELO PERRUPATO**, consultor Sênior da Magna Participações Societárias Ltda.
- MARK JUZWIAK**, diretor de Relações Institucionais da Hamburg Süd e Aliança Navegação e Logística Ltda. (Grupo Maersk).
- MURILLO DE MORAES REGO CORRÊA BARBOSA**, vice-almirante, diretor-presidente da Associação de Terminais

- Portuários Privados – ATP.
- NEWTON ARAÚJO SILVA JÚNIOR**, diretor-presidente da Companhia Nacional de Abastecimento – CONAB. Suplente: Denise Deckers do Amaral.
- PAULO MENZEL**, presidente da Inteligência em Gestão Logística – Intelog.
- PEDRO FRANCISCO MOREIRA**, presidente da Associação Brasileira de Logística – Abralog. Suplente: Marcio Frugiuele.
- SILVIO VASCO CAMPOS JORGE**, presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal – CBC. Suplentes: José Nicola Benedetti e Alex André Rotmeister de Souza.
- TATIANA THOMÉ DE OLIVEIRA**, vice-presidente de Governo da Caixa Econômica Federal. Suplente: Kleyferson Porto de Araujo.
- URUBATAN SILVA TUPINAMBÁ FILHO**, analista de Infraestrutura da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.
- VICENTE ABATE**, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária – Abifer.

SUMÁRIO

ESTA REVISTA É INTERATIVA. CLIQUE NA MATÉRIA DESEJADA, PARA IR DIRETO PARA ELA.

ESTA REVISTA É INTERATIVA. CLIQUE NA MATÉRIA DESEJADA, PARA IR DIRETO PARA ELA.



8

Projeto Correios de Adaptação.
Carlos Henrique de Luca Ribeiro



12

Atuação da Caixa no Mercado de PP
e Concessões.
Ricardo Marques Trevisan



16

Por que o Estado é a maior
Imobiliária do País.
Sílvio V. Campos Jorge



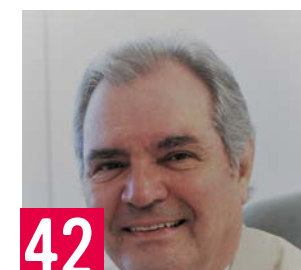
36

Carga geral é prioridade
para a MRS.



38

Infraestrutura é a bola da vez.
Vicente Abate



42

Depois que acabar o filé restará o
osso na Infraestrutura!
Marcelo Perrupato



18

O derramamento de óleo na
costa brasileira.
Marcelo F. Campos



20

O papel da cabotagem na Black
Friday.
Marcus Voloch



22

Distribuição urbana inteligente.
Como o poder público pode ajudar.
Edson dalto



44

TI aplicada à logística: tendências
e a Revolução 4.0.
Gustavo Saraiva



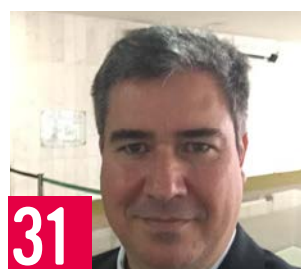
47

Mobilidade elétrica, infraestrutura
para a sustentabilidade.
Marcio de Almeida D'Agosto



24

PLS 261/2018: qual a sua
importância e qual o papel do
privado para a nova década
que emerge?
Urubatan Silva Tupinambá Filho



31

Desafios para a duplicação da
BR 381 na região leste de Minas Gerais.
Aurélio Lamare Soares Murta



34

O impacto de um ambiente de
negócios favorável no Brasil.
Murillo Barbosa

PROJETO CORREIOS DE ADAPTAÇÃO DE PRATELEIRAS EM VEÍCULOS DE ENTREGA DE ENCOMENDAS

Carlos Henrique de Luca Ribeiro

Atualmente, a logística da última milha dos Correios conta com mais de 9 mil furgões atuando, diariamente, na entrega de pacotes em todo o território nacional. Dadas essas dimensões operacionais, são constantes os projetos para melhoria dos processos que ocorrem nos centros de distribuição. Em 2109, o Departamento de Coleta e Distribuição dos Correios iniciou estudos sobre a utilização de prateleiras em seus veículos de entrega de encomendas, visando melhor aproveitamento do espaço para a carga e ganhos quantos aos aspectos ergonômicos e de produtividade para o carteiro. Em 2020, foi iniciado um teste piloto com um furgão adaptado por um dos fornecedores, em uma unidade do interior de São de Paulo.



Antes da entrega efetiva de uma encomenda ao cliente, o carteiro precisa realizar algumas atividades prévias, sendo uma das mais relevantes a organização dos pacotes no interior do veículo. A expectativa é que as prateleiras contribuam para esse processo, minimizando a movimentação da carga durante o trajeto até o cliente, facilitando a localização das encomendas quando o carteiro chega ao local da entrega e diminuindo o esforço físico para colocar e retirar os objetos do veículo. Além disso, o uso de prateleiras possibilita a verticalização da carga, melhorando o aproveitamento do espaço disponível no veículo.

Na análise do protótipo, os engenheiros e técnicos dos Correios avaliam junto aos

O uso de prateleiras também possibilita a verticalização da carga, melhorando o aproveitamento do espaço disponível no veículo

carteiros se as prateleiras proporcionam mais conforto na realização do trabalho, considerando altura, profundidade e ruídos referentes ao equipamento instalado. A iluminação e sensação térmica do compartimento de carga e se o equipamento é de fácil manuseio também são levados em consideração na avaliação. Outro aspecto importante nesse projeto é relacionado à segurança. No protótipo desenvolvido, na cabine do motorista há uma porta divisória para acesso ao compartimento de carga. Dessa forma, o Carteiro poderá acessar as encomendas por dentro do veículo, minimizando a sua exposição e a da carga.

Furgão de 1.500 kg adaptado com prateleiras.



Fotos: Divulgação

Furgão de 1.500 kg adaptado com prateleiras.

A realização de testes com os carteiros é fundamental para que a adaptação das prateleiras no veículo seja a mais eficiente possível. O tamanho da frota e o grande número de operadores envolvidos fazem dos testes uma rotina dos Correios, a fim de que os investimentos sejam bem empregados em soluções que realmente funcionam. Por isso, além do protótipo que está em avaliação no interior de São Paulo, outro está em desenvolvimento para entrada em testes ainda em 2020.



Foto: Divulgação

Carlos Henrique de Luca Ribeiro
Diretor de Operações dos Correios

ATUAÇÃO DA CAIXA NO MERCADO DE PPP E CONCESSÕES

Ricardo Marques Trevisan

Estamos próximos ao fechamento de um ano desafiador. Os impactos da pandemia foram sentidos por todos e a recuperação econômica passa, necessariamente, pelos investimentos na infraestrutura nacional.

Diversas iniciativas pontuais de promoção de investimentos em infraestrutura via PPP ou concessões têm se mostrado infrutíferas, em muitos casos pela baixa qualidade nos projetos, fato este corroborado por órgãos de controle que, com razão, pontuam porque não deveriam seguir adiante. Muitas vezes, são propostas desequilibradas, incompletas ou insuficientes.

Justifica-se, portanto, a atuação de bancos públicos no setor.

Foi neste contexto que a Caixa, em parceria com o Governo Federal, organizou-se para a estruturação de projetos de PPP e concessões públicas. Não poderia ser diferente num ano em que um terço dos brasileiros pôde contar com o banco para suprir suas necessidades mais básicas.

Infraestrutura faz parte dos negócios recorrentes da Caixa há mais 20 anos, inclusive financiando projetos de grande porte. Fisicamente próxima dos municípios, com estruturas de apoio em todas as unidades federativas, a Caixa tem, mais que a visão de investimento, sensibilidade quanto às questões culturais locais. A atuação próxima, aliada às operações de crédito recentes, evidencia a necessidade de se produzir projetos de qualidade. Isso significa aprofundamento, além da tríade de viabilidade jurídica, econômica e operacional: é necessário adicionar a interlocução social e os aspectos socioambientais.

Em 18 meses de existência, o FEP-CAIXA tem 29 projetos em carteira. Serão 9,44 milhões de brasileiros beneficiados com modernas e eficientes soluções de iluminação pública, saneamento básico e resíduos sólidos. Estes setores abrangem uma parcela significativa das demandas nacionais por eficiência administrativa, segurança pública, responsabilidade socioambiental e fomento à economia local.

Este escopo, incluindo os benefícios decorrentes, está em processo de concretização e já é realidade para os três primeiros municípios, cujos contratos de PPP de iluminação pública foram leiloados com sucesso na B3, em agosto.

Para que muitos outros entes possam também se beneficiar, foram abertos novos chamamentos públicos de iluminação pública e resíduos sólidos urbanos. Os resultados falam por si: só a fila para projetos de resíduos sólidos teve a inscrição de 575 municípios, mais de 10% do país.

Foto: Mint Images - Envato.com



Interesse: o chamamento público para resíduos sólidos teve a inscrição de 575 municípios, mais de 10% do país

Os próprios prefeitos reconhecem esse potencial de antecipação da infraestrutura, que não seria possível com a contratação tradicional na grande maioria dos municípios. Isso acontece porque as receitas do projeto o financiam ao longo do tempo, reduzindo o comprometimento público. Os investimentos são feitos pela iniciativa privada no início do contrato, mediante contrapartida de receitas por até 35 anos. Mediante uma construção transparente, com participação popular, alocação de riscos, mecanismos de resolução de conflitos e estudos de conveniência social, esses projetos estão levando à Administração Pública a alavancagem financeira de projetos com contratos onde o concessionário é remunerado pelo desempenho.

São construções complexas que não intimidam a Caixa, um banco público

Infraestrutura faz parte dos negócios recorrentes da Caixa há mais 20 anos, inclusive financiando projetos de grande porte.

presente em diálogos entre governo e sociedade há décadas, atuante nas interfaces entre gestão urbana e mercado financeiro. Missões alinhadas a aproximaram de organismos multilaterais: IFC, BID e AFD já compartilham custos e riscos, endossando a iniciativa.

A Caixa abraça mais uma missão transformadora das realidades dos municípios brasileiros, poupando recursos públicos. Para isso, conhecimento acumulado está sendo transferido à sua rede por todo o país, milhares de empregados estão sendo capacitados para a multiplicação dessa realidade a milhares de brasileiros. Isso não ocorrerá sem projetos de boa qualidade.



Foto: Divulgação

Ricardo Marques Trevisan

Arquiteto e urbanista; coordena projetos de Parceria Público-Privada (PPP) e concessões públicas na Caixa

NA SCANIA, SUSTENTABILIDADE É COISA DO PRESENTE.



Com todas as mudanças que estão acontecendo no mundo, a redução das emissões de poluentes não é mais uma escolha, e sim uma decisão extremamente necessária. Diversos caminhos nos levam cada vez mais na direção de soluções sustentáveis, e liderar a evolução no mundo dos transportes é o nosso compromisso. O uso de produtos adequados para cada operação, combustíveis alternativos e soluções conectadas geram um sistema mais limpo e inteligente, resultando em máxima eficiência energética e em grandes benefícios para os negócios, as pessoas e o meio ambiente.



TRANSPORTE INTELIGENTE E SEGURO



COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS E ELETRIFICAÇÃO



EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

www.solucoesSCANIA.com.br

Trânsito seguro: eu faço a diferença.



SCANIA

POR QUE O ESTADO É A MAIOR IMOBILIÁRIA DO PAÍS? E QUANTO VALE?

Silvio Vasco Campos Jorge

Foi com muita satisfação que, juntamente com o Rodrigo Vilaça, fomos os mediadores da Webinar Assembleia Permanente para a Eficiência Nacional (ASPEN) – Aceleração das Privatizações, Venda de Imóveis da União e de Ações das Empresas em que o Governo Brasileiro é Sócio, realizada em junho do corrente ano.

Participaram a Jussara Ribeiro, do Instituto Besc; o Dr. Fernando Bispo, Secretário de Coordenação e Governança do Patrimônio da União, do Ministério da Economia; a Dra. Lidianie Gonçalves, Superintendente da Área de Estruturação de Empresas e Desenvolvimento do BNDES; e o Dr. Dario Ferreira, Gerente Nacional de Desestatização, Parcerias e Serviços Especiais da Caixa Econômica Federal.

Responderei à pergunta acima com os dados apresentados pelo Dr. Bispo: a Secretaria do Patrimônio da União possui 27 Superintendências; 1.100 servidores; 750 mil imóveis; e um patrimônio

avaliado em 13 trilhões de reais. Para termos uma ideia desse montante de dinheiro, daria para cobrir o rombo da Previdência durante 40 anos (média anual 300 bilhões).

Existem imóveis das extintas empresas estatais, tais como: Rede Ferroviária Federal (40.000 imóveis); e o Instituto Brasileiro do Café; que ainda não passaram para o patrimônio da União.

Dentre esses bens, temos lojas em Copacabana, fazendas, apartamentos e etc., cujos gastos com a manutenção, regularização de documentos, vigilância e outras despesas são pagos com o dinheiro público. Portanto, ao invés de o Governo se beneficiar desses imóveis, o que eles geram são despesas, todos os anos. Além disso, há um prejuízo aos Municípios, pois são isentos de IPTU.

Os principais desafios apresentados pelo Dr. Bispo foram:

- Falta de registros de muitos imóveis;
- Caso Rede Ferroviária Federal: após 12 anos os imóveis ainda permanecem em nome da RFF;
- Classificação dos imóveis a que se destinam (casas, lojas, armazéns etc.);
- Abandono;
- Custos de vigilância e manutenção;
- Existem imóveis fechados em Brasília há mais de 20 anos.



Cidade de Brasília:
o poder público
é dono de muitos
imóveis

Existe uma expectativa de melhoria nos processos de venda com a publicação da MP nº 915, de 30/12/2020, sancionada em Fevereiro/2020. Os interessados em adquirir algum imóvel da União poderão entrar no portal www.imoveis.economia.gov.br. O governo Bolsonaro só conseguiu vender 170 imóveis e está preparando outros 700 para venda.

Pelo exposto nesta matéria, a conclusão a que podemos chegar é que falta vontade política dos três poderes, como também da sociedade, para resolver esse imbróglio do patrimônio da União.

Vou propor ao Instituto Besc que realize um seminário enfocando esse tema, com a participação de todos os envolvidos no problema, para acharmos um caminho prático para invertermos a situação: ao invés de gastarmos o dinheiro da União, vamos reforçar o seu caixa.

Ao invés de o Governo se beneficiar desses imóveis, o que eles geram são despesas, todos os anos.



Silvio Vasco Campos Jorge

Presidente da Câmara Brasileira de
Contêineres (CBC)

O DERRAMAMENTO DE ÓLEO NA COSTA BRASILEIRA E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Marcelo Francisco Campos

O Brasil, em 2019, sofreu grave agressão provocada pelo derramamento de óleo a partir de um navio mercante navegando a 700 km de nosso litoral que, por meio das correntes marinhas, contaminou 3.600 km da costa brasileira. Esse derrame de óleo gerou severos danos ao meio ambiente marinho brasileiro e grande impacto negativo nas atividades de pesca e turismo das comunidades costeiras que dependem da economia do mar.

Esse crime inédito e singular no mundo, pela quantidade e falta de identificação do responsável pelo derrame de óleo, foi combatido de forma tempestiva pela mobilização do Plano Nacional de Contingência, tendo a coordenação operacional a cargo da Marinha do Brasil. Foram recolhidos mais de 5.000 toneladas de resíduos oleosos, sendo empregados 16 mil militares e civis, incluindo parcela da comunidade científica, órgãos ambientais das esferas federal, estaduais e municipais, voluntários, bem como duas centenas de meios navais, aéreos e terrestres, com custo que atingiu quase 200 milhões de reais.

Diariamente, cerca de 2.000 navios mercantes cruzam as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), a Amazônia Azul, sendo monitorados pelos sistemas de acompanhamento da Marinha do Brasil. Esse acompanhamento é feito de forma compulsória pelas embarcações brasileiras, mas apenas colaborativamente pelas demais, conforme as convenções internacionais estabelecem. Porém, mesmo embarcações de estados signatários de tais acordos não estão cumprindo as regras preconizadas, principalmente nas questões de segurança da navegação, deixando de usar permanentemente seus equipamentos de identificação.

O Brasil considera importante respeitar a liberdade de navegação estabelecida no artigo 87 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, contudo, sem permitir que este conceito se confunda com a definição do mar como um espaço sem regras, onde ocorram crimes sem que seja possível ao Estado costeiro identificar os infratores.

Assim, o Brasil propõe aos Estados-Membros que apoiem emendas à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e às Convenções firmadas sob a égide da Organização Marítima Internacional (Ex: SAR, SOLAS, MARPOL73/78 e INTERVENTION), de forma a estabelecer a obrigatoriedade do compartilhamento de informações ao longo de todo o trânsito dos navios mercantes.

Muitas nações, incluindo algumas que não possuem recursos para enfrentar esse tipo de agressão, necessitam de uma solução conjunta das Nações Unidas para evitar que crimes como este voltem a acontecer,



Derramamento de óleo na costa brasileira.

O Brasil considera importante respeitar a liberdade de navegação estabelecida no artigo 87 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, contudo, sem permitir que este conceito se confunda com a definição do mar como um espaço sem regras, onde ocorram crimes sem que seja possível ao Estado costeiro identificar os infratores.

não só no Brasil, mas em todo o mundo. Tal iniciativa fortalece os programas conduzidos na esfera da ONU/IMO que dizem respeito à preservação de nossos oceanos, tornando-os um espaço mais seguro, limpo, ambientalmente sustentável e, conseqüentemente, de proteção às comunidades costeiras, muitas vezes vulneráveis, que dependem da economia do mar para o seu sustento.

Em paralelo, no âmbito interno, torna-se importante ampliar o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul, o SisGAAz, que visa monitorar e proteger as AJB, utilizando cada vez mais sensores ativos, como satélites, radares, estações radiogoniométricas e sonoboias, bem como modernos navios e aeronaves. O SisGAAz atua como o “Sistema de Sistemas”, ampliando o conhecimento das atividades que ocorrem em nossas águas, promovendo a integração de dados e gerando informações com múltiplas finalidades relacionadas à segurança do tráfego aquaviário, combate a ilícitos e proteção ao meio ambiente.

O SisGAAz é atualmente gerenciado sob a égide da Comissão Interministerial dos Recursos do

Mar e visa à integração interagências e multinacional. Ressalta-se que o monitoramento ativo da Amazônia Azul, independentemente da vontade das embarcações, permitirá ao Estado atuar preventivamente, respondendo com mais eficiência às ameaças e emergências e aumentando a capacidade de impor a lei no nosso espaço marítimo, desencorajando crimes de toda natureza.

Finalmente, cabe ressaltar que as investigações sobre o derramamento de óleo continuam em andamento, tanto na Marinha quanto na Polícia Federal, e que não serão encerradas até que os culpados sejam apontados.



Foto: Divulgação

Marcelo Francisco Campos

Almirante de Esquadra e Diretor-Geral de Navegação da Marinha do Brasil

O PAPEL DA CABOTAGEM NA BLACK FRIDAY

Marcus Voloch

Criada nos Estados Unidos, a Black Friday é uma data de grandes promoções que marca o início do período de compras que antecede o Natal. O volume de vendas na Black Friday no Brasil tem batido recordes ano após ano, provando que a data entrou de vez no calendário local.

Para suprir a demanda do mercado é necessária uma estrutura bastante concisa e organizada de toda a cadeia envolvida. Desde a seleção e disponibilização de produtos a serem ofertados até a decisão de preços, a chegada dos produtos nas prateleiras e o envio pontual nas vendas por e-commerce, todas as etapas precisam ser planejadas e executadas à perfeição.

Dentre os produtos que mais fazem sucesso na Black Friday estão os eletroeletrônicos, eletrodomésticos e produtos de informática, cuja principal origem é a Zona Franca de Manaus.

Nas semanas que antecedem a Black Friday, milhares de containers são embarcados de Manaus por cabotagem para todo o Brasil, tendo como destino os Centros de Distribuição dos grandes varejistas.

Nas semanas que antecedem a Black Friday, milhares de containers são embarcados de Manaus por cabotagem para todo o Brasil, tendo como destino os Centros de Distribuição dos grandes varejistas.

Essa tarefa seria virtualmente impossível de ser cumprida sem o uso de navios, que podem embarcar até 4000 containers de uma única vez. Além da grande dificuldade logística de despachar milhares toneladas de mercadorias por terra, os custos de transporte inviabilizariam os descontos concedidos – e que são o motivo do sucesso da Black Friday.

A cabotagem garante o transporte de altos volumes de produtos a custos mais competitivos, além de oferecer segurança, integridade à carga, pontualidade, ampla cobertura nacional e baixos níveis de emissão de CO2 e outros gases nocivos.

A Aliança, empresa pioneira em logística marítima no Brasil, facilita a integração de diferentes centros de distribuição do país por meio de seus serviços, incluindo uma ampla malha de serviços intermodais em todo o país.



Foto: Divulgação

Marcus Voloch

Diretor Executivo da Aliança Navegação e Logística



Soluções logísticas integradas
www.alianca.com.br

ALIANÇA
A Maersk Company

DISTRIBUIÇÃO URBANA INTELIGENTE. COMO O PODER PÚBLICO PODE AJUDAR?

Edson Dalto*

Diversas mudanças a pandemia do coronavírus trouxe para as sociedades. Algumas podem-se dizer transitórias, porém, outras devem ter um caráter permanente. Entre estas pode-se dizer que a aceleração do comércio eletrônico é algo que veio para ficar, uma vez que já vinha crescendo substancialmente e ganhou um impulso ainda mais forte com a maior reclusão das pessoas em casa. As empresas tiveram que se adaptar muito rápido a esse novo cenário, o que também lhes trouxe vantagens em termos de economia de custos, dado que se tornaram menos dependentes dos pontos de venda físicos em espaços nobres nas cidades, e também pela redução dos estoques na medida em que estes ficam menos espalhados na rede e, portanto, mais concentrados nos centros de distribuição.

Como consequência, o perfil do tráfego nas cidades mudou visivelmente. Há, por exemplo, muito mais motos e bicicletas brigando por espaço entre os carros, ônibus e caminhões e, em decorrência

disso, maior exposição a acidentes.

Talvez seja este o momento de a administração municipal repensar o trânsito das cidades de modo a criar soluções mais ajustadas a essa nova realidade. Muitas dessas soluções requerem um mínimo de investimento, outras talvez necessitem de maior inversão, mas que podem ser instalados progressivamente. Pensando especificamente na melhor circulação de mercadorias na distribuição urbana, algumas alternativas podem ser conduzidas ou incentivadas pelo poder público.

Para atender o fluxo crescente de motocicletas, o município pode selecionar algumas vias para escoamento preferencial desse meio de transporte, com faixa dedicada, mesmo que mais estreita, ou ainda permitir seu uso compartilhado nas faixas dedicadas ao transporte público. Quanto às bicicletas e patinetes e outros meios não motorizados, o uso comum em ciclovias pode ser a solução, além, claro, da própria expansão de ciclovias pela cidade.

O uso de veículos de entrega menos poluentes e silenciosos, como os elétricos e movidos a GNV, deve ser incentivado.

Pode ser pensado também o compartilhamento de infraestrutura ociosa nas cidades, como é o caso da destinação de vagões de metrô e trens para distribuição de mercadorias em horários de menor ocupação, permissão de tráfego de carga em corredores exclusivos nos horários noturnos e destinação de espaços públicos subutilizados nas cidades para armazenamento temporário de carga.

Os próprios caminhões de entrega urbana são na maioria dos casos subutilizados, rodando parcialmente vazios. Um redesenho da rede de distribuição de forma otimizada com controle centralizado poderia reduzir o número de caminhões, como também baratear o custo da distribuição.

Armários para armazenamento de encomendas (lockers) em pontos de grande afluxo de passageiros ou de fácil acesso podem ser muito úteis para reduzir o tráfego das ruas, assim como a retirada em lojas físicas, algo que já vem sendo praticado por algumas grandes redes de varejo.

Na medida do possível, o uso de veículos de entrega menos poluentes e silenciosos,



Foto: Twenty20photos - Envato.com

como os elétricos e movidos a GNV, deve ser incentivado como forma de melhorar a qualidade de vida das pessoas e reduzir doenças ocasionadas pela poluição.

Muitas outras soluções poderiam ser identificadas visando a racionalização do tráfego nas grandes cidades. Este artigo focalizou na distribuição urbana e no benefício de um bom planejamento de modo a racionalizar os deslocamentos para esta finalidade, bem como proporcionar melhor qualidade de vida aos cidadãos que ali moram ou trabalham.



Foto: Divulgação

Edson Dalto

Engenheiro do BNDES

* Este artigo não representa a opinião do BNDES sobre o tema, apenas a do seu autor.

PLS 261/2018: QUAL A SUA IMPORTÂNCIA E QUAL O PAPEL DO PRIVADO PARA A NOVA DÉCADA QUE EMERGE?

Urubatan Silva Tupinambã Filho

No dia 25 de maio de 2018, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 261 sobre autorização e autorregulação ferroviária foi apresentado no Plenário do Senado Federal. Em meio à turbulência ocorrida pelo rito da Reforma de Previdência no ano passado e o período de 2020 marcado pela COVID-19, o fluxo do PLS teve lifting. Agora, no novo exercício legislativo, a expectativa está renovada para que o parecer do relator na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal seja aprovado e o PLS caminhe para a CCJ do Senado, com a continuidade do processo a ser debatido na Câmara dos Deputados. Atualmente, é uma das pautas urgentes do Governo Federal, assim como o marco do saneamento básico e o novo mercado do gás, aguardando o momento e oportunidade com o acordo dos líderes partidários para que o projeto de lei seja sancionado.

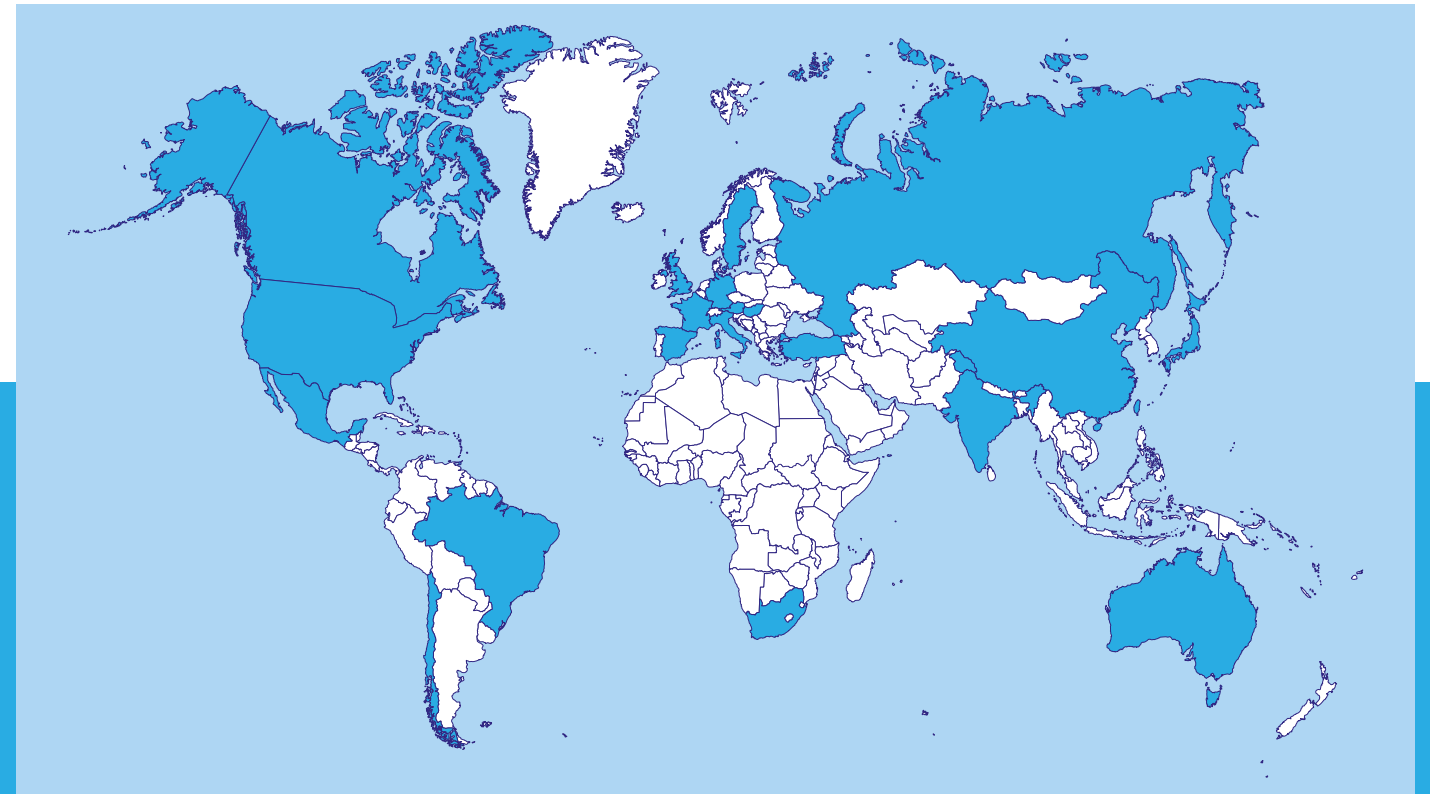
Foto: den-belitsky - Envato.com

Breve panorama da participação do setor privado em ferrovias mundiais

Em estudo realizado com 20 países⁽¹⁾, notou-se os aspectos regulatórios ferroviários realizados pelo setor público ou setor privado, sendo órgão nacional, órgão

regional, órgão misto, concessão pública, iniciativa privada e concessão mista/privada. A seguir, temos a localização geográfica desses países e principais informações comparativas para análise.

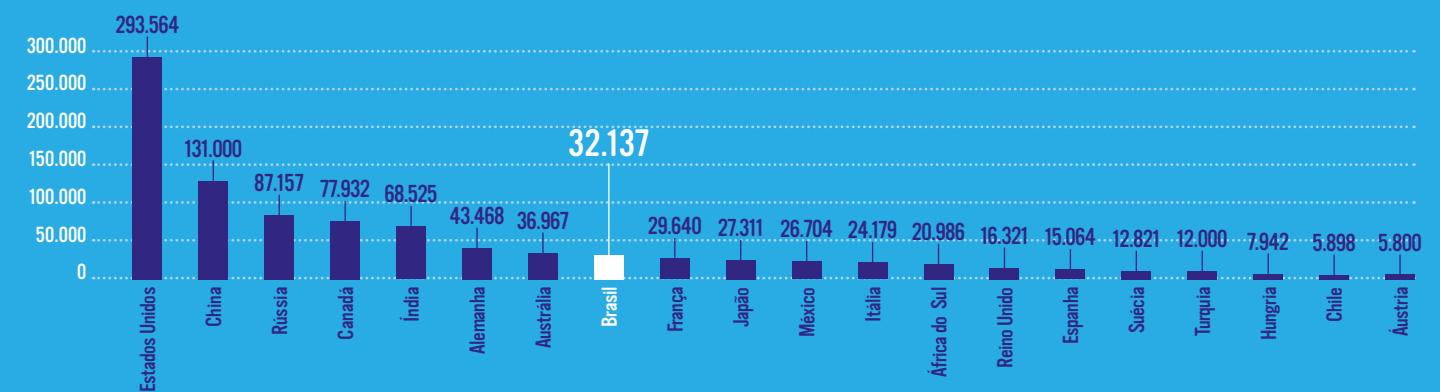
(1) *The economy regulation of railway networks: A worldwide survey.*



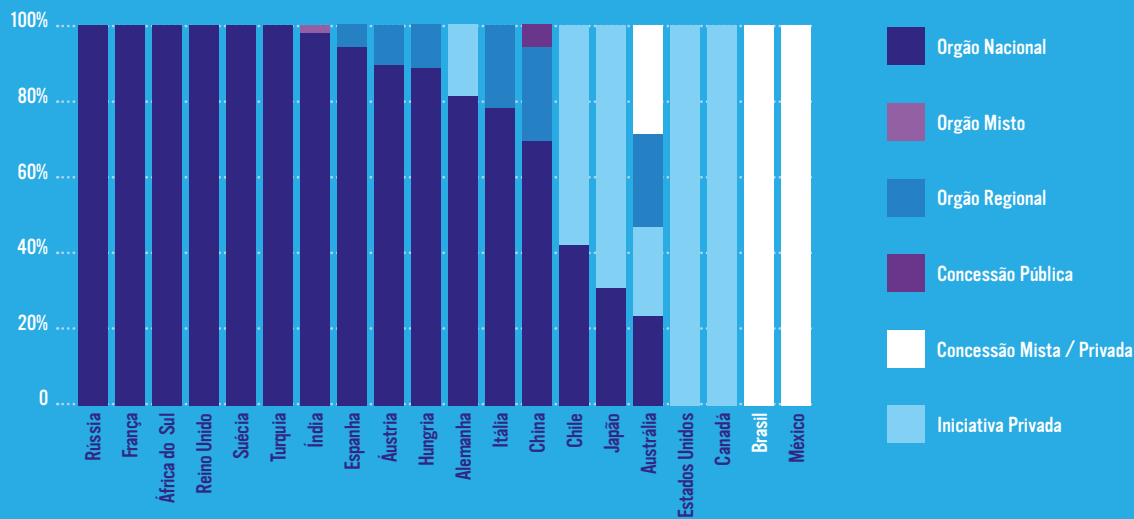
Marco Regulatório Ferroviário

Dados de estudos sobre gestões ferroviárias em 20 países - África do Sul, Alemanha, Austrália, Áustria, Brasil, Canadá, Chile, China, Espanha, Estados Unidos, França, Hungria, Índia, Itália, Japão, México, Reino Unido, Rússia, Suécia e Turquia

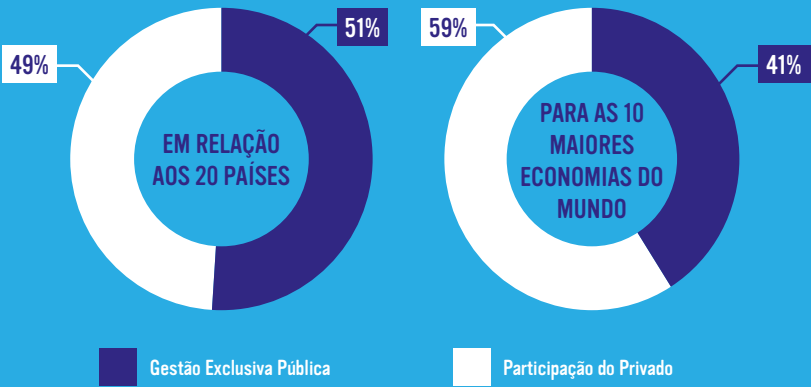
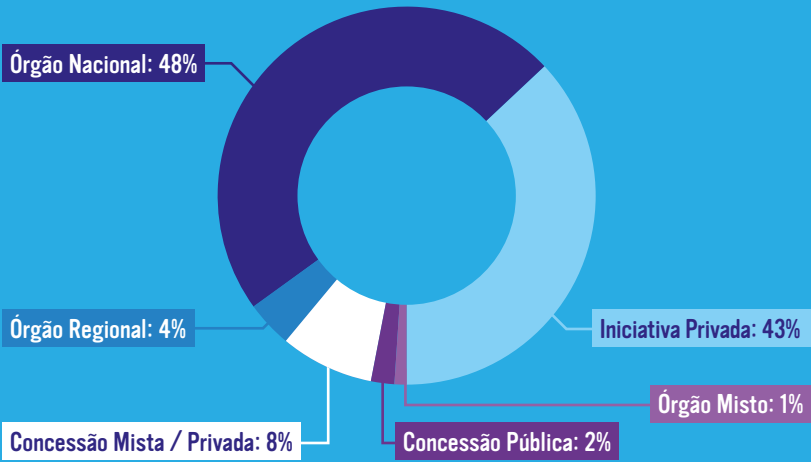
Malha Ferroviária dos Países (Km)



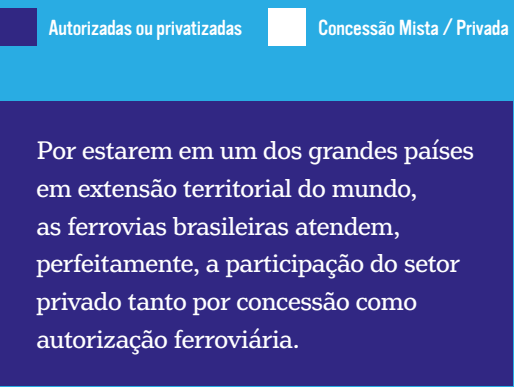
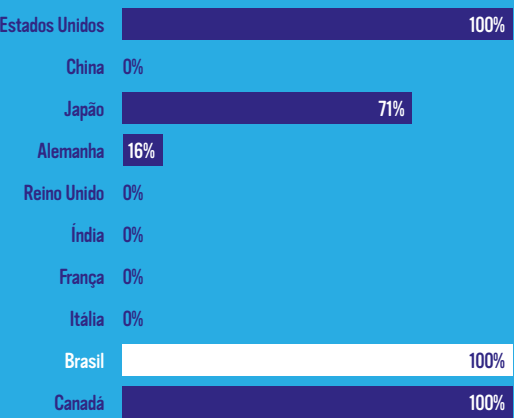
Proporção das Gestões Ferroviárias nos Países



Totalizando os 20 países, a margem contempla 48% da gestão da malha ferroviária sendo realizada por órgãos nacionais, e até 1% sendo tratada por órgãos mistos (nacional e regional). O Brasil está inserido nos 8% onde ocorre a concessão mista ou privada.



Em países com dimensões territoriais e posicionamentos políticos semelhantes, o Brasil apresenta similaridades aos Estados Unidos e ao Canadá. Países geograficamente menores tendem a ter gestão de órgão nacional para administrar as suas ferrovias.



Por estarem em um dos grandes países em extensão territorial do mundo, as ferrovias brasileiras atendem, perfeitamente, a participação do setor privado tanto por concessão como autorização ferroviária.

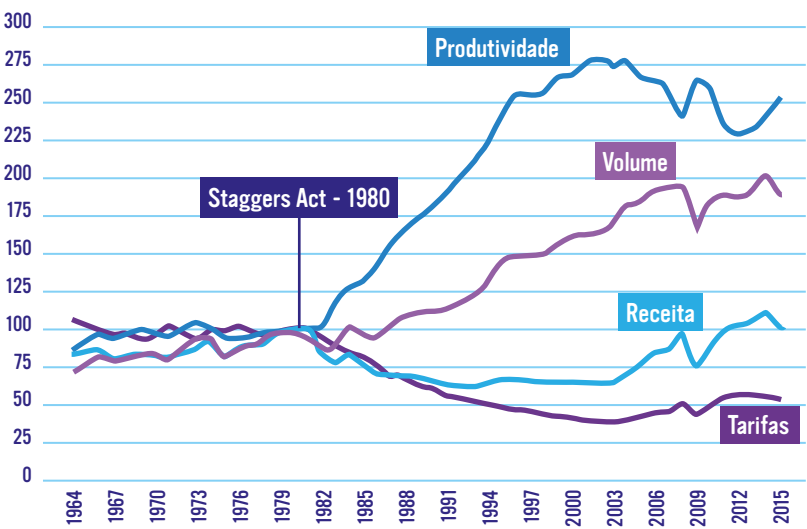
Outrora, o Brasil teve o mesmo ciclo de desestatização das ferrovias, como houve na União Europeia com a Diretiva 91/440/CEE em 1991 do Comitê Econômico e Social Europeu, mas não implementou a desregulamentação – como a ocorrida nos Estados Unidos em 1980 com o Harley O. Staggers Rail Act (maior liberdade regulatória, mais independência na criação de tarifas e maior liberdade de entrada e saída dos mercados ferroviários), completando 40 anos de vigência da lei americana em 2020 – e implantou a regulação no final da década de 90 e início dos anos 2000.

No caso da desestatização brasileira, as ferrovias não foram privatizadas, mas concedidas com o modelo vertical (infraestrutura ferroviária e operação para uma empresa ou Sociedade de Propósito Específico – SPE), solução adotada entre 1996 e 1997 na qual surgiu a participação privada, de fato, no mercado brasileiro e com o prelúdio em 1989 mediante concessão para uso e exploração pela Ferronorte, hoje Rumo Malha Norte.

Os gráficos anteriores evidenciam os resultados obtidos na desregulamentação (mais liberdade econômica) americana (quase o triplo de produtividade, o dobro de volume, mais da metade em receita e queda de 60% no valor tarifário das ferrovias). Dentro desses fatores, o PLS 261 abre o leque para aporte de investimentos, podendo aumentar a malha férrea do Brasil e intensificar o volume de cargas para os portos do país, sem desmerecer os órgãos públicos que têm o papel parceiro para a sustentação das vias férreas e ações para a recuperação das linhas desativadas.

Desde o Staggers Act, as ferrovias quase duplicaram seus volumes, mais do que duplicaram sua produtividade e reduziram suas tarifas médias quase pela metade.

Desempenho do transporte de cargas nos EUA (Pré e Pós Staggers Act)



Variação do preço das tarifas americanas no transporte de cargas

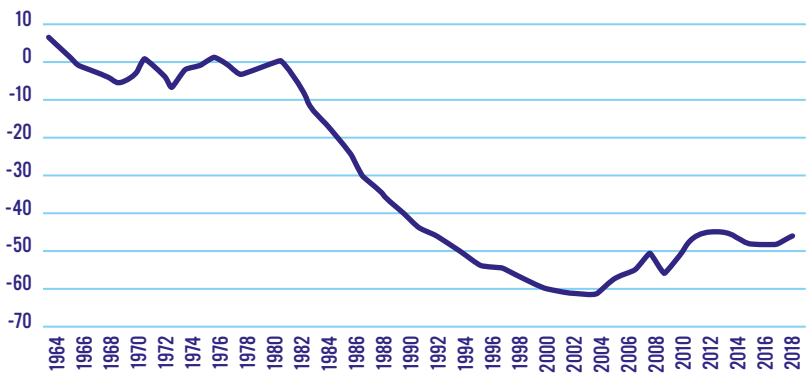




Foto: Sonyachny - Envato.com

Ensaio do modelo autorizativo ferroviário

Em 6 de novembro de 2019, a Assembleia Legislativa do Estado do Pará e o governo paraense instituíram o Subsistema Ferroviário do Estado do Pará (SFEPA) contemplando o Regime de Autorização e sendo a primeira lei autorizativa ferroviária do Brasil na era moderna, Lei Estadual nº 8.908/2019. Lembrando que, no século XIX, tiveram o Decreto Imperial nº 101, de 31 de outubro de 1835 (primeiro incentivo autorizativo para construção de ferrovias no Brasil), e Decretos Lei como o nº 641, (responsável pela implantação da primeira ferrovia no Brasil em 1854 pelo molde de autorização).

A semente que o Estado do Pará plantou está começando a amadurecer. Após seis dias da promulgação da lei, ocorreu a assinatura do protocolo de intenções para estudos de viabilidade econômica de implantação e exploração do projeto da Ferrovia Pará, no valor de R\$ 7 bilhões entre o Governo do Pará e a empresa chinesa China Communication Construction Company (CCCC) para 492 km de Marabá ao Porto de Vila do Conde, em Barcarena⁽²⁾.

Novas Ferrovias	Trecho	Distancia (Km)
Ferrogrão	Itaituba/PA - Sinop/MT	976
EF-232 (presente no Plano Plurianal Federal 2020-2024)	Porto Franco/MA - Balsas/MA	233
Ferrovia Pará	Marabá/PA - Barcarena/PA	492
Estrada de Ferro Minas-Espírito Santo	Sete Lagoas/MG - São Mateus/ES	560
Estrada de Ferro Maranhão	Alcantara/MA - Açailândia/MA	515
TOTAL		2.776

No cenário nacional, há 2.776 km engatilhados pelo modelo autorizativo, com destaque para 1.075 km dos sistemas integrados porto-ferrovia, abrangendo o Centro Portuário São Mateus/ES com a Estrada-de-Ferro Minas-Espírito Santo da PetroCity Portos e o Terminal Portuário de Alcântara/MA, com a Estrada-de-Ferro Maranhão da Grão-Pará Multimodal. Dessa forma, apesar das boas expectativas para os empreendimentos para que o PLS 261 entre em vigor, as reformas administrativa e tributária começarão o rito parlamentar no Congresso Nacional e o período eleitoral surge ao horizonte, alterando o holofote político. Logo, a tendência é que o término da tramitação e a promulgação do PLS 261 fique para 2021.

(2) TV Cidade News – Governo garante início da Ferrovia Pará em 2021, obra de R\$ 7 bilhões.

Pequenas barreiras a serem vencidas

Como nem tudo são flores, há certos apontamentos a serem abordados.

1. Qual a análise do impacto regulatório que pode ser vislumbrada? Como será o acoplamento entre ferrovias autorizadas com a malha atual, vigente, e qual o limite das integrações, pensando no teto ou saturação operacional de uma linha?
2. Como ficará a proporção de direitos e deveres entre as ferrovias autorizadas e as ferrovias concessionadas?
3. O PLS 261 não perdeu o *time* e poderia ter entrado nas renovações antecipadas atuais reforçando a integralidade dos dois regimes?
4. O rito de qualificação da ferrovia para o investidor, por mais que seja óbvio, precisa seguir primeiro para cadastro no Sistema Nacional de Viação pelo Congresso Nacional ou o executivo federal é o suficiente para dar a autorização?
5. Os concessionários poderão migrar para o regime de autorização?⁽³⁾

Outrora, o Brasil teve o mesmo ciclo de desestatização das ferrovias, como houve na União Europeia com a Diretiva 91/440/CEE em 1991 do Comitê Econômico e Social Europeu, mas não implementou a desregulamentação – como a ocorrida nos Estados Unidos em 1980 com o Harley O. Staggers Rail Act.

6. As concessões vigentes foram realizadas prevendo uma demanda mínima x de tantos milhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) no ano. Caso as ferrovias autorizadas capturem demanda das atuais concessões – e as concessionárias tenham 0,9x ou 0,8x de milhões de TKU no ano, haverá reequilíbrio econômico-financeiro ou será considerado risco de negócio para as empresas em operação?

Os questionamentos serão vários.

Mas o importante é entender, mais do que o PLS 261, o estímulo ao mercado ferroviário que precisa ser incisivo no Brasil. O regime de autorização é uma abertura no leque de investimentos junto com as concessões e as suas renovações antecipadas estipuladas em R\$ 30 bilhões.

Com ampliação fiscal, reformas legislativas emergindo, o choque de oferta natural surgirá tal qual o mercado aéreo e o portuário.

Vai dar certo.



Foto: André Almeida

Urubatan Silva Tupinambá Filho

Analista na área ferroviária da VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

(3) Agência Infra – PL de autorização ferroviária sugere permitir que concessões mudem para novo regime

The World Factbook – Central Intelligence Agency of the USA.

Simpósio Internacional Brasil Ferroviário: Nova Visão, Novo Futuro.



EXPANDINDO SEUS HORIZONTES



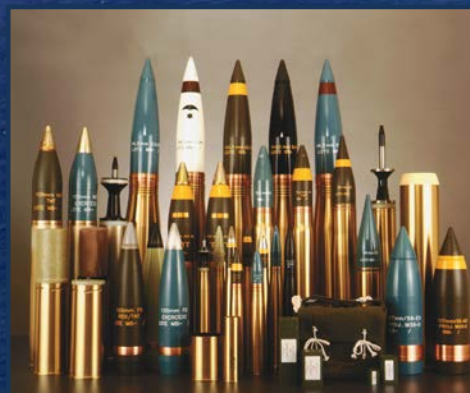
A Empresa Gerencial de Projetos Navais - EMGEPRON é uma empresa pública criada em 09/06/1982, vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha do Brasil. Tendo em vista a necessária adaptação da cultura organizacional vigente às transformações impostas pelas boas práticas de mercado, 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 Navios 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 Intervenção 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



facebook.com/EMGEPRON



marketing@emgepron.gov.br



(21) 3907-1800



DESAFIOS PARA A DUPLICAÇÃO DA BR 381 NA REGIÃO LESTE DE MINAS GERAIS

Aurélio Lamare Soares Murta

Sem dúvida alguma, a Rodovia BR 381 é um importante elo entre as Regiões Sudeste e Nordeste do país, passando pelos Estados do Espírito Santo, Minas Gerais e São Paulo. Esta rodovia permite que diversos municípios tenham acesso às capitais dos seus estados de forma direta ou indireta, garantindo, portanto, a integração dos mesmos aos grandes polos industriais e comerciais dos seus estados.

Quando se fala da BR 381 não se pode esquecer, também, que a mesma perpassa e permite a integração entre duas das maiores usinas siderúrgicas do país (Usiminas e CSN), além de permitir o acesso a rodovias de integração nacional como BR 101, BR 116 e BR 040, o que a torna uma rodovia essencial para o desenvolvimento e integração das diversas economias regionais do Brasil.

Ao longo do traçado da rodovia, diversas cidades conseguem escoar o resultado das suas diversas atividades produtivas, bem como abastecer os seus mercados

consumidores com produtos advindos de outras regiões, ou mesmo de outros países. No seu percurso, ainda nos deparamos com uma forte indústria metalmeccânica, uma robusta cadeia de produtos siderúrgicos e produção de papel e celulose que precisam ser escoados para outros parques industriais ou para os grandes portos nacionais, com o objetivo de exportação para mercados internacionais.

No entanto, de forma contraditória, por muitos anos a rodovia não foi tratada com a devida importância e atenção que requer, sendo quase que abandonada sem as devidas manutenções e intervenções necessárias para adequação da sua capacidade em relação ao mercado atendido por ela. Foram muitos anos de obras intermináveis e quase que completa falta de planejamento para a readequação das necessidades crescentes do seu entorno.

Especificamente um trecho da Rodovia BR 381 merece destaque devido à pujança do seu crescimento nas últimas décadas.

A rota entre Belo Horizonte e a cidade de Governador Valadares, no Vale do Rio Doce (Região Leste de Minas Gerais), permite a integração deste importante polo produtor do interior de Minas com a capital do Estado e com outros pontos de escoamento de produção. Nesta rota a rodovia passa pela região do Vale do Aço (Região Metropolitana do Vale do Aço), que concentra boa parte da siderurgia, além de celulose e papel, do Estado de Minas Gerais, representadas pelas indústrias Usiminas, Acesita (Aperam South America) e Cenibra, além de outras indústrias de menor porte, mas de grande importância para a economia do estado e da região.

A evolução da economia da Região do Vale do Rio Doce pode ser verificada pelo crescimento do PIB – Produto Interno Bruto que, entre os anos de 2000 e 2015, saltou de R\$ 6,7 bilhões para R\$ 30 bilhões, representando um aumento de quase 500% em 15 anos. Neste mesmo período, o PIB per capita evoluiu de R\$ 4,3 mil para R\$ 17,5 mil, mantendo a mesma proporção da evolução do PIB per capita nacional.

Ressalta-se que, se somados o PIB da Região do Vale do Aço e da cidade de Governador Valadares, a representatividade econômica neste trecho da rodovia seria de aproximadamente 70%, o que demanda grandes fluxos e altas taxas de utilização da Rodovia BR 381 para o abastecimento e escoamento de produtos e serviços.

No entanto, apesar do representativo crescimento econômico, os investimentos na Rodovia BR 381 não acompanharam a mesma proporção, negligenciando-se assim o aumento da necessidade de utilização da mesma, o que acabou gerando sérios problemas de insuficiência de infraestrutura, ineficiência operacional e aumento

Como resultado da baixa qualificação da infraestrutura rodoviária, o Fórum Econômico Mundial colocou o Brasil na 103ª posição entre 137 países analisados.

vertiginoso do número de acidentes, levando a via a receber o título de “Rodovia da Morte”.

Diversas são as demandas por obras de readequação da infraestrutura da BR 381 para adequá-la às novas realidades econômicas e de movimentação de carga e de passageiros no seu leito. No passado recente, o Tribunal de Contas da União (TCU) realizou uma auditoria em alguns trechos da rota entre Belo Horizonte e Governador Valadares e constatou que em determinados locais o movimento de veículos era 13 vezes superior ao limite de segurança projetado para a rodovia, o que em parte explica o grande aumento do



Foto: www.estradas.com.br

número de acidentes e os intermináveis congestionamentos. Nesses mesmos trechos foi constatado que o número de acidentes chegou a quase 1.700 ocorrências entre 2009 e 2012, o que demonstra a premente necessidade de intervenções imediatas.

Sabe-se que esta não é uma realidade apenas desta Rodovia BR 381, mas sim de boa parte das rodovias do país. Segundo dados do Sistema Nacional de Viação (SNV), a malha rodoviária nacional é composta por 212.866 km de rodovias pavimentadas e 1.365.426 km de rodovias não pavimentadas, sendo que 61% da matriz de transporte de cargas e 95% da matriz de transporte de passageiros utilizam sistema rodoviário de transporte.

Esta forte concentração em um só sistema nos mostra que, no passado, Governos apostaram na utilização prioritária do modo rodoviário em detrimento a outros, porém, esquecendo-se de viabilizar a infraestrutura compatível com a demanda gerada. Como resultado dessa baixa qualificação da infraestrutura rodoviária, o Fórum Econômico Mundial colocou o Brasil na 103ª posição entre 137 países analisados, ficando atrás, inclusive, do Chile, Equador e Uruguai. Ressalta-se, também, que nos últimos anos a frota de veículos vem crescendo mais de 100% a cada década, enquanto as rodovias federais pavimentadas cresceram cerca de 12% no mesmo período. Portanto, pode-se observar um descolamento entre esses dois fatores de crescimento, o que se traduz em diversos problemas de ordem técnica e operacional para as rodovias e para o fluxo.

Recentemente, as obras de readequação da BR 381 retornaram e com grandes desafios, dentre os quais pode-se citar a necessidade de sua duplicação, que deverá impor uma série de ações desafiadores, tais como: a necessidade de muitas interferências,

diversos processos de desapropriação, muitos entraves ambientais, remanejamento de serviços de concessionárias (gás, água, fibra ótica, linha férrea e outros), lentidão do tráfego durante as obras e outros diversos.

Entretanto, apesar dos grandes desafios, os benefícios serão incalculavelmente maiores, se observados os argumentos que foram aqui expostos. Não faz sentido que uma rodovia de grande importância para a economia da Região Sudeste e, principalmente, para a economia da Região do Vale do Rio Doce permaneça com os mesmos problemas de décadas atrás.

Deste modo, é necessário que o poder público tome as devidas providências necessárias para que as obras sigam adiante e sejam finalizadas em caráter urgente, obedecendo-se aos critérios técnicos de engenharia e com a devida qualidade que se espera de uma obra desta envergadura.

Foto: Divulgação



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 UFF – Universidade Federal Fluminense

O IMPACTO DE UM AMBIENTE DE NEGÓCIOS FAVORÁVEL NO BRASIL

Murillo Barbosa

O momento atual é de apreensão e incertezas do ponto de vista econômico, social e sanitário em todo o mundo, em face aos desdobramentos da crise singular causada pela pandemia da Covid-19. O impacto na economia global ainda não foi mensurado claramente e deve ter repercussão significativa nos próximos anos.

Apesar de a pandemia representar um fato novo, nunca visto antes na era moderna, uma das saídas pontuais para uma retomada econômica robusta é a mesma já encontrada em outras crises: apostar na iniciativa privada.

No caso do Brasil, não basta apenas colocar as fichas no setor privado. É preciso, de fato, criar condições salutaras para que os investimentos privados se multipliquem e, dessa forma, possibilitar que a iniciativa privada seja protagonista da tão desejada retomada econômica. É preciso mais “Liberdade para Empreender” – uma das bandeiras históricas defendidas pela

Associação de Terminais Portuários Privados e que foi tema do 7º Encontro da ATP, realizado no final de outubro.

O setor portuário privado brasileiro, representado pela ATP, é um grande exemplo do potencial de contribuição da iniciativa privada para a economia nos mais variados segmentos. Os dados do segundo trimestre atestam que, mesmo durante a crise, a movimentação dos terminais portuários privados brasileiros cresceu 6,8% quando comparada com o mesmo período de 2019.

Os números mostram que o setor portuário privado contribui, com o escoamento da produção do pujante agronegócio nacional, para o enfrentamento da crise que se intensificou, justamente, no segundo trimestre. Seguindo todos os protocolos de segurança, os Terminais de Uso Privado não pararam e operam normalmente. Tais empresas respondem por mais de 60% da movimentação portuária brasileira, o que ratifica a importância estratégica do setor privado.



Foto: atribuna.com.br

Uma das saídas pontuais para uma retomada econômica robusta é a mesma já encontrada em outras crises: apostar na iniciativa privada.

Atualmente, o investidor brasileiro e estrangeiro que deseja aportar recursos no país se vê envolto em uma redoma de burocracia e regulação que trava o desenvolvimento dos negócios e, consequentemente, emperra a engrenagem da geração de empregos, renda e divisas no Brasil, tão importante para o combate a esse momento sem precedentes.

O Governo Federal tem visão em prol da desestatização, do incentivo ao empreendedorismo e da abertura internacional do Brasil para incremento da infraestrutura, mas ainda luta para desatar amarras para proporcionar um ambiente regulatório favorável.

Se a iniciativa privada encontrar no país

um solo fértil para empreender, com um ambiente de negócios favorável, certamente será capaz de contribuir decisivamente na promoção das transformações econômicas e sociais as quais toda a população brasileira almeja e, assim, potencializar a competitividade do Brasil no cenário internacional.

Porto de Santos



Foto: Divulgação

Murillo Barbosa

Diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)

CARGA GERAL É PRIORIDADE PARA A MRS

A estratégia de diversificação de carga na MRS, com os esforços concentrados para a ampliação da Carga Geral no mix transportado pela empresa, vem gerando resultados concretos ao longo dos últimos anos. O percentual de Carga Geral – definida como toda a carga em contêiner, grãos como milho e soja, produtos siderúrgicos, ferro gusa, produtos da construção civil e industrializados – no volume transportado é crescente e chegou aos 40% em 2019. Ao longo de 2020, a estratégia se mantém ativa e dois exemplos disso são conquistas da MRS no transporte de celulose e o retorno do café à ferrovia.

O recorrente recorde das exportações do agronegócio brasileiro no primeiro semestre do ano reforça a importância do setor na economia do país, sobretudo no cenário atual vivido em função da pandemia. Neste setor, a celulose aparece como um dos cinco produtos mais exportados.

Para a MRS, esse cenário é positivo, pois gerou uma grande demanda pelo transporte ferroviário de celulose na rota de Jacaré (SP)

até o Porto de Santos, principal Terminal exportador da carga no Brasil. A empresa vem registrando seguidos aumentos no volume de celulose transportado ao longo de 2020.

“Estamos com uma operação nova no terminal da margem esquerda do Porto de Santos e temos a Operação muito próxima do cliente, o que é essencial para entender as demandas e atendê-las de forma rápida. Essa agilidade e comunicação eficientes com o cliente foram fundamentais para os números que a MRS está conquistando no transporte de celulose”, afirma a coordenadora da Área Comercial da MRS, Mariana Poggian.

A MRS, em um planejamento eficaz baseado em uma boa comunicação realizada constantemente com o cliente, realizou neste período ajustes operacionais que foram determinantes para atingir este patamar de volume movimentado. Uma destas alterações no desenho da operação foi a adoção de vagões FLT, que permitiu maior ganho de eficiência. Este tipo de vagão têm 22% a mais de capacidade, chegando a 88 toneladas por vagão.

“A interface com o cliente foi uma de nossas principais ações, atendendo a um modelo de trabalho que vem sendo adotado pela Operação. Essa proximidade nos levou, por exemplo, a um novo desenho de manobra no terminal, evitando ociosidade dos vagões e trazendo ganhos de produtividade. Ao ajustar o posicionamento dos trens e vagões, criamos um fluxo mais eficiente de carregamento e estamos atendendo aos prazos acordados com o cliente”, explica o Coordenador de Pátio e Terminais da MRS, Felipe Kobus.



Foto: mrs.com.br

Trem Expresso.

A MRS tem aumentado de forma constante o volume de Carga Geral transportada. Em 2020, celulose e café são exemplos dessa estratégia

Café na ferrovia

No final de agosto, a MRS finalizou a operação de transporte de 216 toneladas de café para exportação. O processo foi multimodal, pois incluiu um trecho rodoviário, e também envolveu uma parceria comercial com outra concessionária de transporte de carga pela ferrovia. A carga saiu de Varginha, do Porto Seco Sul de Minas, em Minas Gerais, com destino ao Porto do Rio.

A primeira parte do transporte foi pelo modal rodoviário, entre Varginha e Ribeirão Vermelho, também em Minas Gerais. Os containers foram embarcados na concessionária de transporte ferroviário da região, e seguiram até o Terminal multimodal da Multitex em Volta Redonda, onde ocorreu o transbordo para a linha ferroviária MRS com destino ao Porto do Rio, onde o café é exportado para o Estados Unidos e Europa.

“Por se tratar de uma carga com alto nível de cuidado no manuseio e um fluxo novo na ferrovia, de uma região onde a MRS não tem malha, no caso Varginha, o teste operacional registrou ótimo desempenho, cumprindo com a programação previamente acordada com o cliente, comentou o gerente comercial da carteira de Agrícolas, Marcelo Jesus.

O café ensacado foi transportado nessa operação em 10 containers de 20 pés, que vieram numa composição de Carga Geral. Cada container transportou 21,6 toneladas. A operação trouxe mais um novo cliente para o portfólio MRS, o Porto Seco Sul de Minas, um dos principais CLIAS de Minas. O CLIA é um Centro Logístico Industrial Aduaneiro, local que se encontra na zona secundária para armazenagem e despacho de importação e exportação.

INFRAESTRUTURA É A BOLA DA VEZ

Vicente Abate

Investir em infraestrutura de transporte é a palavra de ordem do ministro Tarcísio Gomes de Freitas, da Infraestrutura, com o objetivo de integrar a malha nacional de transporte, reduzir custos logísticos e aumentar nosso enfraquecido PIB.

Como o governo tem limitações de orçamento, tendo em vista a crítica situação fiscal do país, o ministro tem incentivado a iniciativa privada a realizar tais investimentos. E tem obtido sucesso.

Foto: den-belitsky - Envato.com

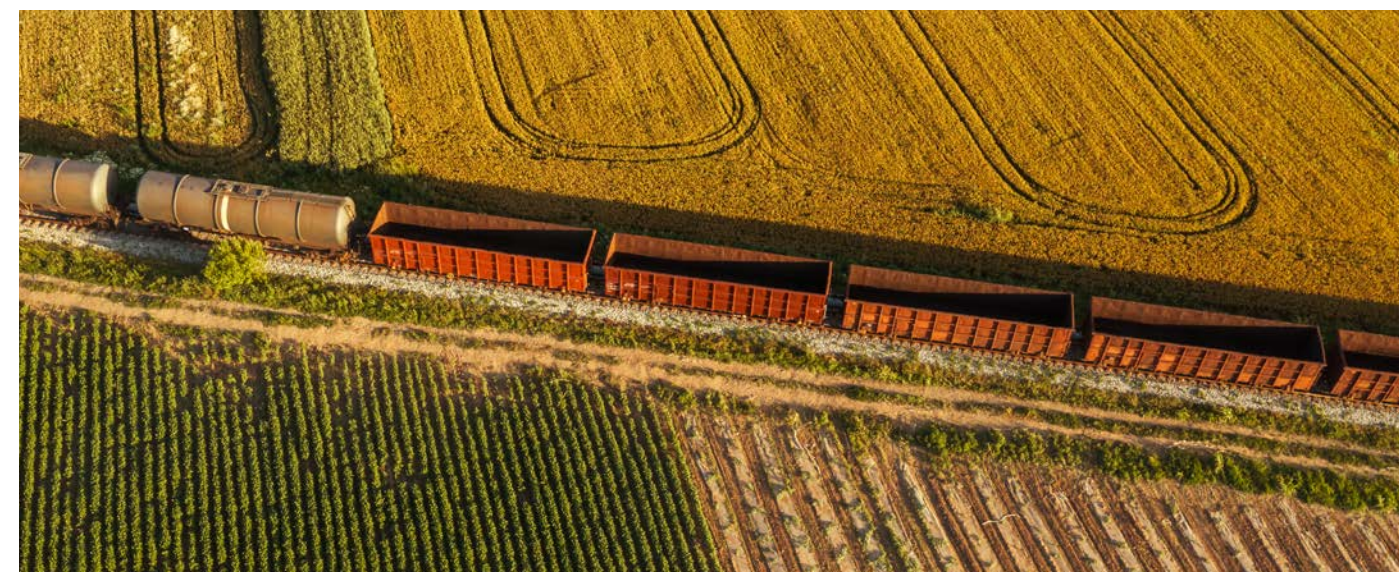


Foto: stevanovicigor - Envato.com

Trata-se de um processo que se iniciou no governo anterior, evoluiu no governo atual, na forma de uma política de estado, e seguramente continuará nos próximos, dados os resultados positivos já alcançados, além do potencial de projetos existente.

Portos, aeroportos, ferrovias, hidrovias e rodovias fazem parte do rol das ações do MINFRA. Todos os modais estão incluídos nesta política, porém, há uma ênfase maior nas ferrovias, cuja participação na matriz de transporte de cargas brasileira é muito baixa, cerca de 15% no cenário base 2015, e que será elevada para 31% nos próximos 5 a 8 anos, segundo o planejado pela EPL – Empresa de Planejamento e Logística. Com isso, a matriz ficará mais balanceada, mormente se também forem feitos investimentos em hidrovias.

Espera-se que os investimentos programados levem a uma redução dos custos logísticos brasileiros, hoje entre 12% e 15% do PIB, para 8% a 10%, patamar de países desenvolvidos. Em relação ao PIB, presenciamos, em meados da década de 1970, um elevado investimento em infraestrutura de transporte, de 1,8% do PIB, maior valor dos últimos 45 anos, que

chegou a gerar aumentos do PIB entre 5% e 10% naquela década. Lamentavelmente, não experimentamos mais investimentos daquela ordem, pelo contrário. Estamos hoje com menos de 0,5% do PIB, refletindo diretamente em nosso PIB, que apresenta uma média extremamente baixa nos últimos 10 anos, de apenas 2,5%.

Comentamos, a seguir, os investimentos ferroviários já realizados e futuros. Foram inicialmente oito projetos incluídos no PPI – Programa de Parcerias de Investimentos, cinco deles envolvendo as renovações antecipadas dos contratos atuais das concessionárias ferroviárias de carga – que serão responsáveis por vultosos investimentos de R\$ 40 bilhões – e outros três projetos de leilões de concessão.

Pioneira no processo de renovação, a Rumo Malha Paulista já assinou seu aditivo por mais 30 anos de concessão, em 27 de maio deste ano. A contrapartida será um investimento de R\$ 6 bilhões, que compreenderá mais que dobrar sua capacidade de carga, das atuais 35 milhões para 75 milhões de toneladas, já visualizando 105 milhões até o final da concessão, em 2058.



Elevará também a capacidade da via em toneladas por eixo, para receber vagões com mais carga por eixo, vindos da Ferrovia Norte-Sul (FNS) a partir de Estrela D'oeste. Revitalizará trechos já existentes, duplicará outros, fará contornos e outras intervenções em cidades cortadas pela ferrovia, em nome da segurança destas cidades, e adquirirá vagões e locomotivas para suportar o aumento de sua capacidade. Enfim, prestará um serviço ainda melhor aos usuários de suas linhas.

Na sequência, as duas ferrovias da Vale – Vitória a Minas e Carajás – já têm seus aditivos previstos para serem assinados em novembro, com investimentos de quase R\$ 20 bilhões, em que estão incluídos os investimentos cruzados, mecanismo inteligente criado pela Lei 13.448, de junho de 2017, que permite que uma ferrovia invista em outra. Assim, será construída, por conta da Vale, a FICO I – Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, um trecho de 383 km entre Água Boa (MT) e Mara Rosa (GO), na confluência com a FNS.

A operação desta nova ferrovia, a ser recebida pelo governo sem ônus, será oportunamente leiloada para a iniciativa privada, gerando nova outorga que será convertida em mais ferrovia. A vale também aportará R\$ 400 milhões na aquisição de trilhos para finalizar a FIOI II – Ferrovia de Integração Oeste-Leste, hoje em construção pela Valec, além de construir um trecho próprio na EF 118 (Vitória – Rio), de 92 km, ligando Cariacica ao porto de Anchieta (ES).

Há possibilidade, também, de aporte de recursos para finalizar a Transnordestina e para a construção de uma ferrovia, entre Balsas e Porto Franco (MA), pleito externado pelo TCU quando do acórdão para sua renovação.

A MRS vem em seguida, em vias de ter seu processo remetido ao TCU. A VLI/FCA está com seu plano de negócios em avaliação pela ANTT, para fechar este ciclo em 2021. Encontra-se em fase de habilitação, pela secretaria do PPI, o processo de renovação antecipada da Rumo Malha Sul.

No capítulo dos leilões de concessões, tivemos o da Ferrovia Norte-Sul, de 1.537 km, entre Porto Nacional (TO) e Estrela D'Oeste (SP), vencido pela Rumo em março de 2019 e assinado o contrato em julho daquele ano, com outorga de R\$ 2,7 bilhões e investimentos de R\$ 2,4 bilhões, em curso, que incluem a construção de terminais logísticos ao longo da ferrovia, sinalização da via e aquisição de material rodante. As obras estão previstas para terminar em julho de 2021, ocasião em que teremos uma ligação ininterrupta, numa mesma bitola, de 1,60 m, desde o Porto de Itaqui (MA) até o Porto de Santos (SP), com extensão de 3.600 km.

Os outros dois projetos são a FIOI I, entre Caetité e Ilhéus (BA), que se encontra em fase final de avaliação no TCU, para um leilão possivelmente no primeiro trimestre de 2021, e a Ferrogrão, entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), também em avaliação pelo TCU. São investimentos mínimos de R\$ 10 bilhões.

Além destas concessões, a secretaria do PPI avalia a qualificação da privatização da Ferroeste (PR), que ligará o oeste deste estado ao Mato Grosso do Sul, em Dourados ou Maracaju. O MINFRA estuda também a FIOI III, entre Barreiras (BA) e Mara Rosa (GO) na FNS, que se ligará à FICO I (Água Boa) e depois à FICO II, em Lucas do Rio Verde (MT), formando um corredor transversal à FNS, desde a maior região produtora de grãos do Mato Grosso até o porto de Ilhéus.

Já visualiza-se, assim, a formação de uma extensa rede integrada de ferrovias, com corredores de exportação para os portos do arco Norte, do Nordeste, Sudeste e Sul. Não só isso, mas também possibilitando o transporte doméstico intramodal, como já acontece através dos vagões “double stack”, que transportam contêineres empilhados, com carga geral, de alto rendimento.

Espera-se que os investimentos programados levem a uma redução dos custos logísticos brasileiros, hoje entre 12% e 15% do PIB, para 8% a 10%, patamar de países desenvolvidos.

Por último, aguarda-se ainda para este ano a aprovação pelo Senado do PLS-261, o novo marco regulatório da ferrovia, que proporcionará a chegada das “short lines” entre nós, para carga e passageiros, através do instrumento da autorização, linhas estas que terão como uma boa matéria-prima os trechos devolvidos pelas concessionárias nas renovações antecipadas.

Enfim, o país disporá, nos próximos 5 a 10 anos, de efetivos 30 mil km de ferrovias já existentes, além de 6 mil km provenientes dos leilões de concessões e dos outros projetos em estudo pelo governo e pela iniciativa privada.



Foto: Divulgação

Vicente Abate

Engenheiro Metalurgista, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER) e conselheiro do Instituto de Engenharia e do Instituto Besc de Humanidades e Economia



Foto: perutsky - Envato.com

DEPOIS QUE ACABAR O FILÉ RESTARÁ O OSSO NA INFRAESTRUTURA!

Marcelo Perrupato

Não se pode negar os esforços que o Governo Federal e as Unidades da Federação estão fazendo em prol do melhoramento da infraestrutura de transportes do País, através das concessões e das PPPs, dadas as restrições de investimento público.

No nível federal avançou-se bastante nos subsetores aeroportuário e portuário, bem como em alguns segmentos do subsetor ferroviário. Mas isso não garante a plenitude da eficiência e da eficácia do sistema de transporte, em que outros modais se inserem, compondo a cadeia logística multimodal integrada por onde circulam os fluxos da produção e do consumo do País.

Permanecem ainda precárias as hidrovias e as rodovias, sobre as quais ainda se fará necessária uma expressiva inversão de recursos.

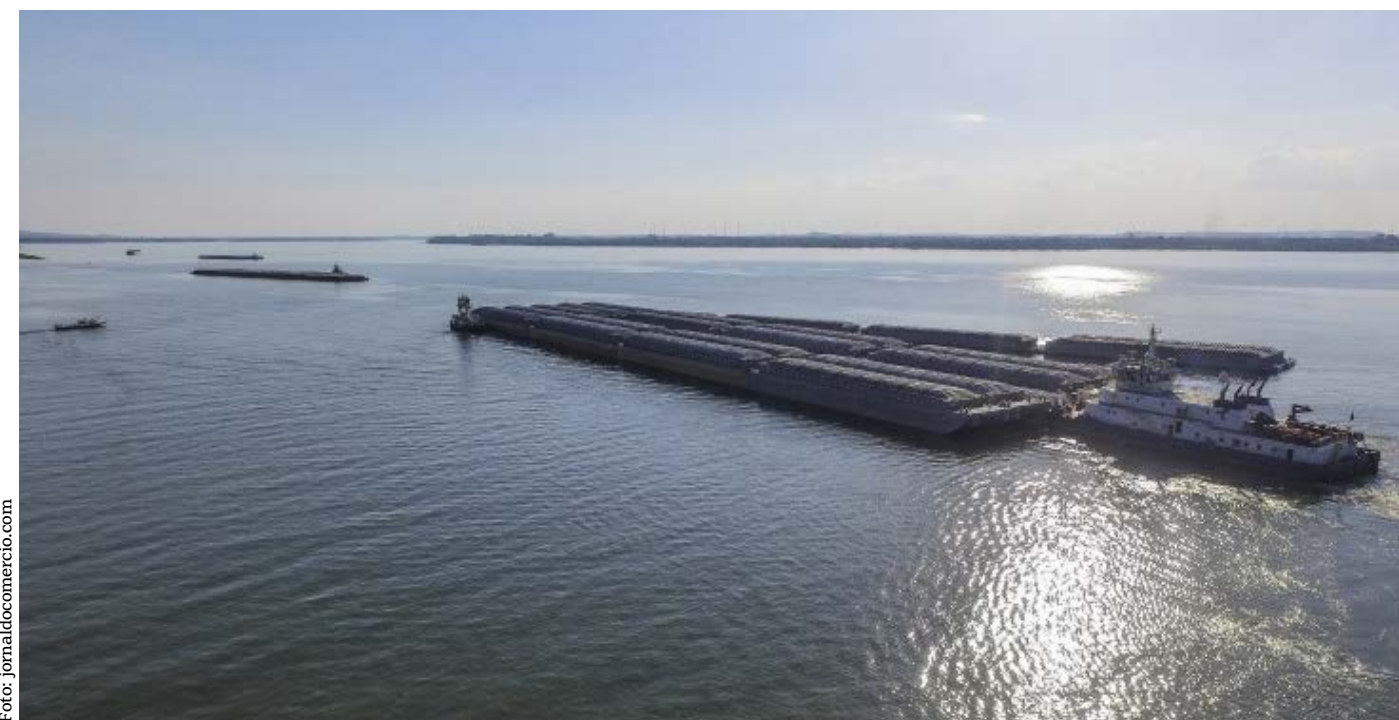
O que já se conseguiu com as concessões rodoviárias pouco ultrapassará 20 mil km

de estradas federais, compondo uma rede pavimentada de cerca de 400 mil km no País (União, Estados e Municípios), muito aquém do que requer a magnitude do nosso território e o avanço da demanda de transporte em áreas de produção agrícola e mineral, que segue em expansão a médio e longo prazos.

Essas áreas, em parte remotas, ainda não atraindo a participação plena e integral do investimento privado, em face de seus níveis de desenvolvimento e de geração de receitas de exploração das concessões e PPPs.

Nelas a participação do investimento público se fará necessária e imprescindível, cabendo buscar alternativas de geração de caixa capaz de cobrir o hiato entre despesas e receitas, até que se atinja o breakeven (ponto de equilíbrio) da equação físico-financeira dos contratos de PPP, bem como de eventuais riscos contratuais compartilhados.

Foto: jornalcomercio.com



A infraestrutura avançou com as PPPs, mas ainda são precárias as hidrovias e rodovias, que carecem de expressiva inversão de recursos.

Estação de Transbordo de Carga, em Miritituba.

Na atual situação de dificuldades fiscais, apenas a CIDE se apresenta como possível apoio pelo lado da participação pública, sem necessidade de legislação específica e através de simples alteração de suas alíquotas. Com a virtude de alcançar todos os modais e todas as esferas de governo (federal, estadual e municipal).

Seria entretanto uma espécie de primeiros-socorros na combalida infraestrutura, até que ela seja efetivamente tratada com recursos fiscais obtidos com o retorno do crescimento econômico que dá sinais de estar vindo por aí.

Foto: Divulgação



Marcelo Perrupato

Engenheiro civil, consultor Senior na Magna Participações Societárias

TI APLICADA À LOGÍSTICA: TENDÊNCIAS E A REVOLUÇÃO 4.0

Gustavo Saraiva

Possuir a TI (Tecnologia da Informação) adequada à sua Logística é uma etapa crucial para alcançar eficiência na cadeia de suprimentos. No entanto, tomar a decisão de aplicar a TI na gestão do seu armazém e transporte é apenas a primeira etapa.

Sabemos que uma implementação bem planejada, de acordo com as características do seu negócio, é tão importante quanto a escolha dos sistemas a serem incorporados. Um bom sistema, aplicado incorretamente, pode levar a resultados negativos, como custos inesperados e baixa produtividade. Conhecimento e planejamento estão entre os fatores mais importantes.

A tecnologia é o uso de técnicas e do conhecimento adquirido para aperfeiçoar e/ou facilitar o trabalho com a arte, a resolução de um problema ou a execução de uma tarefa específica.

Dessa forma, ela pode ser aplicada em diversas tarefas diferentes – aparecendo

em situações que poucas pessoas consideram envolver a tecnologia. O simples aproveitamento dos recursos naturais e a transformação do ambiente ao seu favor, por exemplo, é capaz de ser considerado como um movimento tecnológico.

“Sistemas de informação são um conjunto de componentes inter-relacionados que coletam (ou recuperam), processam, armazenam e distribuem informações destinadas a apoiar a tomada de decisões e o controle em uma organização.” Laudon e Laudon (2003),

Já a Tecnologia da Informação (TI) é um conjunto de tecnologias utilizadas para o processamento e armazenamento de dados e comunicação entre pessoas e organizações. Com o uso de computadores, softwares, redes, internet e o envolvimento de profissionais especializados, a TI tem como objetivo fazer com que essas atividades sejam elaboradas de forma cada vez mais rápida, inteligente e segura.

Desta forma, Tecnologia da Informação

abrange todas as atividades e soluções privadas por recursos computacionais. Tecnologia da Informação é uma área que usufrui da computação para trabalhar com as informações, no sentido de produzir, armazenar, transmitir ou usar.

Gosto muito de como o termo tecnologia é utilizado no livro O dilema da Inovação, de Clayton M. Christensen que define:

“... é o conjunto de processos pelos quais uma organização transforma mão de obra, capital, materiais e informação em produtos e serviços de grande valor”.

As crescentes inovações tecnológicas estão causando grandes ondas em todos os setores e a logística e a cadeia de suprimentos podem estar entre os mais afetados. Conhecidamente por seu uso intenso de processos manuais e grandes quantidades de dados armazenados de diferentes maneiras e em diferentes lugares, o setor de logística talvez seja o que mais ganhe com a implementação de novas tecnologias e acompanhando as tendências mais inovadoras em tecnologia de Supply Chain e Logística.

Indústria 4.0 significa um novo período no contexto das grandes revoluções industriais. Com as fábricas inteligentes, diversas mudanças ocorrerão na forma como os produtos serão manufaturados, causando impactos em diversos setores do mercado.

O conceito de Indústria 4.0 é a que engloba as principais inovações tecnológicas dos campos de automação, controle e tecnologia da informação, aplicadas aos processos de manufatura.

O termo Indústria 4.0 teve origem a partir de um projeto de estratégias do governo

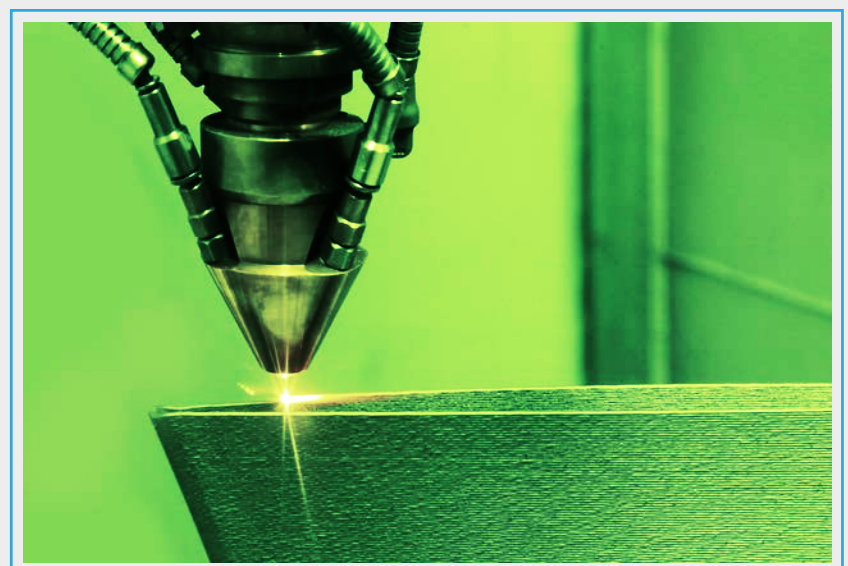
As crescentes inovações tecnológicas estão causando grandes ondas em todos os setores e a logística e a cadeia de suprimentos podem estar entre os mais afetados.

alemão voltadas à tecnologia. Foi usado pela primeira vez na Feira de Hannover em 2011. Em abril de 2013 foi publicado na mesma feira um trabalho final sobre o desenvolvimento da Indústria 4.0.

Acredito que o nome deveria ser Revolução 4.0 pois os conceitos e abrangência desta revolução transcendem e ultrapassam os muros da indústria em si, afetando outros segmentos.

Os princípios para o desenvolvimento e implantação da Indústria 4.0 que definem os sistemas de produção inteligentes que tendem a surgir nos próximos anos são: capacidade de operar em tempo real;

Impressora 3D com impressão em metal.



virtualização; descentralização; orientação a serviços; modularidade.

Com base nesses princípios, a Indústria 4.0 já é uma realidade que se torna possível devido aos avanços tecnológicos da última década, aliados às tecnologias em desenvolvimento nos campos de tecnologia da informação e engenharia. Os principais pilares: Internet das coisas (IoT); Big Data Analytics; Segurança.

Hoje, o papel da TI aplicada à Logística é decisivo. As empresas estão adotando sistemas avançados, como WMS, TMS e uma série de aplicativos satélites que, somados, criam um ecossistema poderoso de ferramentas e informações para a gestão da informação e da cadeia logística.

A cadeia de suprimentos está mais complexa com fornecimento internacional, cadeias de longa distância e um grande foco em resposta rápida e controle de custos. As habilidades de TI são um requisito para trabalhar com essas questões.

Tudo depende do nível de integração logística, mas é sempre crítico para o seu sucesso, devido à necessidade de integrar sistemas diferentes. O desafio é bastante alto e o processo de TI, basicamente, ditará o resultado. Não há integração logística sem TI.

Claro que existem muitos outros fatores, como treinamento, bons procedimentos, suporte de gestão e, principalmente, pessoas. O capital intelectual é fundamental nesta transformação, mas inclusive esses elementos podem e devem ter seu papel potencializado pela TI.

O capital intelectual é a soma de tudo o que um indivíduo sabe. Em termos

organizacionais, o maior patrimônio de uma organização são as pessoas, ou seja, são os conhecimentos que elas trazem em suas mentes. Este capital intelectual não é físico e não pode ser visto, mas está transformando rapidamente o mundo dos negócios. Isso significa que ter as pessoas certas e saber aplicá-las, mantê-las, é vital para as organizações de hoje e de amanhã.

A revolução tecnológica na logística é um caminho sem volta, cujo impacto vai além das áreas de tecnologia e telecomunicações. Esta é uma revolução global que molda a forma como as pessoas interagem com o mundo, da vida pessoal aos negócios. As demandas e exigências dos clientes aumentam, obrigando fornecedores a migrarem para um modelo digital de negócios. Sendo assim, a verdadeira Revolução 4.0 é uma revolução cultural e de modelo de negócios.

Novamente, a base desta quarta revolução é tecnológica, mas mais do que tecnologia, é preciso mudança de modelo mental, de negócios e cultural.



Foto: Divulgação

Gustavo Saraiva

Diretor de Tecnologia da Luft Logistics

MOBILIDADE ELÉTRICA, INFRAESTRUTURA PARA A SUSTENTABILIDADE

Márcio de Almeida D'Agosto

O conceito de mobilidade elétrica está associado à tendência contemporânea global de introduzir a tração elétrica no transporte rodoviário de passageiros e cargas devido à preocupação ambiental de reduzir a queima de combustíveis fósseis e, por conseguinte, a emissão de gases de efeito estufa (GEE) e poluentes atmosféricos.

Este esforço de mudança tem sido mais intenso no transporte urbano, pela concentração das emissões atmosféricas poluentes em áreas de maior concentração populacional, as cidades. Adicionalmente, pelo fato de o motor elétrico ter melhor eficiência energética que o motor de combustão interna, a adoção da mobilidade elétrica tem potencial de colaborar para o aumento da eficiência energética dos transportes e redução de custos operacionais no longo prazo.

Em face da forte correlação entre uso de energia, atividade de transporte e o Produto Interno Bruto das nações, a



Foto: monkeybusiness - Envato.com

segurança energética, no sentido mais amplo do conceito e que permita que esta correlação não se enfraqueça, tem sido fundamental para assegurar o desenvolvimento sustentável e a redução da pobreza nos países em desenvolvimento, como é o caso dos BRICS, onde o Brasil se encontra.

Como instrumento de potencialização da eficiência energética, desenvolvimento sustentável e redução de custos operacionais, a mobilidade elétrica depende e estimula a implantação de infraestrutura de fornecimento de energia elétrica de fonte limpa para uso nos transportes, ao mesmo tempo que ajuda a resguardar a segurança energética da nação.

Isso à medida que esforços são direcionados para substituir o uso de óleo diesel de petróleo, responsável por 40% de toda a energia consumida em transportes, em frotas de ônibus e caminhões urbanos, que garantem o deslocamento da maior parte das pessoas e a movimentação das cargas que abastecem as cidades.

A mobilidade elétrica depende e estimula a implantação de infraestrutura de fornecimento de energia elétrica de fonte limpa para uso nos transportes, ao mesmo tempo que ajuda a resguardar a segurança energética da nação.

Carregamento
Carro Elétrico Ao
Ar Livre



Foto: Divulgação

Márcio de Almeida D'Agosto
Professos Associado e Coordenador do Laboratório de Transporte de Carga (LTC) da COPPE/UFRJ; Presidente do Instituto Brasileiro de Transporte Sustentável (IBTS); e Coordenador Técnico do Programa de Logística Verde Brasil (PLVB)





REALIZAÇÃO



PATROCÍNIO



APOIO

