

REVISTA

LOGÍSTICA E TRANSPORTE

Publicação Oficial do Conselho Empresarial de Logística e Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro

Número 1 | Maio 2021



1809

COMO TRANSFORMAR O ESTADO DO RIO DE JANEIRO EM UM HUB LOGÍSTICO DE EXCELÊNCIA PARA O BRASIL



Órgão Técnico e Consultivo do Governo Federal no estudo e solução dos problemas relacionados com a Economia Nacional (Decreto Federal nº 6.348 de 26/09/1940). Utilidade Pública Estadual - Lei nº 4.361 de 24/06/2004 - Utilidade Pública Municipal - Lei nº 5.242 de 17/01/2011.

Estamos prontos para

VOLTAR a Voar

E você?

Se o Rio de Janeiro é a porta de entrada para o Brasil, o RIOgaleão é a porta de entrada para o Rio de Janeiro. E, como a primeira impressão é a que fica, aqui, no RIOgaleão, a gente assume essa responsabilidade com orgulho.

Estamos prontos para receber **37 milhões de passageiros por ano**, com uma moderna infraestrutura, serviços diversificados e tecnologia de ponta. Temos capacidade para gerar **mais de 20 mil empregos diretos**, impactando **2,4% do PIB total do Estado**, e operamos um terminal de cargas preparado para as mais diversas operações.

O Rio pode voltar a **voar**.



REVISTA LOGÍSTICA E TRANSPORTE ACRJ

Esta é a primeira edição da Revista Logística e Transporte, a publicação oficial do Conselho Empresarial de Logística e Transporte, da Associação Comercial do Rio de Janeiro. Trata-se de um novo veículo de divulgação cujo objetivo principal é divulgar as novas ideias sobre as questões e problemas enfrentados pelo setor, seja no plano regional ou nacional, através de trabalhos originais e desafiadores que tenham uma aplicabilidade clara para o mundo dos negócios. Membros do Conselho e convidados participam com a publicação de seus artigos, que propiciam o avanço da ciência e das práticas gerenciais de transporte e logística, tanto na área de cargas, como na de passageiros. Mãos à obra!



1809

ACRJ

Rio de Janeiro
Ano 1 - Edição 1 - Maio 2021
Associação Comercial do Rio de Janeiro

EXPEDIENTE

Angela Costa

Presidente

Humberto Eustáquio Cesar

Mota

Presidente do Conselho Superior

Domingos Vargas

Vice-Presidente de Conselhos Empresariais e de Relações Institucionais

Delmo Pinho

Presidente do Conselho Empresarial de Logística e Transporte

Eduardo Rebutzi

Vice-Presidente do Conselho Empresarial de Logística e Transporte

MEMBROS DO CONSELHO

Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Aluísio de Souza Sobreira

André de Seixas

Bento José de Lima

Carlos Alberto Müller

Celia Daumas

Cesar Augusto Maas

Eduardo Miguez

Filipe da Costa Coelho

Francesco Cupello

Francisco José Robertson Pinto

Guilherme Ramalho

Hélio Cabral Moreira

Helvécio Tamm de Lima Filho

João Gomes

Jorge Fernandes da Cunha Filho

Jorge Fernando do Monte Pinto

José Eduardo Castello Branco

José Gustavo de Souza Costa

Jovelino de Gomes Pires

Julio Cezar Moreira de Amorim

Lauro Nobre Machado Moreira

Luiz Felipe Jansen de Mello

Luiz Roberto Caneca

Marcos Poggi de Araújo

Milton Ferreira Tito

Murilo Siqueira Junqueira

Narciso Gonçalves dos Santos

Odílio de Jesus Ferreira

Paula Magalhães

Paulo Antonio de Lello

Paulo Fernando Mainenti
Ferreira

Regina Amélia Costa Oliveira

Ricardo Vieira Lima Magalhães
Gondim

Richele Cabral Gonçalves

Roberto Lopes

Rosa Maria Cassar de Oliveira

Rubião Gomes Torres Junior

Sávio Luís Ferreira Neves Filho

Sebastião Henrique Cabral de
Mello

Sérgio Peres Martins Vianna

Sílvio Ferreira de Carvalho
Júnior

Thomas Klien

Vinicius Feitosa Pimenta

Willian Alberto de Aquino
Pereira

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Vice-Presidente de
Comunicação e Marketing
Janice Caetano

Assessoria de Comunicação
Cláudia Moreira e Cristina do
Carmo

Conselhos Empresariais
Cecília Pires

Projeto gráfico e diagramação
Ohpá! Design e Comunicação

Revisão
Taáte Tomaz

Impressão
Printmill

SUMÁRIO

PALAVRA DA PRESIDENTE

Angela Costa **7**

EDITORIAL

Delmo Pinho **9**

HUB AEROPORTUÁRIO: RECONECTANDO O RIO AO MUNDO

Alexandre José Guerra de Castro Monteiro **14**

RODOVIAS FEDERAIS NO RIO DE JANEIRO

Celia Daumas **16**

TRANSPORTE DE CARGAS: ATIVIDADE ESSENCIAL

Eduardo Rebutzi **18**

AS VACINAS CONTRA A PANDEMIA

José Eduardo Castello Branco **20**

PORTO DO AÇU E EF-118: O CAMINHO SOBRE TRILHOS PARA O HUB LOGÍSTICO BRASILEIRO

José Firmo **24**

PORTO DE ITAGUAÍ, IMPORTANTE VETOR PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESTADO

Marcos Oberlaender Cunha **26**

PORTO DO RIO DE JANEIRO: UMA NOVA CAMPANHA DE DRAGAGEM OU COMPETITIVIDADE AMEAÇADA

Mario Luiz Meira **28**

A RENOVAÇÃO DA CONCESSÃO DA MRS E OS INVESTIMENTOS NO ESTADO DO RJ

Rosa Maria Cassar de Oliveira **30**

SETOR LOGÍSTICO COMO OPORTUNIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

Eduardo Duprat e Renato Regazzi **32**



construindo juntas um novo horizonte

A **Triunfo Logística** será responsável pela **base de apoio offshore** da **Equinor**, no campo de **Bacalhau**, pelo prazo mínimo de 4 anos.

O escopo visa atender ao portfólio de licenças da Equinor Brasil e prevê serviços de **operações portuárias**; **armazenagem** de materiais; gerenciamento e movimentação de **resíduos**; limpeza e conservação de **tubos e tanques e planta de fluidos**.

O novo contrato consolidará a Triunfo como um dos **maiores hubs offshore do estado do Rio**, atendendo às **principais operações do pré-sal**.

 **Contate nossos consultores comerciais!**

 +55 21 2178-8800

 comercial@triunfologistica.com.br

Acompanhe nosso site e redes sociais!

 www.triunfologistica.com.br

 [linkedin.com/company/triunfo-logistica](https://www.linkedin.com/company/triunfo-logistica)

 [facebook.com/triunfologistica](https://www.facebook.com/triunfologistica)

Palavra da Presidente

É com grande satisfação que registramos o lançamento oficial da Revista do Conselho Empresarial de Logística e Transporte, da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

Nada mais oportuno, não só devido ao fato de que a superação dos efeitos econômicos da pandemia irão requerer ações de vulto nas áreas do transporte de bens e de pessoas, como pelo incremento que essa publicação trará ao papel institucional da ACRJ para o debate e apresentação de soluções para os problemas que se relacionam à economia do Rio de Janeiro e do Brasil.

São muitos os desafios que o setor de logística e transporte apresenta, requerendo por isso discussões aprofundadas, sendo a revista uma importante ferramenta para a materialização desse processo.

Como exemplo disso, temos o caso do Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro, o Galeão, que tem pela frente, além da considerável perda de demanda gerada pela pandemia, a concorrência com outros aeroportos.

Sobre isso, lembramos que em 2019, segundo o Anuário Estatístico do Turismo, o aeroporto fluminense foi responsável por apenas 30% do turismo receptivo internacional, enquanto o aeroporto de Guarulhos registrou 50%, algo que se constitui numa impedância na captura de fluxos turísticos.

O Aeroporto Santos Dumont, já incluído no Programa Federal de Parcerias e Investimentos - PPI, deve aumentar sua capacidade operacional, fruto da maior eficiência operacional aportada pela iniciativa privada.

A esse respeito registramos uma prática regulatória adotada em portos australianos privatizados, onde a movimentação adicional de um contêiner num dado porto, além de um limite pré-estabelecido, gera indenização a outro porto concorrente.

Ainda nos fixando no exemplo do Galeão, entendemos que não basta equacionar os problemas do transporte aéreo propriamente dito, sendo necessário estabelecermos melhores e mais seguras condições de acessibilidade terrestre. Nesse sentido, ações como a desenvolvida pela Secretaria Estadual de Transportes, em conjunto com a iniciativa privada, de implantar uma ligação metroviária entre o centro da cidade do Rio de Janeiro e o aeroporto, concomitantemente com a eventual concessão da Linha Vermelha, que poderia envolver, ainda, a junção do parque tecnológico da Cidade Universitária a empresas de alta tecnologia localizadas na área industrial do aeroporto.

Dessa forma, entendemos que o lançamento desta publicação poderá contribuir fortemente para que um novo ciclo virtuoso de desenvolvimento econômico ocorra em nosso Estado, com claros benefícios para todos nós.

Angela Costa

Presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro.



ICTSI RIO

Condutores para o crescimento positivo e sustentável.

NOSSOS SERVIÇOS



- Rotas regulares com todos os continentes;



- Ramal ferroviário conectando o RJ com os Estados de SP e MG;



- REDEX;
- Operação multimodal;
- Armazéns climatizados e para cargas químicas.



Siga ICTSI Rio no LinkedIn.

Acesse o nosso site para mais informações.

www.ictsirio.com



Editorial

Rio de Janeiro tem sido, ao longo dos anos, um importante centro nacional de movimentação de cargas internacionais, o que foi se consolidando gradativamente ao longo dos quase 250 anos em que sediou o governo central da Colônia, do Vice-Reino, do Reino Unido, do Império e da República. Como decorrência, reúne atributos que lhe conferem importante centralidade econômica na qualidade de 2º maior mercado consumidor do País, o que se reforça por uma excepcional centralidade geográfica, vez que é vizinho do 1º (SP) e do 3º (MG) maiores PIB's do País.

Todos estes ativos estão reunidos num pequeno território, de 43.0000 km², equivalente a 0,5% da área total do País, litoral com 636 km de extensão, 3º mais extenso e equivalente a 8,6% da costa brasileira. Num raio de 500km, no entorno da cidade do Rio de Janeiro e seu Porto, estão concentrados 57% do PIB nacional, a ela conectados por alguns dos principais corredores da logística de transporte de cargas do Brasil.

Ante tais pontos, nada mais natural que se aperfeiçoe nossa infraestrutura e simplifiquem-se os controles para que o Rio se transforme numa "Plataforma Logística" de classe mundial, operando com custos competitivos, alta qualidade nos serviços, e eficiência. A estratégia para torná-lo um "Hub Logístico" de excelência se baseia no Plano Estratégico de Logística e Cargas do Rio de Janeiro (PELC/RJ 2045), documento de planejamento elaborado com apoio financeiro e suporte técnico do Banco Mundial, que trabalha com horizontes de planejamento 30 anos à fren-

te, contemplando uma série de ativos logísticos a desenvolver.

Entre os itens de destaque nacional no PELC/RJ 2045, o Estado do Rio de Janeiro abriga o maior e mais complementar conjunto de portos e terminais marítimos do País, complementados por um conjunto de importantes rodovias e ferrovias, para os quais é relevante a questão de aperfeiçoamentos e melhorias, sendo que, para cada um dos equipamentos contemplados, há uma série de produtos e ações que aperfeiçoam o conjunto, com destaque para a integração modal.

1) Rodovias - Por se tratar de um Plano vivo, trabalhamos conjugando ações previstas no PELC/RJ 2045 com uma agenda de oportunidades econômicas, tal como no caso dos novos blocos de concessão de rodovias federais. Este conjunto está dividido no território fluminense e estados limítrofes em três blocos: Dutra-Rio/Santos (BR 116 Rio-SP e BR 101 (Rio-Santos), Rio-Valadares (BR-116 Rio-Teresópolis-Governador Valadares, BR-493 Arco Metropolitano e Magé-Manilha, BR-116 trecho Baixada Fluminense e BR-465 antiga Rio-São Paulo) e, Rio-JF-BH-Sete Lagoas (BR 040). Assim, desde 2019, a sociedade e o Estado do Rio de Janeiro têm se destacado no cenário nacional por sua efetiva participação nos processos de modelagem federal destas rodovias, demonstrando forte capacidade de análise, de proposição e de formulação de soluções, aglutinando interesses, cobrando providências e, ao mesmo tempo, obtendo retorno das Autoridades Federais, o que com frequência vem garan-

do importantes mudanças nas metas de obras e melhorias, nos prazos de implementação, além de importantes reduções nos valores de pedágios destas novas concessões federais.

Sobre as rodovias estaduais, as ações correm em duas frentes:

- Via PMI - Procedimento de Manifestação de Interesse, englobando dois grupo de rodovias, respectivamente o Lote Noroeste (RJ-122, RJ-158, RJ-160 e RJ-186) e o Lote Acesso ao Porto do Açú (RJ-244), ambos com os trabalhos concluídos, Audiências Públicas realizadas, Consulta Pública e roadshow em andamento para, em seguida, realizar-se as licitações para concessão.

- Via parceria com o BNDES - onde estão sendo modelados outros três blocos de rodovias, Sul Fluminense (RJ-127, RJ-145 e RJ-155), Litoral Norte/Niterói (RJ-106, RJ-104 e RJ-162) e Metropolitano (RJ-071 ou Linha Vermelha, RJ-081 ou Via Light e RJ-103 ou Transbaixada).

2) Ferrovias - no que se refere às ferrovias, tais eixos se fazem presentes:

- No eixo Rio/SP/BH muitas melhorias são previstas, sejam no atendimento a demandas das cidades atravessadas pela ferrovia, reduzindo os impactos nas malhas urbanas, além da implantação de novos terminais intermodais, a exemplo do futuro Terminal Queimados, seja com a implementação de obras de viadutos, passarelas, segregação de vias e tratamento em cruzamentos em nível, notadamente na Baixada Fluminense. É prevista também a completa reorganização das linhas internas do Porto do Rio. Cabe ainda

destacar projeto que permitirá a viabilização, pelo lado sul do Estado, de um corredor ferroviário para o granel agrícola, onde a MRS está trabalhando em um projeto que permitirá aumentar o volume da tonelage de carga cruzando a RMSP e permitir trazer granel agrícola vindo do Mato Grosso do Sul, via Panorama, para exportação pelo Porto de Itaguaí.

- No eixo Rio/ES/MG pretende-se destacar na ferrovia EF-118 Rio/Vitória, com a implementação do trecho Norte, a partir da implantação do trecho Açú/Anchieta (onde é localizado o Porto de Ubu), com 160km de extensão, e promover sua conexão direta com o trecho Anchieta/EFVM (Estrada de Ferro Vitória/Minas), que deverá ser construído pela Vale. A proposta é aumentar em muito o potencial de escoamento das duas linhas da FCA, que atendem respectivamente o Noroeste de MG e o Leste de GO, por um lado a região de Pirapora (MG) e de outro lado Araguari (MG) e Anápolis (GO). Esta região agrícola de MG e GO tem cerca de 35 milhões de hectares de áreas virgens, dos quais 10 milhões de hectares de novas áreas com boa aptidão agrícola ainda a explorar, já mapeadas pela Embrapa, além de outras áreas já em exploração, que produzem cerca de 18 milhões ton/ano.

3) Aeroportos - com relação ao transporte aéreo, o mercado do Rio de Janeiro é o segundo maior do País, mas está operando de forma desequilibrada no que se refere à partição de tráfego do conjunto Galeão e Santos Dumont, uma vez que, atualmente, de cada dez voos no hub logístico do Rio, apenas dois são pelo Galeão e oito pelo Santos Dumont. Assim, dada a exígua capacidade operacional de pistas do San-

tos Dumont, gradativamente, o hub logístico do Rio se transformou em feeder (alimentador de aeroportos concorrentes (Guarulhos, Congonhas e Brasília). Considerando que somente um grande número de destinos nacionais consegue gerar muitos voos internacionais, é necessário que se inverta a atual divisão de tráfego entre os dois aeroportos.

Outro ponto relativo à competitividade do Rio diz respeito aos tributos, visto que o Brasil é um País caro, os impostos são muito altos. Temos necessidade no ERJ de baixar os impostos e ter uma forma mais atrativa e simplificada para buscar as cargas de importação, sejam aquelas que têm destino final o Rio, sejam as destinadas a outros estados, mas que acessam o País pelos portos e aeroportos internacionais do Estado. Um primeiro passo foi dado, com o recentemente aprovado, Programa Rio Log 2 (Lei estadual nº 9.025/2020), que atende a uma parcela destas cargas, mas muito ainda precisa ser construído, mesmo considerando as limitações impostas pelo Regime de Recuperação Fiscal.

O Rio Log 2 garante crédito presumido nas operações de saídas interestaduais, de modo que a carga tributária efetiva seja de 1,1%, além do diferimento de ICMS, ou seja, a postergação do recolhimento do imposto para tributação no destino em que forem exploradas as atividades

econômicas, nas operações de importações de mercadorias.

Por fim, parte da estratégia para tornar o Estado do Rio de Janeiro um Hub Logístico de excelência, está calcada no processo de Encaideamento Produtivo, programa que está sendo planejado e implementado em estreita colaboração com o Sebrae Rio, e tem como objetivo aproximar grandes e médias empresas do setor, players logísticos do Estado do Rio de Janeiro, inserindo, de forma competitiva, as micro e pequenas empresas fluminenses, visando melhorar a produtividade e competitividade do complexo logístico do Estado e contribuindo transversalmente para os demais setores econômicos, como os do comércio e serviço, da indústria e da agricultura e pesca.

Engenheiro Delmo Pinho

Presidente do Conselho Empresarial de Logística e Transporte da ACRJ e Secretário de Estado de Transportes do Rio de Janeiro.

RIO DE JANEIRO, UM ESTADO DE LOGÍSTICA

Serviços Portuários

- Carga Geral
- Container
- Granel Sólido
- Minério de Ferro
- Combustível Marítimo
- Base de Apoio Off-shore
- Terminal de Veículos
- Estaleiro
- Carvão

Malha Ferroviária

- MRS
- FCA

Aeroportos

- 1 Galeão
- 2 Jacarepaguá
- 3 Nova Iguaçu
- 4 Maricá
- 5 Cabo Frio
- 6 Macaé

Malha Rodoviária

- Rodovias Federais
- Rodovias Estaduais
- Rodovias Municipais

EADI/CLIA

- A Rio de Janeiro
- B Nova Iguaçu
- C Itaguaí
- D Resende



Fonte: Setrans/RJ, 2021.

Hub Aeroportuário: reconectando o Rio ao mundo

Alexandre José Guerra de Castro Monteiro

Aeroportos vibrantes, que exploram plenamente o seu potencial, são motores de desenvolvimento econômico para suas cidades e áreas de influência. Não só pelo impacto no turismo, doméstico e internacional, mas também pelo seu impacto na logística de vários outros segmentos da economia. Existem diversos exemplos no mundo de cidades que usam seus aeroportos internacionais como motores de desenvolvimento: Singapura, Dubai, Atlanta entre outras. No caso do Rio de Janeiro pré-pandemia, as atividades econômicas desenvolvidas no Aeroporto Internacional Tom Jobim geravam 22.000 empregos diretos e impactavam 150.000 empregos em indústrias como turismo e logística. O aeroporto internacional é a porta de entrada de cerca de 25% do valor dos bens e insumos importados pelo Rio de Janeiro (quase todos transportados em porões de aviões de passageiros). Com os investimentos realizados a partir de sua concessão à iniciativa privada, o RIOgaleão, hoje controlado pela Changi Airport de Singapura, está pronto para ser um centro logístico de classe internacional para atração de turistas para o Rio e desempenhar papel fundamental no fortalecimento das cadeias de abastecimento de importantes indústrias no Estado, como petróleo e gás, produtos farmacêuticos e aeroespacial.

“...a Cidade Maravilhosa está inserida na 2ª maior região metropolitana do país e tem infraestrutura aeroportuária pronta e com capacidade para acomodar o crescimento das próximas décadas.”

O Estado do Rio de Janeiro possui o 20º maior PIB do Brasil, a Cidade Maravilhosa está inserida na 2ª maior região metropolitana do país e tem infraestrutura aeroportuária pronta e com capacidade para acomodar o crescimento das próximas décadas. Além disso, recentemente foram feitos investimentos vultosos em hotelaria, adequação de pontos turísticos, mobilidade e revitalização urbana. Todos estes fatores apontam para uma grande oportunidade de retomada econômica pós-Covid: reconectar o Rio ao Mundo, transformando a Cidade e o Es-



tado em um dos principais hubs aeroportuários da América Latina.

Para que esta oportunidade se concretize e se traduza em mais emprego e renda, a conectividade aérea (doméstica e internacional) do Rio de Janeiro tem que estar concentrada no mesmo sítio aeroportuário, para que os voos internacionais se conectem de forma eficiente com uma malha doméstica diversificada. A posição geográfica do Rio o torna um candidato natural para a conexão Sul-Nordeste, ligando as regiões mais populosas do País a destinos internacionais na América do Norte, Europa, e servindo como porta de entrada da América do Sul.

O RIOgaleão, com uma malha doméstica e internacional robusta, é um importante ativo na

retomada da economia fluminense. A prática mostra que seis voos domésticos viabilizam um voo internacional. Traduzindo em números: a cada R\$ 1,0 gerado pelas atividades no Aeroporto Internacional se transformam em R\$ 3,2 na economia fluminense. À medida que as conectividades doméstica e internacional se concentrem, estaremos diante do começo de um círculo virtuoso para a economia do Rio como um todo.

Alexandre José Guerra de Castro Monteiro, Presidente do RIOgaleão e Membro do Conselho Empresarial de Logística e Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

Rodovias Federais no Rio de Janeiro

Celia Daumas

Estado do Rio de Janeiro foi o grande berço das Concessões Federais de Rodovias. A Ponte Rio-Niterói, BR-101, com 13,2 km de extensão foi o 1º trecho de rodovia federal concedido à iniciativa privada, em 1994. Ainda na 1ª Rodada de Concessões, outras quatro rodovias foram concedidas, sendo três com trechos no Estado: a BR-116S (Via Dutra), interligando o Rio de Janeiro a São Paulo, a BR-116S (Rio-Teresópolis) e a BR-040 (Rio-Petrópolis), conectando o Rio de Janeiro a Juiz de Fora.

Atualmente, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) administra 22 concessões de rodovias, totalizando aproximadamente 10.336 km e ainda hoje o Rio de Janeiro tem participação importante no cenário das concessões federais, com 6 concessões e 1.058 km de extensão (10% do total nacional). Segundo a ANTT, a concessão de rodovias à iniciativa privada se torna a melhor solução para as necessidades do País, o que se confirma com os novos trechos em processo de concessão e as licitações já realizadas ou em andamento do 1º lote de concessões com prazo de concessão vencidos ou a vencer em breve.

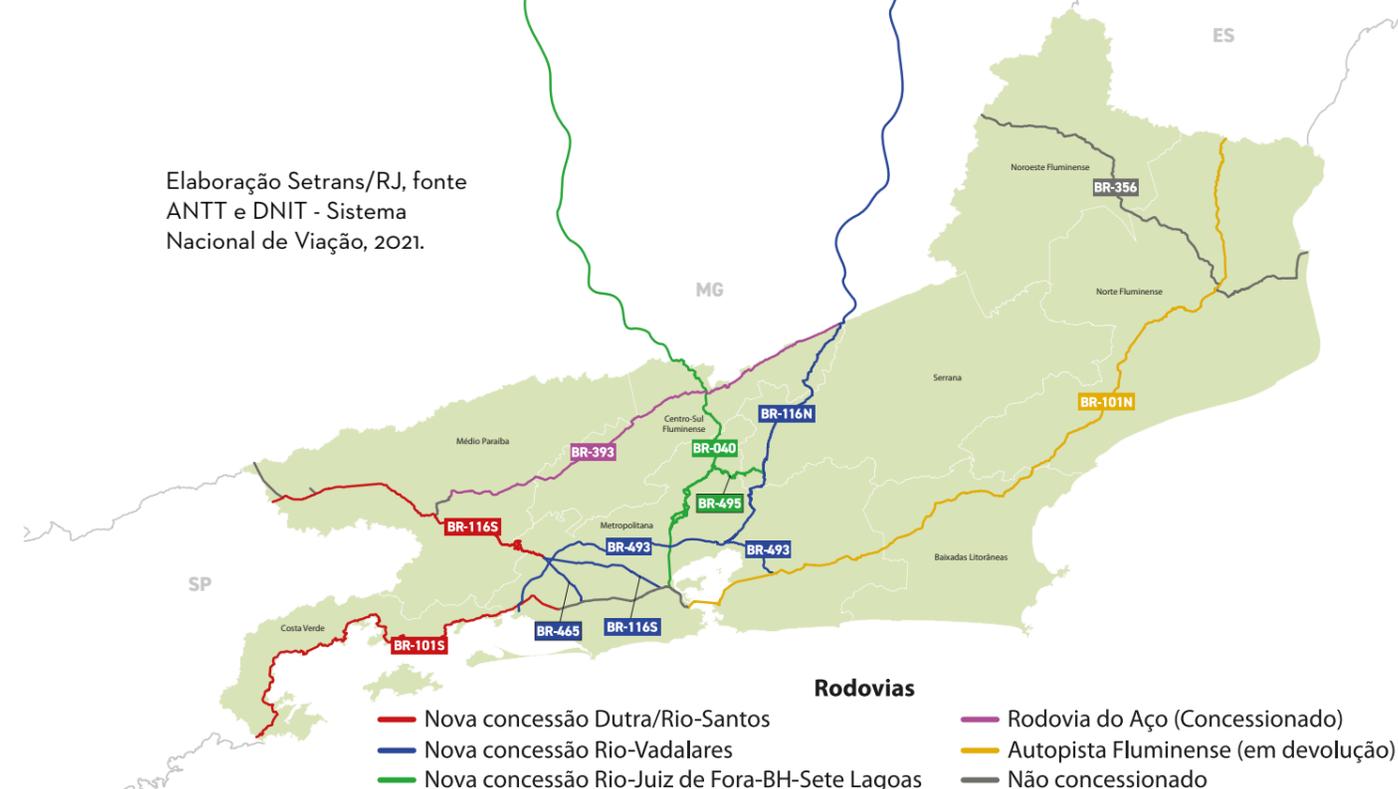
A Secretaria de Estado de Transportes (Setrans/RJ), em parceria com diversas Instituições públicas e privadas, vem atuando fortemente nas discussões relacionadas às novas concessões de

rodovias federais no Estado do Rio de Janeiro, visando adequar nossa infraestrutura às necessidades do século XXI. Os bons resultados obtidos na nova concessão da Ponte Rio-Niterói (inclusão de investimentos importantes como a alça da Linha Vermelha e a Avenida Portuária e deságio de 36,7% na tarifa) e nos estudos da Nova Concessão Dutra-Rio/Santos (redução de pedágio em até 20%, ainda com possibilidade de deságio na licitação), mostram que estamos no caminho certo.

As atenções se voltam agora para as novas Concessões Rio-Valadares e Rio-Juiz de Fora-Belo Horizonte-Sete Lagoas e para a atual concessão Arteris Fluminense.

A nova Concessão Rio-Valadares, com 723 km, compreende a BR116/RJ, do entroncamento da Av. Brasil até Viúva da Graça no município de Seropédica, BR-116/RJ, do entroncamento com a BR-040/RJ até a divisa com Minas Gerais (Além Paraíba), BR-116/MG, entre Além Paraíba e Governador Valadares, BR-493 (Arco Metropolitano), entre Itaguaí e Visconde de Itaboraí e BR-465, antiga Rio-São Paulo. Os estudos foram apresentados em Audiência Pública pela ANTT e o maior desafio será viabilizar uma tarifa de pedágio que não prejudique o desenvolvimento dos municípios de Magé e Guapimirim nos próximos 30 anos de concessão.

Elaboração Setrans/RJ, fonte ANTT e DNIT - Sistema Nacional de Viação, 2021.



“...ainda hoje o Rio de Janeiro tem participação importante no cenário das concessões federais, com 6 concessões e 1.058 km de extensão.”

No que se refere à Nova Concessão Rio-Juiz de Fora-Belo Horizonte-Sete Lagoas, os estudos ainda estão sendo desenvolvidos pelos Governos Federal e do Rio de Janeiro, Setrans/RJ e, instituições trabalham para que o projeto ao ser apresentado em Audiência Pública pela ANTT necessite de ajustes mínimos para bem atender ao Estado.

Relativo à atual concessão da BR-101, entre os municípios de Niterói e Campos dos Goytacazes,

rodovia administrada pela Arteris Fluminense, com término previsto para 2033, a concessionária comunicou em maio/2020 à ANTT a pretensão de devolução do trecho para relicitação. Para o Rio de Janeiro, tal pedido não veio em boa hora, pois importantes obras estão em andamento na rodovia e outras ainda previstas e o Estado atuará da melhor forma para que as negociações entre ANTT e Arteris tenham um resultado positivo para as duas partes e especialmente para a população fluminense. Havendo a relicitação, a proposta do Estado vai no sentido de incluir os 178 km da BR-356, no norte do Estado, último grande trecho federal ainda sem previsão de concessão.

Celia Daumas, Superintendente de Logística de Cargas da Setrans/RJ e Membro do Conselho Empresarial de Logística e Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

Transporte de Cargas: atividade essencial

Eduardo RebuZZi



Repetitivo dizer que vivemos uma época completamente atípica, situação que, provavelmente, tomará os próximos anos e algumas gerações, enquanto em memória viva e até mesmo na história da humanidade, com base nas consultas aos registros que estão sendo realizados.

Desde março de 2020, quando da declaração de pandemia pela Organização Mundial de Saúde (OMS), por conta da Covid-19, o caos se instalou, e a população mundial foi fortemente impactada, tanto pela doença em si como pelas

restrições às quais tivemos todos que nos submeter, contaminando também o modo de viver e a economia.

Várias empresas e profissionais tiveram seu ganho reduzido a zero, com fechamento de lojas, restaurantes, unidades fabris, esvaziamento de escritórios, encerramento de contratos etc., num grande tsunami que invadiu praticamente todos os espaços da economia, gerando milhões de desempregos e um quadro social assustador, inclusive com a proliferação de moradores em situação de rua.

“A necessidade de campanhas como o ‘fique em casa’ reduziu a circulação de pessoas a níveis jamais imaginados, afetando diretamente todos os modais de transporte de passageiros...”

No transporte em geral não foi diferente. A necessidade de campanhas como o “fique em casa” reduziu a circulação de pessoas a níveis jamais imaginados, afetando diretamente todos os modais de transporte de passageiros, desde o urbano ao interestadual e internacional, fazendo com que a crise se instalasse em todos que atuam no setor, quer se tratasse de motoristas de táxi e aplicativos correlatos ou de empresas prestadoras de serviços rodoviários, metroviários, ferroviários, aquaviários e aéreos.

Também, a utilização de outros meios de integração, como o Zoom e o Teams, foi disseminada de tal forma que, provavelmente, mesmo quando tivermos a vida mais normalizada, não voltaremos ao volume de viagens e reuniões presenciais de antes.

Quanto ao transporte rodoviário de cargas, além da acentuada queda na demanda, chegando a 50% no pico, enfrentamos também problemas com prorrogação de boletos, inadimplência, renegociação com redução de fretes etc., causando aperto no fluxo de caixa das empresas.

Outro ponto que afetou a rotina e a logística de transporte, com consequências nos custos, deveu-se às restrições de trânsito, impostas pelas prefeituras, que bloqueavam os acessos aos municípios, insistindo em liberar apenas o transporte de produtos considerados essenciais, como medicamentos e alimentos, desconsiderando que a operação de distribuição inclui o aproveitamento dos veículos com outros produtos, obviamente, desde que compatíveis.

Nesse aspecto, importante destacar que o Governo Federal incluiu os serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral como atividade essencial, proporcionando assim melhores condições e mais agilidade para nossa atividade, evitando desse modo, a falta de abastecimento e graves consequências sociais.

Enfim, num futuro que se espera próximo, com a evolução da vacinação e a queda significativa dos índices de contágio, a economia voltará a funcionar em sua plenitude e, para tanto, precisamos que o transporte esteja saudável e possa proporcionar todos os meios necessários para a mobilidade das pessoas e o abastecimento da sociedade.

Confiamos nisso e estamos preparados para ajudar. Viva o Transporte! Viva o Brasil! Viva a Vida!

Eduardo RebuZZi, Presidente da Federação de Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro - FETRANSCARGA e Vice-Presidente do Conselho Empresarial de Logística e Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

As vacinas contra a pandemia

José Eduardo Castello Branco

O enfrentamento à pandemia do vírus Covid-19 requer dois tipos de vacina: as constituídas por agentes patogênicos, destinadas ao fortalecimento do sistema imunológico dos seres humanos; e as vacinas financeiras, destinadas à superação dos problemas de desaquecimento ou reativação econômica.

Em todo o mundo, esse último tipo de vacina, compreende, em essência, pacotes variados de suporte financeiro a entes subnacionais, pequenas empresas e cidadãos. No caso brasileiro, foi autorizado um gasto federal atingindo a impressionante cifra de R\$ 573,5 bilhões para o exercício de 2020, como mostrado na tabela 1.

Os efeitos dessas ações, sobretudo, a do auxílio emergencial a vulneráveis, impediu uma queda de ao menos 4% do PIB em 2020, segundo estudos da Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Atuária da Universidade de São Paulo (FEA/USP). Isso, porém, além de ter um efeito transitório, contribuirá para um forte desequilíbrio orçamentário, com as projeções do Instituto Fiscal Independente, órgão do Senado Federal, apontando para uma dívida pública de 100% do PIB nos próximos anos, praticamente o dobro do observado em 2014.

Portanto, para se obter um resultado macroeconômico mais robusto será preciso investir em outras frentes.

O Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento, citando estudos da OECD e do FMI, estima que para cada dólar de investimento em infraestrutura, como rodovias, pontes, usinas e redes elétricas, sistemas de comunicação, portos, aeroportos, habitação, água, esgotos e facilidades sociais, há um multiplicador de 1,6 dólar no PIB, sob a forma de um impulso para o emprego de curto prazo combinado com um ganho de produtividade de longo prazo para a economia.

Assim, o investimento público em bons projetos de infraestrutura, complementando ou ampliando os gastos da iniciativa privada, é provavelmente a forma mais eficiente e efetiva de reversão dos efeitos negativos da pandemia. A questão que se coloca, no entanto, seria definir de onde viriam tais recursos, visto que o orçamento federal, em função dos sucessivos déficits, tem limitada possibilidade de participação no gasto em novas obras públicas.

Uma possível solução para o problema estaria no diligente uso das reservas internacionais brasileiras. De acordo com o Banco Central,

Tabela 1: Ações federais de combate à Covid-19 em 2020

AÇÃO FEDERAL EM 2020	AUTORIZADO (R\$ BILHÕES)	PAGO (R\$ BILHÕES)
Auxílio emergencial a vulneráveis	321,8	275,6
Auxílio financeiro aos entes subnacionais	79,2	78,2
Benefício emergencial de manutenção do emprego	51,5	31,7
Outras ações	121,0	103,6
Total	573,5	489,1

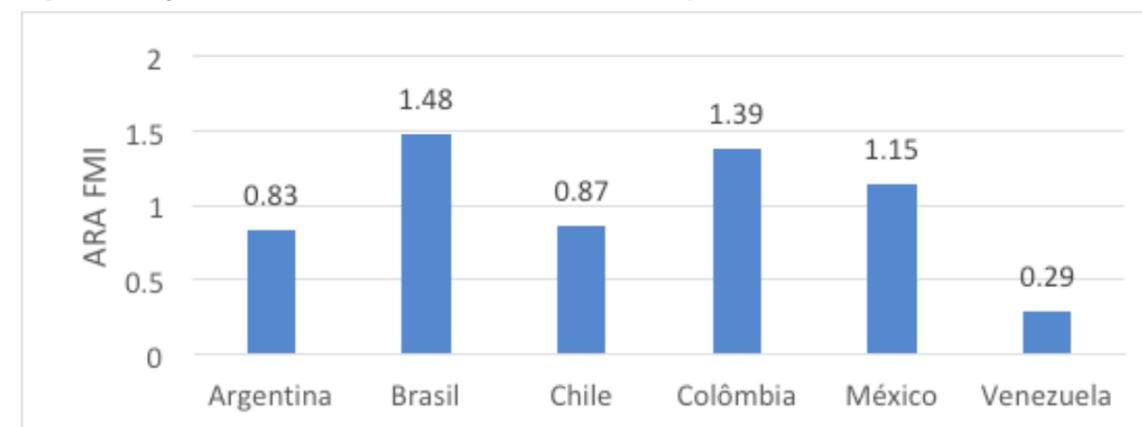
Fonte: elaboração própria com base em dados do Instituto Fiscal Independente - IFI do Senado Federal.

o estoque de reservas atingiu US\$ 355,6 bilhões em dezembro de 2020, uma redução em plena pandemia de apenas US\$ 1,6 bilhão em comparação com dezembro de 2019. Contudo, se convertidas em real, as reservas de 2019 montavam a R\$ 1,43 trilhão, enquanto as de 2020 valiam R\$ 1,86 trilhão, com um aumento extraordinário de R\$ 430 bilhões.

Pode-se questionar, no entanto, se esse tipo de uso das reservas tornaria o país mais vulnerável a crises econômicas. Um dado essencial a ser considerado seria verificar qual o nível de reservas adequado.

O FMI possui uma metodologia para tal, denominada *Assessing Reserve Adequacy* - ARA, que estabelece um nível adequado de reservas, com base em parâmetros que levam em consideração o agregado monetário largo, a dívida de curto prazo e o volume de importações. A metodologia ARA para países emergentes prevê que as reservas estejam entre 100% e 150% do valor adequado. No caso brasileiro, ao final de 2019, as reservas eram de 1,48 do valor adequado, numa situação de destaque frente às maiores economias da América Latina, como mostrado na figura 1.

Figura 1: Relação entre os níveis de reservas existente e o adequado



Fonte: elaboração própria com base em dados do FMI.

“O investimento público em bons projetos de infraestrutura... é, provavelmente, a forma mais eficiente e efetiva de reversão dos efeitos negativos da pandemia.”



Outro ponto a considerar é o alto “custo de carregamento” das reservas brasileiras, computando-se os gastos e obrigações financeiras na sua aquisição versus o seu rendimento, este na maior parte do caso derivado da aquisição de títulos soberanos do Tesouro dos EUA, cuja taxa de remuneração é muito baixa, por vezes negativa, tornando muitas vezes esse custo excessivo.

Nesse sentido, portanto, o que se propõe é que uma pequena parcela das reservas internacionais seja aplicada na infraestrutura nacional, de talvez 10% das mesmas, algo que não alteraria a confortável situação em que o país se encontra, num plano decenal de investimentos meticulosamente desenhado, com projetos e prioridades bem definidos, nomeadamente o solucionamento de gargalos logísticos.

Deve ser ressaltado que essa não é uma ideia nova; governos africanos e asiáticos, como os da Índia e do Paquistão, vêm dedicando especial atenção à possibilidade do uso de reservas em projetos de infraestrutura.

O uso criterioso das reservas internacionais em bons projetos de infraestrutura, sobretudo os envolvendo soluções para gargalos logísticos (e jamais em gastos de custeio), certamente servirá para alavancar a economia no Brasil e possibilitar, mais à frente e caso necessário, a reaquisição de moeda forte para recomposição das reservas. Esta é a verdadeira vacina financeira a ser aplicada ao combate da pandemia em nosso país, possibilitando uma imunização duradoura, dados seus permanentes efeitos macroeconômicos.

José Eduardo Castello Branco, Subsecretário de Estado de Transportes e Membro do Conselho Empresarial de Logística e Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

Obs.: por questões de espaço editorial não foi possível exibir a bibliografia de apoio ao presente artigo. Os interessados devem entrar em contato com o Autor pelo e-mail castello.branco@terra.com.br para obtê-la.



O Sindicato dos Operadores Portuários de Itaguaí - Sindopita, há 20 anos, atua ativamente no desenvolvimento das operações portuárias dos seus associados com o objetivo de alcançar eficiência, qualidade e competitividade para os serviços de carga e descarga oferecidos na região.

O Sindopita reúne e representa as empresas que fazem parte do complexo logístico localizado na Baía de Sepetiba, um dos principais polos de exportação e importação do Brasil. Seus associados, CSN Mineração, CPBS, Porto Sudeste e Sepetiba Tecon, movimentam milhões de toneladas em cargas (cerca de 66 milhões em 2020), geram milhares de empregos (60% dos trabalhadores vivem nas cidades da região) e contribuem para o desenvolvimento econômico do seu entorno e do país.

Sindopita
Sindicato dos Operadores Portuários do Município de Itaguaí



Porto do Açu e EF-118: o caminho sobre trilhos para o hub logístico brasileiro

José Firmo

O desenvolvimento de novos terminais portuários e complexos industriais nos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo retomou a discussão sobre a necessidade de uma conexão ferroviária. Além disso, com o aumento da produção prevista para os próximos anos, é imperativa a ampliação da malha ferroviária brasileira e a conexão de novos portos para suportar o crescimento do País e ampliar competitividade do setor produtivo. Essa conexão pode ser concretizada com o desenvolvimento da nova ferrovia Rio-Vitoria EF-118, já inserida no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal, e que tem o potencial de destravar novos investimentos e movimentações, trazendo equilíbrio ao sistema portuário brasileiro e beneficiando os estados de Goiás, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

Isso porque a EF-118 é parte do Corredor Logístico Centro-Leste, que atende à demanda de exportação de grãos, indústria siderúrgica, carvão, fertilizantes e combustíveis, conectando as regiões produtoras com terminais exportadores e importadores como o Porto do Açu.

“Em operação desde 2014, o Açu se tornou um dos maiores e mais importantes complexos de infraestrutura do país...”

Para se ter uma ideia, conectar a ferrovia até o Porto do Açu possibilita de imediato a movimentação, com economicidade, de três milhões de toneladas de soja e milho da região central do Brasil.

Em operação desde 2014, o Açu se tornou um dos maiores e mais importantes complexos de infraestrutura do país: movimentou mais de 50 milhões de toneladas em 2020, possui o segundo maior terminal em movimentação de minério de ferro do Brasil, é responsável por 25% das exportações de petróleo e abriga a maior base de apoio offshore do mundo, além de erguer o principal hub de gás natural da América Latina. Ainda este ano contará com a operação da GNA



I, a primeira usina térmica, que começa a operar comercialmente neste semestre, gerando 1.3GW - o equivalente ao suprimento energético de mais de 6 milhões de residências.

A chegada do gás ao Açu é extremamente relevante, pois viabiliza a implantação de diferentes empresas que o utilizam como matéria-prima, como a indústria de fertilizantes, cimenteiras e químicas, entre outras. Essas empresas vão se unir às outras companhias já em operação no empreendimento portuário, que movimentam produtos como petróleo, minério de ferro, bauxita, coque e carvão. Em 2020, o Porto do Açu colocou o Estado do Rio de Janeiro no mapa do agronegócio nacional com a primeira movimentação de fertilizantes. A infraestrutura rodoviária atualmente existente atende a demanda dos próximos anos, mas investimentos em infraestrutura e logística são necessários para consolidar a re-

gião como uma das melhores opções para o agronegócio no longo prazo.

Sobretudo, fazer com que o Açu seja acessado também por trilhos reduz o custo Brasil, equilibra o sistema portuário brasileiro e consolida um dos maiores corredores para exportação do agronegócio no país, o Corredor Logístico Centro-Leste, que tem potencial de movimentação de 32 milhões de toneladas em 2035.

Esta é a chave para transformar o Estado do Rio de Janeiro - e o Porto do Açu - em um hub logístico de excelência para o Brasil.

José Firmo, CEO da Porto do Açu Operações.

Porto de Itaguaí, importante vetor para o desenvolvimento do Estado

Marcos Oberlaender Cunha

As perspectivas promissoras de retomada do crescimento econômico do Estado do Rio de Janeiro e do País trazem excelentes expectativas aos operadores portuários, usuários e aos trabalhadores do Porto de Itaguaí. O Sindicato dos Operadores Portuários de Itaguaí - SINDOPITA, acredita que a nova gestão profissional da autoridade portuária do Estado, a Companhia do Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, já enseja bons resultados e permite antever processos de melhoria duradouros.

Devido à pandemia da Covid-19, o ano de 2020 trouxe a convivência com um ambiente distinto e extremamente desafiador, com restrições severas à operação portuária que, contudo, não impediram a atuação diuturna e ininterrupta em Itaguaí. Isso somente foi possível graças aos esforços conjuntos da comunidade portuária, empresários e autoridades, com ações de proteção aos trabalhadores e superação de atividades, que determinaram um ritmo permanente e compatível com as necessidades regionais.

Além disso, o ano de 2020 trouxe alguns avanços na infraestrutura e processos no Porto de Itaguaí, tais como:

(i) a autorização, pelas autoridades portuária e marítima, para que o terminal de contêineres de Itaguaí, o Sepetiba Tecon, receba e opere navios da classe New Panamax, confirmando a sua vocação para porto concentrador, detentor do maior calado para navios de contêineres da costa leste da América do Sul;

(ii) a reativação do canal de interligação do Porto de Itaguaí, com o objetivo de melhorar o acesso aquaviário e aumentar a capacidade do sistema; e

(iii) o início da implantação do sistema de controle informatizado do acesso terrestre ao Porto (SGAD), tendo os processos de permissão de acesso de pessoas, veículos e cargas realizados de forma automatizada.

Assim é que as estatísticas demonstram que o Porto de Itaguaí apresentou movimentação crescente e compatível com as boas perspectivas de retomada econômica no Estado do Rio de Janeiro e do Brasil. Também é de se esperar que a retomada dos investimentos na energia do petróleo e os incentivos fiscais encetados pelo governo estadual, tudo isso aliado à proposta do Governo Federal de incentivo à cabotagem (BR do Mar), trarão a Itaguaí ritmo de crescimen-



“Além dos grandes terminais existentes no Porto de Itaguaí, ...é perceptível o interesse do mercado em novos projetos...”

to ainda mais consistente à operação portuária, além do fortalecimento da infraestrutura logística regional.

Além dos grandes terminais existentes no Porto de Itaguaí, que compõem um dos três principais conjuntos portuários do país, em volume de carga movimentada, é perceptível o interesse do mercado em novos projetos, como transbordo de granel líquido (ship to ship), ancoragem de navios de gás, operações de apoio à indústria de óleo e gás, além da operação de graneis sólidos, além de carvão e minério de ferro.

Esses projetos gerarão novos investimentos e irão alavancar a geração de renda e empregos, além dos resultados econômicos e financeiros do porto e da CDRJ.

Também para os próximos anos, o Porto de Itaguaí conviverá com o avanço de importantes projetos para melhoria da infraestrutura de acesso marítimo, como a dragagem de aprofundamento e adequação do canal derivativo de entrada na baía de Sepetiba; o corte do material rochoso existente no canal principal; o estabelecimento de um “canal leve” paralelo ao canal principal, para aumento da capacidade do sistema e redução dos tempos de espera e manobras de navios; e a implementação de uma área de fundeio para navios com calado de até 18,50 metros. Tais realizações aumentarão o calado operacional do canal principal de acesso (de 17,8m para cerca de 18,5m), a redução do tempo de navegação dos navios da área de fundeio externa aos berços de atracação, a maior segurança e mobilidade de embarcações com a dupla via em trechos do canal de acesso, o aumento da atual capacidade do sistema e a garantia de gestão eficiente e segura do tráfego marítimo em todo acesso marítimo pela CDRJ.

Marcos Oberlaender Cunha, Diretor-Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Município de Itaguaí - SINDOPITA.

Porto do Rio de Janeiro: uma nova campanha de dragagem ou competitividade ameaçada

Mario Luiz Meira

Com 6,71 km de cais acostável, o Porto do Rio caracteriza-se pela movimentação de mercadorias de alto valor agregado, exercendo papel social relevante na geração de empregos e renda, contribuindo ainda, com o Estado na arrecadação anual de ICMS superior a R\$ 1 bilhão na nacionalização de cargas importadas.

Com investimento superior a R\$ 1,5 bilhões aportado pela CDRJ e pelos terminais portuários (construção de novos cais, armazéns e edifício-garagem), a aquisição de sistemas e equipamentos de alta tecnologia e a melhoria da infraestrutura portuária com a implantação gradual dos projetos dos acessos rodoviário, ferroviário e aquaviário, teve como objetivo ampliar a atratividade, a produtividade e a competitividade do Porto do Rio.

Em 2020, apesar do cenário econômico desfavorável e da pandemia, a movimentação de cargas alcançou 8,2 milhões de toneladas, 9,8% superior a 2019, destacando-se os “Granéis Sólidos” com crescimento de 20,2%, alavancado pelo ferro gusa e a movimentação de contêineres com crescimento de 4,1%.

“É fundamental que haja maior convergência das gestões e ações voltadas a viabilizar a Nova Campanha de Dragagem do Porto do Rio...”

Em 2021, o mês de janeiro registrou 697,1 mil toneladas no total de cargas movimentadas, representando um crescimento de 8,4 %, em relação ao mesmo período do ano passado.

Em uma visão futura, as perspectivas para o Porto do Rio são favoráveis, apesar das adversidades da crise econômica mais intensa no nosso Estado. O crescimento de 9,8% na movimentação de cargas em 2020 superou as expectativas mais tímidas.

Foram feitos importantes investimentos para implantação do balizamento e sinalização náutica do Canal da Cotunduba, principal via de acesso



aquaviário ao Porto do Rio, possibilitando a navegação noturna, sem limitação de calado.

No final de 2020 foram realizadas simulações na USP e concluído projeto com melhorias de geometria e aumento da profundidade do canal, bacia de evolução e berços de atracação, necessárias a viabilizar o recebimento de navios de 366m de comprimento e capacidade de 14.000 TEU.

O aumento da capacidade do Porto do Rio depende da adequação emergencial da sua infraestrutura aquaviária. Uma nova campanha de dragagem é condição essencial à manutenção da competitividade, igualando-o aos portos de Santos e Itaguaí, ambos capacitados a operar navios da Classe New Panamax. A demora dessa adequação trará maior dificuldade na atração de novas cargas e perda de cargas já operadas, com repercussão direta na cadeia logística e na arrecadação do Estado e do Município.

As regiões da Gamboa e São Cristóvão carecem de seus cais e canais de acesso serem derrocados e dragados para profundidade de -13,0m, visando

atender as embarcações que demandam a restante infraestrutura de acostagem, dada a evolução no tamanho dos navios de carga geral e granéis. As adequações na infraestrutura objetivam atender o aumento na movimentação de ferro gusa, produtos siderúrgicos e outras cargas gerais.

A proposta do Plano Estratégico de Logística e Cargas do Rio de Janeiro (PELC/RJ 2045), prioriza a recomposição e a dragagem do Cais da Gamboa e a dragagem do canal de acesso aos Terminais de Contêineres.

Por fim, é fundamental que haja maior convergência das gestões e ações voltadas a viabilizar a Nova Campanha de Dragagem do Porto do Rio de Janeiro, para que a defasagem na infraestrutura aquaviária possa ser corrigida urgentemente.

Mario Luiz Meira, Diretor-Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Rio de Janeiro - SINDOPERJ.

A renovação da concessão da MRS e os investimentos no Estado do RJ

Rosa Maria Cassar de Oliveira

Trabalho e planejamento explicam boa parte dos resultados positivos conquistados por empresas ou segmentos empresariais. A história ferroviária no Brasil é um exemplo claro de como esta máxima se aplica no dia a dia. Nos anos 1990, o processo de privatização da então Rede Ferroviária Federal S.A. distribuiu o desafio de alavancar o transporte ferroviário de cargas entre diversas empresas que detinham a concessão, em um modelo que as obrigava a manter elevados padrões de produtividade e segurança.

Uma dessas empresas, criada em dezembro de 1996, foi a MRS – acrônimo para Malha Regional Sudeste –, mas que também é conhecida por muitos como a empresa de logística ferroviária que atua nos estados de Minas, Rio e São Paulo.

Quase trinta anos depois, a MRS é um exemplo claro do sucesso que este modelo trouxe para a ferrovia. Atualmente, apenas 24 anos depois da sua criação, a MRS transporta quase quatro vezes mais carga do que em 1996. A empresa transporta 20% das exportações brasileiras, opera com níveis de segurança similares aos das principais ferrovias de carga do mundo, e diversificou bastante seu mix de cargas transportadas, atingindo, em 2019, aproximadamente, 40% de Carga Geral – produtos industrializados em contêineres, agrícolas, insumos para a construção civil, entre outros itens.

Agora, como próximo passo para dar continuidade e ainda ampliar os resultados alcançados pela MRS, a empresa está negociando com a União a renovação antecipada da sua concessão. A renovação das concessões ferroviárias em todo o País é um instrumento previsto nos contratos dos anos 1990 e que, posteriormente, foi reforçado por legislação e normas do setor. As renovações se darão mediante contrapartida de investimentos obrigatórios pelas concessionárias e não é diferente no caso da MRS. Os investimentos darão início a um novo ciclo de desenvolvimento do setor ferroviário nacional.

E esses benefícios estarão presentes também no Estado do Rio de Janeiro. O Plano de Negócios da MRS, que foi construído com a participação popular em Audiências Públicas, prevê os investimentos obrigatórios a serem realizados pela empresa até 2056. Neste momento, o documento está em análise por parte do Ministério da Infraestrutura e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e existe a expectativa de que seja encaminhado para o Tribunal de Contas da União (TCU) ainda no 1º semestre deste ano.

Ainda que os projetos estejam sob análise, podemos afirmar que o Estado do Rio de Janeiro receberá uma parcela significativa dos investimentos, contribuindo para o fortalecimento da



logística do Estado. O Plano de Investimentos da MRS é baseado em três pilares: expansão de capacidade e melhoria de desempenho da matriz logística brasileira, obras de interesse público e conflitos urbanos.

O Estado do Rio ganhará um polo intermodal na cidade de Queimados, na Baixada Fluminense, a ampliação dos acessos ferroviários ao Porto do Rio e investimentos em 15 municípios do Estado com foco na mitigação de conflitos urbanos entre a ferrovia e as comunidades locais. Estamos falando aqui de obras como a construção de viadutos, passarelas, vedação da linha férrea e revitalização de passagens em nível.

O Terminal Intermodal de Queimados terá capacidade de armazenar 1.700 contêineres. Sua localização é estratégica, próximo à Rodovia Presidente Dutra e ao Arco Metropolitano, a 53 km do Porto do Rio, via ferrovia.

Um outro ponto a destacar é o projeto de levar acesso ferroviário ao Polo Siderúrgico de Resende, com a construção de uma ponte ferroviária sobre o Rio Paraíba do Sul, em Resende, e ampliação da linha férrea até o pátio das usinas. Somente esta ação, tem o potencial de trazer 1,5 milhão de tonelada de carga para a ferrovia, tornando mais eficiente o escoamento da produção

“Os investimentos darão início a um novo ciclo de desenvolvimento do setor ferroviário nacional.”

do polo siderúrgico, hoje, totalmente dependente do modal rodoviário.

A atenção dada aos acessos ferroviários ao Porto do Rio é crucial para o Estado, para a Cidade e também para a MRS. O volume movimentado de carga pelo porto cresceu 15% entre 2015 e 2019, mas o potencial é muito maior. A ferrovia renovada e ampliada será uma aliada nesse processo de crescimento do porto carioca, auxiliando na construção de processos mais rápidos de chegada e escoamento de cargas.

A renovação antecipada da concessão da MRS vai muito além dos interesses da empresa. Seus benefícios serão percebidos pela população de diversos municípios, clientes, colaboradores, autoridades públicas e por players do setor de transportes. O Estado do Rio integra uma das mais ricas regiões do Brasil e é essencial para a logística nacional. Nada mais justo do que receber recursos que o ajudarão a manter o protagonismo alcançado até aqui. Vamos juntos!

Rosa Maria Cassar de Oliveira, Gerente-Geral de Relações Institucionais da MRS Logística S/A e Membro do Conselho Empresarial de Logística e Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro.

Setor Logístico como oportunidade para o Desenvolvimento Econômico e Social

Eduardo Duprat
Renato Regazzi

Para o desenvolvimento de um programa de fomento econômico e social, parece significativo haver a formação de grupos de discussão tripartites, no modelo tríplice hélice, dispostos a discutir a visão de futuro para a “Plataforma Logística do Estado do Rio de Janeiro”.

O Plano Estratégico de Logística e Cargas do Rio de Janeiro (PELC/RJ 2045) coordenado pela Secretaria de Estado de Transportes, com recursos do Banco Mundial, trabalha desde 2016 com o conceito de que se as diversas âncoras logísticas do Estado funcionarem com seu efetivo potencial, estará assegurada a inserção competitiva da Plataforma Logística fluminense no cenário nacional e internacional. A esse Plano outros vêm se somar, tais como o “Plano Estratégico Ferroviário” (PEF), ora em fase final de elaboração em uma sinergia institucional que reúne as contribuições dos principais atores relacionados ao sistema logístico de carga no Rio de Janeiro, dentre eles o governo estadual, o sistema Sebrae Rio, a Fecomércio/

Senac, a Firjan, a ACRJ, a FETRANSCARGA/SENAT e OCB/RJ.

Nesse momento, o propósito é consolidar uma agenda indutora para a promoção do desenvolvimento do setor logístico do Estado do Rio de Janeiro, através do “Programa de Encadeamento Produtivo Logístico Fluminense”, uma plataforma logística e do fomento de projetos de desenvolvimento, adensamento e capacitação de fornecedores locais, ancorados em quatro eixos principais: Polos Competitivos, Encadeamento Produtivo Corporativo, Fomento e Marketing Integrado de Procedência.

O Encadeamento Produtivo Logístico é uma estratégia utilizada pela Setrans/RJ, pelo Sebrae Rio e demais parceiros, com o objetivo de aproximar grandes e médias empresas do setor, players logísticos do Estado do Rio de Janeiro, inserindo de forma competitiva as micro e pequenas empresas fluminenses, visando a melhoria da produtividade e competitividade do complexo logístico do Estado e contribuindo



“ Nesse momento, o propósito é consolidar uma agenda indutora para a promoção do desenvolvimento do setor logístico do Estado do Rio de Janeiro...” ”

do transversalmente para os demais setores econômicos com os do comércio e serviço, da indústria e da agricultura e pesca.

O Estado do Rio de Janeiro apresenta ativos logísticos de grande relevância, abrangendo todos os modos, tais como: portos secos, portos e terminais marítimos e aéreos, rodovias

que ligam os maiores motores econômicos nacionais (Rio e São Paulo), dois aeroportos internacionais (Galeão e Cabo Frio) e a presença de conexões ferroviárias, especialmente no corredor Minas-Rio.

O resultado destes sólidos equipamentos na infraestrutura de transportes, juntamente com a parceria entre instituições, por meio de projetos de capacitação de fornecedores para o setor logístico de cargas e a presença de massa crítica pensando o futuro da logística fluminense, como se evidencia no plano PELC/RJ 2045 e no PEF, torna cada dia mais forte a capacidade operativa do Estado do Rio para serviços de importação e exportação de carga solta, graneis sólidos, embarque de bauxita, minério de ferro e produtos siderúrgicos, desembarque de coque/carvão, derivados químicos, petróleo, gás e um conjunto imenso de bens e produtos industrializados produzidos localmente e exportados

pelos clusters que se encontram no Estado do Rio. Podemos destacar nesse rol o cluster metalmecânico e automotivo no sul fluminense, o cluster aeronáutico no eixo entre o distrito industrial de Xerém e as cidades de Petrópolis e Três Rios, o complexo de petróleo e gás, o cluster exportador de moda na região serrana e o polos/clusters do mar que começam a ser desenvolvidos no Estado, a exemplo do “Polo Tecnológico do Mar da Baía de Sepetiba” em Itaguaí, Mangaratiba e região. O setor logístico é um bom exemplo da possibilidade de grandes oportunidades de negócios, emprego e renda, por meio da estratégia de convergência econômicas entre setores e territórios.

Cabe ressaltar que pequenas empresas que tiverem boa capacidade de fornecimento em prazo e em conformidade, poderão encontrar muitas oportunidades para o fornecimento: de peças forjadas, fundidas e usinadas sob encomenda, desenvolvimento de ferramental, moldes, solda e consumíveis de solda, produtos plásticos, suprimíveis para atividades de manutenção e reparo (MRO), pallets e porta pallets, além de serviços de manutenção de instalações elétricas, hidráulica e pequenas obras civis e também do setor de uniformes e alimentação para os colaboradores das empresas participantes do setor.

O Programa de Encadeamento Logístico do Estado do Rio de Janeiro está pronto para ajudar pequenas empresas que desejam conhecer mais sobre a infraestrutura logística e as grandes empresas, com operação e Sede no Estado do Rio, e empresas que queiram se preparar para ajudar neste tempo em que a logística tem tudo para ser “o novo óleo”. O Rio de Janeiro realmente tem todas as condições de se projetar como um “Hub Logístico Nacional e Internacional”, aumentando a sua competitividade e criando riquezas e novos empregos para a população.

Eduardo Duprat, Economista e Assessor Técnico da Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro.

Renato Regazzi, Gerente da área de Grandes Empreendimentos do Sebrae Rio.

É preciso acabar com o mercado ilegal

A substituição do cigarro ilícito pelo produto legal geraria

173 MIL NOVOS EMPREGOS

O Brasil tem a chance de crescer.

Sofia de Paula
Assistente de Produção



Fórum Nacional
Contra a Pirataria
e a Ilegalidade



RENOVANDO NOSSO COMPROMISSO COM O FUTURO DA FERROVIA NO BRASIL

Ao longo de mais de 20 anos de concessão, a MRS investiu pesado em melhorias na malha sob sua administração. O resultado: hoje somos uma ferrovia de classe mundial. Com a renovação da nossa concessão, daremos continuidade a uma trajetória de sucesso e crescimento com investimentos que vão superar os R\$7,5 bilhões.

O estado do RJ, é claro, não poderia ficar fora dessa. Vamos juntos!

renovacaomrs.com.br www.mrs.com.br

[f mrslogistica](https://www.facebook.com/mrslogistica) [@mrslogistica](https://www.instagram.com/mrslogistica) [in mrs-logistica](https://www.linkedin.com/company/mrs-logistica)





1809

ACRJ



Terminais Marítimos

Com 1.160 metros de cais contínuo, MultiRio e MultiCar operam contêineres, veículos Ro-Ro e projetos.

Portos Secos e Armazéns Gerais

Estrategicamente localizados no Rio de Janeiro e sua hinterlândia em Juiz de Fora – MG e Resende – Sul Fluminense, com acessos multimodais.

Logística Integrada

Sistemas de gerenciamento e monitoramento BI – *Business Intelligence*, integrados ao *supply chain* das linhas de produção em tempo real.



MULTITERMINAIS
LOGÍSTICA INTEGRADA

Porto do Rio de Janeiro
Av. Rio de Janeiro s/n – Terminal 2
Rio de Janeiro, Brasil – 20931-675
Tel +55 21 3095-6600

contato@multiterminais.com.br
www.multiterminais.com.br

Quer abrir um negócio? Já possui empresa e está precisando de uma força?

Nada melhor que um consultor experiente para te ajudar a guiar o seu negócio. Neste momento de dificuldade, o Sebrae é o seu melhor parceiro e por isso está oferecendo **70% de desconto** em todas as consultorias em gestão.



FINANÇAS



PLANEJAMENTO



GESTÃO
DE PESSOAS



MARKETING
DIGITAL

Conheça os **benefícios** da **Consultoria Sebrae**, receba um contato de nossos orientadores de negócio e defina a melhor solução para você!

Mas corra... o
desconto é por
TEMPO LIMITADO!



E MUITO MAIS...



Escaneie nosso QR Code ou acesse
<https://sites.rj.sebrae.com.br/consultoria/>
Aproveita essa oportunidade!

