

Destques AIN

Atividades | Notícias | Eventos

Janeiro & Fevereiro 2020



Janeiro

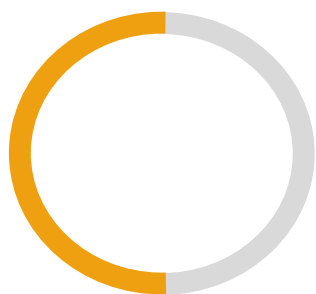


Numa decisão histórica para o meio ambiente e a saúde humana, entrou em vigor em 1 de janeiro de 2020 a nova regulamentação que determina a redução significativa do teor de enxofre do combustível usado pelos navios. A decisão de implementar um limite global de enxofre de 0.5% m/m (massa/massa) foi tomada pela **IMO** e representa um corte significativo do limite global de 3.5% m/m, em vigor até final de 2019, demonstrando um claro compromisso em garantir que o transporte marítimo cumpre com as obrigações ambientais.

O secretário-geral da IMO, Kitack Lim, congratulou-se com a decisão que, segundo ele, reflete a determinação da Organização em garantir que o transporte marítimo continua a ser, ecologicamente, o melhor meio de transporte. Ainda, Mr Lim referiu que “Espera-se que as reduções nas emissões de óxido de enxofre resultantes do limite global mais baixo de enxofre tenham um impacto benéfico significativo no meio ambiente e na saúde humana, particularmente nas pessoas que vivem nas cidades portuárias e nas comunidades costeiras, além das áreas de controlo de emissões existentes”.

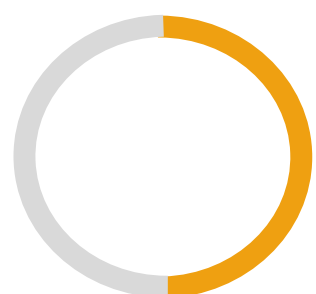
Existem algumas alternativas para que os navios cumpram o requisito, ou usando combustível com baixo teor de enxofre, ou utilizando o gás natural como combustível, pois quando inflamado, leva a emissões insignificantes de óxido de enxofre, ou ainda o metanol que está a ser utilizado no transporte de curta distância.

Numa outra abordagem, os navios também podem cumprir os requisitos de emissão de SOx usando métodos equivalentes aprovados, como utilização de sistemas de limpeza de gases de exaustão ou “scrubbers”, que “limpam” as emissões antes de serem emitidas para a atmosfera. Esta alternativa é a que mais vantagens representa para o sector da manutenção naval nomeadamente através de projetos de *retrofitting* de navios com a instalação dos novos equipamentos.



A AIN marcou presença na apresentação do estudo "**LEME- Barómetro PwC da Economia do Mar**" onde, desde a primeira edição, tem contribuído fornecendo dados da sua base de dados, referente aos setores da construção e manutenção/reparação naval, bem como, a sua interpretação sobre a evolução da atividade, tanto a nível nacional no qual dá o seu contributo na partilha de dados e informações atualizadas do sector da construção, manutenção e reparação naval, como a nível internacional.

Na 10ª edição, em que se analisa o ano de 2018, o LEME dá conta de uma evolução positiva no volume de negócios da construção naval, a preços constantes, desde 2018. Na vertente de manutenção e reparação naval, identifica uma redução, entre 2016 e 2018, no volume de negócios a preços constantes. Refere ainda que o peso das chamadas indústrias auxiliares no total das indústrias navais é ainda reduzido



No passado dia 30 de janeiro a AIN participou na reunião do grupo de trabalho "**Capital humano**" do comité de **Diálogo Social para a Indústria Naval**, onde foram discutidas as prioridades e os desafios que os estaleiros enfrentam atualmente. As contribuições centraram-se nas questões associadas aos trabalhadores, quer à falta de jovens que queiram entrar no sector, quer nas lacunas ao nível das competências.

De um modo geral todos os participantes partilharam a dificuldade que sentem em atrair jovens para o sector e ao mesmo tempo retê-los após lhes ser dada formação. Os jovens, disponíveis no mercado de trabalho, ou não possuem as competências necessárias por falta de formação adequada ou não identificam na indústria naval uma possibilidade de carreira. Para contrariar esta dificuldade, em alguns países têm sido desenvolvidas campanhas de recrutamento em universidades, dias de promoção das empresas e quais as oportunidades de carreira no sector.

A questão da falta de trabalhadores tem ainda maior impacto quando associamos o envelhecimento dos trabalhadores que integram atualmente o sector. Em Portugal, por exemplo a média de idades dos trabalhadores é de 55 anos, o que se revela problemático quando a passagem do conhecimento não é assegurada, resultando inevitavelmente na perda de competências exclusivas da indústria naval.

Além disso, as pequenas empresas têm muitas dificuldades nas novas tecnologias, é necessário estabelecer um plano que permita preparar as pequenas empresas para lidar mais facilmente com o impacto das novas tecnologias num futuro próximo.

Na perspetiva da AIN é necessário implementar um sistema de previsão e antecipação das competências, atualizar o Catálogo Nacional de qualificações, oferecer programas de formação específicos para o sector, desenvolver a tutoria interna para promover a transferência de conhecimento e estimular a formação em local de trabalho e por outro lado, desenvolver formação que permita aos trabalhadores utilizar as novas tecnologias.

Na reunião foi ainda discutida a possibilidade de criar uma grande empresa de subcontratação na europa para fornecer trabalhadores dependendo dos picos de trabalho em cada país. Esta proposta acredita que a criação destas empresas na europa poderá ajudar a assegurar a mão-de-obra qualificada que se tem revelado tão necessária, assegurando boas condições de trabalho e salários compatíveis, evitando o cenário atual de escassez de trabalhadores. Estas grandes empresas poderão também ter como responsabilidade a formação dos trabalhadores.



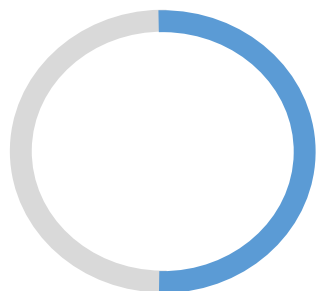
Fevereiro

Durante os primeiros meses do ano a AIN tem participado na segunda ronda de reuniões entre as empresas dos consórcios. Estas reuniões têm sido realizadas em contexto de videoconferência em que é dada a palavra às empresas para que demonstrem quais as suas expectativas em relação ao projeto, quais os mercados que gostariam de explorar, qual a forma como veem os consórcios a serem efetivados, quais as áreas de negocio em que se especializaram, etc.

Para o consórcio que a AIN lidera, **Vessel Design**, foi desenvolvida uma matriz de competências na qual as empresas se podem posicionar. A referida matriz irá permitir identificar quais os projetos para os quais os consórcios estão capacitados a responder, assim como identificar eventuais lacunas as quais será necessário completar.

Na primeira ronda de reuniões tivemos uma forte presença nacional, contando com a participação das associadas Tecnoveritas e Veranavis. De sublinhar ainda a participação muito ativa das empresas Almadesign, Olimar, Hotelis e Penimar, participação essa que resultou das visitas que lhes foram realizadas.

Para mais informações sobre o projeto consulte o website www.consortex.eu



A AIN integrou o Grupo de Trabalho “**Domínio de Especialização Mar**” num exercício de revisão da **Estratégia Regional de Especialização Inteligente (RIS3) de Lisboa** que envolveu todas as partes interessadas – universidades e outras instituições do ensino superior, empresas e parceiros sociais.

As RIS3 são abordagens estratégicas de desenvolvimento, assentes na noção de especialização inteligente, fortemente orientadas para o apoio focalizado à investigação e inovação. Baseiam-se no princípio de que a concentração dos recursos do conhecimento e a sua ligação a um número limitado de atividades económicas prioritárias permitirá aos países e às regiões tornarem-se, e manterem-se, competitivos na economia global.

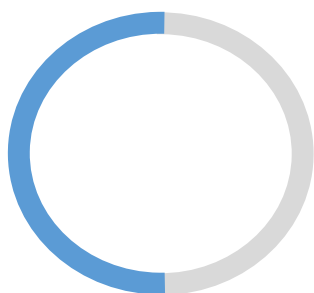
O processo de especialização inteligente está associado à promoção da variedade relacionada, isto é, da criação de sinergias intersetoriais, bases cognitivas e produtivas e visões verticais e horizontais, no sentido da adaptabilidade da região aos choques externos, induzindo a progressão na cadeia de valor. Para esse efeito, o modelo de governação da RIS3 prevê a implementação de Espaços de Descoberta Empreendedora (EDE).

A sua implementação no caso português passou pela definição de sete Estratégias Regionais de Especialização Inteligente (EREI) e uma Estratégia Nacional de Especialização Inteligente (ENEI).

A operacionalização dessas estratégias no Portugal 2020 prevê diferentes mecanismos de seletividade, através da associação de critérios de mérito ou de admissibilidade a um conjunto de Tipologias de Operação, consoante o montante disponibilizado seja condicionado na sua totalidade a projetos alinhados com os domínios prioritários da respetiva ENEI/EREI ou se admita a possibilidade de aprovar projetos não alinhados, sendo o alinhamento um critério de valorização entre outros.

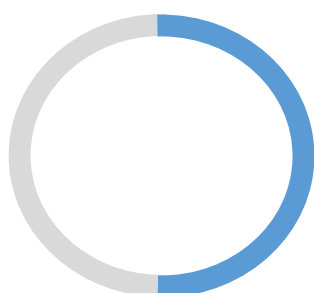
Neste âmbito, nos passados dias 04 e 26 de fevereiro a AIN participou nos *workshops* desenvolvidos pela CCDR-LVT, para preparação do próximo quadro comunitário de apoio PT 2030, para o período 2021-2027. Nestes *workshops* foi sugerido pela AIN que fosse criado um laboratório de energética naval para que se pudessem testar e estudar sistemas de energia avançados para a propulsão naval, bem como, os respetivos sensores e tecnologias de aquisição de dados e controlo. Ao mesmo tempo foi, também, defendido a importância que o desenvolvimento da tecnologia 4.0 e a digitalização proporcionam no “redesenho” da tecnologia marítima.

Sugestões que foram aprovadas.



No dia 12 de fevereiro a AIN, participou nas **Sustainable Brands Oceans Talks**, promovida pela Nauticampo, na sessão das "New Solutions from Naval Industry", que também contou com a presença do Eng.º. Ricardo Neta, CEO da Composite Solutions.

As SB Oceans Talks têm como principal objetivo trazer o tema sustentabilidade para o mundo corporativo, ligando as atividades náuticas, o lazer ao ar livre, o desporto e a aventura à sustentabilidade dos oceanos e por consequência à sustentabilidade do planeta e das empresas. Estas conversas abordam tópicos importantes, relevantes e urgentes, como o turismo sustentável, soluções sustentáveis, a importância da criação de conteúdo em educação e consciencialização, o futuro da energia, finanças sustentáveis, como a arte pode fortalecer o legado corporativos, como as startups estão a entregar mais do que as grandes corporações e sector do desporto – surf e o seu papel na sustentabilidade. Com as SB Oceans Talks pretende-se dar a entender o que as empresas podem fazer para mudar a situação dos nossos oceanos e como elas podem ajudar a dimensionar projetos, políticas e intenções para criar um melhor ecossistema.



Em 2020, a formação e capacitação dos Vogais das **Comissões Técnicas de Normalização** continua a ser uma das apostas estratégicas do IPQ, enquanto Organismo Nacional de Normalização.

Publicar mais normas e com melhor qualidade, melhorar o comportamento de voto nacional no trabalho europeu e internacional de normalização, promover a rápida integração dos novos vogais e garantir a eficácia das Comissão Técnicas, são os principais objetivos do Plano de Formação sobre Normalização deste ano.

Assim estão programadas duas novas ações de formação:

- Processo de votação europeu e internacional dia 25/03/2020
- O trabalho de Normalização: Boas-Vindas aos Vogais dia 06/05/2020

Se desejar participar na atividade normativa desenvolvida pela CT 68 Construção Naval e Tecnologias marítimas, contacte-nos (ain@ain.pt)



**Destaque
Associado**



Associado desde 2010, (Sócio Nº 215), os Estaleiros **NAVALROCHA, S.A**, são uma sociedade anónima de capitais maioritariamente privados.

Com uma localização bastante estratégica, situados em plena entrada do Rio Tejo, na Rocha Conde de Óbidos, em pleno porto de Lisboa, este estaleiro conta com dezenas de anos de experiência na área de manutenção e reparação de todo o tipo de navios, beneficiando especialmente dos navios que cruzam as águas do Oceano Atlântico e do Mar Mediterrâneo.

Beneficiando do clima ameno que caracteriza Portugal, a NAVALROCHA, S.A consegue garantir os seus serviços de limpeza, pintura, isolamento, carpintaria, mecânica, automação, sistema eléctrico e trabalhos em alumínio durante todo o ano.

No final do ano passado, o nosso associado entregou o seu primeiro projeto de sistema de tratamento de água de lastro (BWTS). Tendo em conta a nova regulamentação imposta pela IMO desde o início deste ano como sitamos *supra*, este projeto foi um grande passo para o estaleiro no sentido de lhe ter proporcionado um novo mercado, pois até ao final deste ano têm programados mais cinco projetos de BWTS.

Sérgio Rodrigues, diretor comercial da NAVALROCHA, referiu na reportagem do **“THE MARITIME EXECUTIVE”**¹ que: *“The installation process was carried out during a 16-day drydocking,”* (...) *“We worked alongside our in-yard partner Step Consolidated to install an Alfa Laval system in the Paxoi. In order to maximise speed and efficiency our engineers fabricated new pipes before the vessel arrived after requesting 3D CAD drawings from the vessel management team. Pre-fabrication work involved anti-corrosion treatment with the application of zinc coating through deep carbonization. We delivered a wide range of other repair work alongside the BWTS installation including blasting, painting, mechanical work, steel renewal and electrical work”.*

¹ Online: “Navalrocha Shipyard Delivers First BWTS Project” [<https://maritime-executive.com/corporate/navalrocha-shipyard-delivers-first-bwts-project?fbclid=IwAR1VwB8TXg1HHgHOIGffkTexV6ONZh1C9-319ye3H7D1EGrNBcuJ37mXTWY>], (Visualizado a 3 de Março de 2020).]



Específicidades Técnicas:

- **Certificação de Qualidade:** ISSO 9001:2008

Vocação:

- **Construção:** Não
- **Manutenção:** Sim
- **Reparação:** Sim
- **Projeto:** Não

Área Coberta: Naves 2,800m²

Capacidade de Docagem:

- **Cais de Atração / Amarração:** 140 mt
- **Doca Seca:** Nº1: 173,5x22,10mt; Nº2: 104x12,4mt; Nº3: 64x11mt

Equipamento:

- **Capacidade de Elevação: Guindastes:** 1 de 25tx6mt; 1 de 15tx14mt; 1 de 8tx15mt; 2 de 6tx13mt; gruas móveis: 3 de 8t; 1 de 3t.

Produtos e Serviços:

- Todo o serviço de manutenção e reparação de navios.