

# Destques AIN

Atividades | Notícias | Eventos

Março & Abril 2020



## Nova estratégia industrial para uma Europa competitiva a nível mundial, ecológica e digital

Em 10 de março foi apresentada pelos Vice-presidentes executivos da Comissão Europeia Valdis Dombrovkis e Margrethe Vestager e pelo comissário Thierry Breton a “Nova Estratégia Industrial para a Europa”.

Com esta nova estratégia industrial da EU, a Comissão Europeia reconhece a indústria como “central para o futuro progresso e prosperidade da Europa” e anuncia um conjunto abrangente de medidas baseadas em três prioridades principais:

1. **Uma indústria globalmente competitiva e líder mundial**
2. **Uma indústria que abre caminho para a neutralidade climática**
3. **Uma indústria que está a moldar o futuro digital da Europa**

A Estratégia reconhece explicitamente o papel da “indústria de construção naval como setor-chave para impulsionar as transições digitais e climáticas”.

Considerando a natureza horizontal e de alto nível deste documento de política, uma referência setorial específica é um resultado tangível de Esforços da SEA Europe e, portanto, deve ser visto como um elemento positivo.

A CE anuncia uma estratégia abrangente para a mobilidade sustentável e inteligente para garantir que as “indústrias de mobilidade da EU mantenham a sua liderança tecnológica global, bem como uma estratégia para as energias renováveis offshore”. Não anuncia, porém, nenhum plano de estratégia setorial para a tecnologia marítima europeia. No entanto, deixa uma porta aberta, pois compromete-se a realizar uma triagem e análise minuciosa das necessidades industriais e identificar os ecossistemas que precisam de uma abordagem personalizada.



A Sea Europe irá trabalhar no sentido de defender a necessidade de uma estratégia específica para o sector, argumentando que a Construção Naval e a sua cadeia de valor formam um ecossistema estratégico e chave com necessidades específicas.



## Cooperação AIN/CIP

A Associação das Indústrias Navais foi reeleita como membro do **Conselho Geral da CIP**, continuando assim a estar representada neste novo mandato.

A participação na CIP, que em muito nos honra, traduz o reconhecimento da importância do sector que representamos na atividade económica do país.

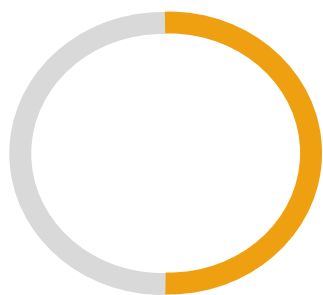
Nesta altura particularmente sensível para a atividade económica, a AIN tem distribuído por todos os associados as informações que a CIP produz numa base diária.

Além disso a AIN tem vindo a defender os interesses da nossa indústria, através da CIP, que em sede do Conselho de Concertação Social tem apresentado propostas de alteração às medidas apresentadas pelo Governo, sobre as medidas excecionais de apoio à atividade económica. A indústria tem sido chamada a pronunciar-se nomeadamente perante as medidas que pretendem garantir liquidez de tesouraria, injetar liquidez nas empresas para fazerem face às quebras de receitas, ajudar a manter postos de trabalho.

Numa única página, a CIP reúne toda a informação relevante sobre a pandemia de COVID-19 (Coronavirus) com impacto nas empresas, para que empresários, de todas as dimensões e setores, possam perceber de que forma o seu negócio pode ser afetado, permitindo-lhes tomar decisões informadas.

A página [COVID-19 Informação às Empresas](#) será alvo de atualização constante.





## Projectos Europeus – Consortex

Como consequência das restrições na circulação de pessoas, as reuniões presenciais que estavam previstas não poderão ocorrer, o que influencia diretamente a prossecução dos objetivos do projeto Consortex. Perante isto, os parceiros do projeto solicitaram à autoridade de gestão do projeto, o alargamento do prazo de termino do mesmo.



Este pedido foi aceite, sendo o projeto prolongado por mais seis meses, e irá por isso terminar no final do ano 2020.

No entanto, os parceiros continuam a trabalhar no sentido de constituir consórcios de exportação.

Na perspetiva da AIN, a pandemia Covid-19 irá causar, no curto prazo, uma redução de 70% a 80% nas atividades de construção naval. Também a atividade de manutenção e reparação naval sofrerá uma redução idêntica da produção. No entanto, analistas de mercado estão confiantes que vamos assistir a um aumento na atividade de conversão de navios, nomeadamente com a instalação de equipamentos de lavagem de gases de escape de navios (*scrubbers*) no terceiro e quarto trimestre do ano. A diferença de custo entre a utilização de LSFO e HFO com *scrubbers*, tem vindo a diminuir desde janeiro até ao momento. No entanto, esta diferença de custo ainda dá vantagem à instalação dos equipamentos. Por este motivo somos ainda mais encorajados a prosseguir com a constituição de um consorcio de exportação com capacidade para oferecer projetos de conversão de navios, como os equipamentos de lavagem de gases de escape de navios.

Para mais informações sobre o projeto consulte o website [www.consortex.eu](http://www.consortex.eu)



## A Indústria de Tecnologia Marítima com necessidade urgente de medidas específicas da EU

Dia 1 de abril a Sea Europe emitiu o comunicado sobre o Impacto do COVID-19 na indústria tecnologia marítima (construção/reparação naval, equipamentos e fornecimentos) europeia

A SEA Europe congratula-se com as recentes iniciativas horizontais da Comissão Europeia em resposta ao surto de COVID-19, enquanto tentam minimizar o impacto desta crise para todas as indústrias europeias. Contudo, exorta a Comissão Europeia a complementar aquelas iniciativas com políticas setoriais e apoio financeiro - adaptado às necessidades e desafios específicos dos estaleiros da Europa, da indústria de equipamentos marítimos e de sua cadeia de fornecimentos. Essas medidas devem permitir às nossas empresas lidar com as graves consequências económicas e financeiras do surto de COVID-19 e, finalmente, salvaguardar a sobrevivência deste setor estratégico.

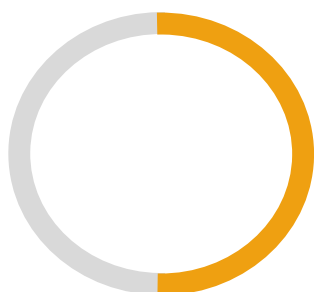
Como outras indústrias, o setor de tecnologia marítima da Europa foi duramente atingido pelo surto de COVID-19. Mas, diferentemente de outras indústrias, o setor de tecnologia marítima da Europa sentirá as reais consequências negativas do surto de COVID-19 de forma mais aguda a médio e longo prazo. Isso ocorre porque a construção/reparação naval e a fabricação de equipamentos marítimos são negócios orientados para a exportação e dependem muito das tendências macroeconómicas globais, volumes comerciais e sentimentos do mercado.

**Se a UE não adotar políticas setoriais e medidas financeiras sob medida, incluindo auxílios estatais, em apoio ao setor de tecnologia marítima da Europa, há um grande risco de a Europa perder a parte restante de seu setor estratégico de tecnologia marítima para a Ásia.**

O surto de COVID-19 já demonstrou claramente os efeitos desastrosos e perigosos da Europa ser totalmente dependente de nações estrangeiras (por exemplo, no campo de equipamentos médicos). **Esse exemplo não deve ser replicado no setor de tecnologia marítima da Europa, especialmente em tempos de tensões políticas internacionais crescentes e crescente protecionismo comercial ou em tempos de grandes ambições políticas, como o Acordo Verde Europeu.**

Sem as suas empresas, a Europa tornar-se-á totalmente dependente de nações estrangeiras. Para evitar esse risco, a **SEA Europe insta os tomadores de decisão da UE - e nacionais - a agir em apoio às necessidades, desafios, ameaças e oportunidades do setor de tecnologia marítima da Europa e a adotar políticas setoriais sob medida e apoio financeiro ao setor.**

Uma cópia do comunicado será divulgada pelos decisores políticos da União Europeia e pela imprensa. A AIN enviou o referido comunicado ao Gabinete do Secretário de Estado das Pescas.



## Secretário do Estado das Pescas – Medidas de apoio as empresas

Perante a situação epidemiológica global do COVID-19, partilhando as preocupações do setor quanto aos impactos sociais e económicos desta pandemia global, a pedido do Secretário Geral das Pescas, a AIN divulgou por todos os associados as medidas transversais de apoio as empresas com vista a minimização dos impactos sociais, económicos e financeiros dos quais se destacam:

- [Guião das Medidas de apoio as empresas](#)
- [O regime simplificado de acesso ao lay-off](#)
- [Moratória dos créditos perante as instituições financeiras](#)
- [Diferimentos das contribuições e impostos](#)
- [Apoio à tesouraria das empresas](#)

Complementando estas medidas transversais, o Ministério do Mar, adotou um conjunto de medidas excecionais de apoio as empresas e outras entidades beneficiárias do Programa Operacional Mar 2020, nomeadamente:

- Agilização dos pagamentos no âmbito do Programa Operacional Mar2020
- Acesso à linha de crédito “Capitalizar 2018/Covid-19” para fazer face às necessidades de fundo de maneo e de tesouraria.
- Criação de uma linha específica de desendividamento de 20 milhões de euros ao abrigo do regime “de minimis”
- Ajustamento nos horários dos leilões tendo em consideração a evolução do preço do pescado

Para mais informações consulte o [Despacho n.º 3651/2020](#)



## Secretário do Estado das Pescas – Portaria n.º 88-B/2020

Ainda em colaboração com o Secretário Geral das Pescas, os associados foram chamados a comentar a proposta de portaria que tem por objetivo melhorar a regulação do mercado e contribuir para a valorização do pescado. Com vista a garantir melhores condições para a valorização do trabalho das frotas pesqueiras, neste momento particularmente difícil para o país, cumpre regular a sua atividade de forma a otimizar as condições para uma maior valorização do pescado, nas quais se inclui a suspensão da atividade da frota durante o fim-de-semana, melhorando a regulação da oferta e o preço de primeira venda no início da semana.

Foi então publicada a [Portaria n.º 88-B/2020 de 6 de abril](#) que suspende a atividade da pesca, nas condições nela indicadas, no período compreendido entre as 22:00 horas de sexta-feira e as 22:00 horas de domingo e até 31 de maio de 2020.



Abril

## Sea Europe - Grupo Capital Humano

A Sea Europe, perante o cenário em que os estaleiros e as empresas de equipamentos estão, ou fechadas ou reduziram a sua atividade a 30% e em que existe o adiamento ou cancelamento de contratos e consequentemente a rutura da cadeia de abastecimento decidiu estabelecer um Grupo de Trabalho sobre a Covid-19.

Este grupo irá reunir semanalmente para monitorizar os desenvolvimentos em cada país e identificar as ações e necessidades a nível europeu.

A primeira reunião ocorreu em 31 de março e foi avaliada a situação atual dos níveis de produção / encerramento de instalações, expectativas sobre a duração dos efeitos do Covid – 19, expectativas sobre a duração, reduções atuais e esperadas da força de trabalho, medidas de saúde e segurança implementadas e esquemas nacionais / regionais disponíveis para redução temporária ou permanente da força de trabalho (medidas temporárias de desemprego, etc.).



O grupo de trabalho elaborou um questionário para avaliar como as empresas foram afetadas pelo impacto da pandemia COVID-19. Este questionário foi distribuído pela AIN aos associados e empresas do sector, e vai ser distribuído por todas as empresas europeias que fazem parte da indústria tecnológica marítima.

Entendemos como Indústria Tecnológica marítima a manutenção/reparação e construção naval, equipamentos e materiais, fornecedores de serviços de projeto e engenharia, bem como a empresa de subcontratação de trabalho.

A informação pedida é fundamental para podermos ter uma posição fundamentada no relacionamento com o poder político. O resultado da análise aos resultados do questionário foi divulgado por todos os participantes e poderá encontrar anexa ao email. Também pode encontrar as infografias para os sectores avaliados nas redes sociais da AIN (Facebook e LinkedIn).

Sumariamente resultou que o impacto do COVID - 19 no Setor de Tecnologia Marítima depende de vários fatores, como a dimensão da empresa (GE, PME ou ME), a atividade que suporta (marinha, frota mercante, pesca, turismo e lazer, meio ambiente e energia), o mercado em que opera, nacional ou internacional, entre outros.

A dimensão é um dos fatores que mais está a afetar os resultados das empresas, sobretudo quando o cumprimento das diretivas de saúde pública e de outras medidas, leva à redução do número de trabalhadores a operar em simultâneo na empresa, quer por razões de ordem familiar, quer por razões de distanciamento social em contexto laboral. As grandes empresas têm, até ao momento, podido adequar a capacidade de trabalho à menor procura, o que não foi possível nas micro e pequenas empresas, que se encontram já em situação crítica.

Não obstante, as grandes empresas do setor, sendo empresas que recorrem muito à subcontratação e, perante a eminência de uma forte redução da procura, poderão entrar numa situação económica, financeira e social crítica, com graves repercussões, nas empresas de subcontratação, muitas das quais já em situação de falência.

A intensidade do impacto nas empresas que trabalham em mercados dedicados é variável. No caso da manutenção da Armada da Marinha Portuguesa, o impacto na atividade é retratado entre Moderado e Muito Forte, dependendo dos fatores em apreciação, sendo que na pesca, as empresas consideram a sua atividade

moderadamente afetada. Empresas que apoiam outras atividades, em setores concorrenciais, como por exemplo a CN, a RCMN, a PEC e a ECS, reportaram que a sua atividade está Substancial ou Muito Fortemente afetada.

## Destaque Associado

Associado desde 1963, (Sócio Nº 12), a Lisnave – Estaleiros Navais, SA, fundada em 1961 é uma empresa de referência no mundo da manutenção e reparação naval com créditos plenamente firmados a nível internacional.

Com uma localização geográfica privilegiada, onde se cruzam navios, no Atlântico, que têm como origem ou destino o Norte da América ou a Europa, com passagem pelo Mediterrâneo ou Atlântico Sul, e com excelentes condições climáticas para trabalhos exteriores e tratamento de superfícies, a Lisnave atualmente opera na Mitrena, Setúbal, numa infraestrutura de 1 500 000 m<sup>2</sup>.

O estaleiro possui seis docas secas com capacidade até 700 000 toneladas brutas e nove cais com comprimento total de 1350m que permitem receber qualquer tipo de navio. Além disso os 20 guindastes móveis com capacidade até 100 toneladas e um pórtico de 500 toneladas, disponibiliza infraestruturas de primeira categoria para qualquer tipo de manutenção, reparação ou conversão naval.

O estaleiro está totalmente equipado com oficinas, serviços e instalações necessárias para realizar a ampla gama de tarefas necessárias para a manutenção e reparação de navios.

Durante muito tempo a Lisnave foi o estaleiro de referência para a reparação de navios tanques, mas nas últimas décadas, devido às mudanças no mercado, houve a necessidade de diversificar a atividade. A expansão para o mercado de reparação de dragas foi o resultado de isso mesmo. Tendo em vista este mercado potencial e, com um bom feedback dos principais players no mercado das dragas, a Lisnave empenhou esforços para melhorar o seu conhecimento técnico e assim prestar um melhor serviço na manutenção destes navios. A docagem de uma draga pode revelar-se um desafio, quer pelo número de equipamentos que tem a bordo quer pelas suas próprias especificidades técnicas. A sua reparação pode exigir variações nos períodos de docagem o que tem impacto direto nos projetos que seguirão. As seis docas da Lisnave





oferecem uma enorme vantagem nesse aspecto, pois possibilitam uma grande flexibilidade de gestão da ocupação das docas e assim evitar atrasos no arranque de outros projetos. A capacidade de movimentação de equipamento pesado dos navios com os meios de elevação do estaleiro, assim como das oficinas, tem-se revelado uma das grandes vantagens técnicas para reparações deste tipo.

Em 2019, a Lisnave concluiu com êxito o *upgrade* e a manutenção de nove dragas da Boskalis (Holanda), DEME e Jan de Nul (Bélgica) e Van Oord (Holanda). Até agora, em 2020, já foram reparadas três dragas da Jan de Nul, e os dois últimos projetos da Van Oord. Os trabalhos a bordo destas cinco dragas incluíram a rotina completa e manutenção dos diferentes sistemas de dragagem, sistemas de propulsão e direção, tratamento de superfícies (casco, equipamento, convés, acomodações, etc), trabalhos de tubos e *upgrading* e manutenção de outros sistemas gerais.

Este mês de março, o operador alemão de cruzeiros Plantours Kreuzfahrte, docou na Lisnave, o navio Hamburg, de 15 000 gt, para iniciar um grande projeto de modernização e atualização. É um navio de luxo para 420 passageiros, propriedade do Grupo Conti e agora operado por Plantours Kreuzfahrten. Construído em 1997, em Wismar, Alemanha, com Porto de Armamento em Bremen. Normalmente opera para Escandinávia e Mar Báltico. Além do navio de passageiros, ainda estão em reparação, dois navios graneleiros, um navio tanque, um navio LPG, um navio carga- geral, um navio químico e um porta-contentores.

#### **Eng.º Luís Braga – Novo Diretor Comercial**

Houve uma mudança na equipa de Gestão da Lisnave, com o Eng.º Luís Braga a assumir a Direção Comercial. Nos últimos 8 anos, o Eng.º Luís trabalhou no Departamento Comercial. Ingressou na empresa em 1995 como Gestor de Projeto, lugar que ocupou até 1999 quando foi promovido a Gestor dos Tubos. Em 2002, assumiu o cargo de Gestor da Produção, em 2005 passou a Subdiretor de Produção e a Subdiretor de Gestão de Projetos em 2007. Durante 2012 foi promovido a Subdiretor Comercial.

#### **Especificidades:**

- **Docas Secas:**
  - Doca n.º 20 até 700 000 DWT com 420x75 m
  - Doca n.º 21 até 700 000 DWT com 450x75 m
  - Doca n.º 22 até 300 000 DWT com 350x55 m

- Doca n.º 31 até 80 000 DWT com 280x39 m
- Doca n.º 32 até 80 000 DWT com 280x39 m
- Doca n.º 33 até 80 000 DWT com 280x39 m
- **Cais:**
  - 9 cais com comprimento total 1 400m e 6.6m de calado
- **Equipamento:**
  - 20 guindastes moveis com capacidade até 100 ton
  - 1 portico com capacidade 500ton
- **Oficinas:**
  - Caldeiraria com 6 600 m<sup>2</sup>
  - Tubos com 2 750 m<sup>2</sup>
  - Mecânica com 6 310 m<sup>2</sup>
- **Serviços:**
  - Tratamento de superficies, limpeza e pintura
  - Trabalhos em aço
  - Reparação tubagens
  - Reparação de máquinas dos principais motores e reparações de outras máquinas a bordo
  - Manutenção de aparelhos elétricos e eletrónicos
  - Recondicionamento de peças e testes não destrutivos de componentes
  - Serviços de limpeza de tanques e tratamento de lamas
  - Controlo de qualidade
- **Outros:**
  - Formação contínua
  - Foco na segurança
  - Certificação Qualidade ISO 9001 pela LRQA
  - Certificação Ambiente ISO 14001 pela LRQA
  - Certificação ISPS
  - Foco no cliente
  - Regime 24/7