

Eduardo Nery Machado Filho foi indicado para exercer o cargo de diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Por Fernanda Balbino Da Redação



[https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1_14688:1551304491/Antaq.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=66493ea&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.atribuna.com.br/image/contentid/policy:1_14688:1551304491/Antaq.jpg?f=2x1&pf=66493ea&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Auditor federal do TCU é indicado para Antaq (Antaq/Divulgação)

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Agora, o nome do executivo deverá ser sabatinado pelo Senado Federal.

O auditor federal de Controle Externo do Tribunal de Contas da União (TCU) Eduardo Nery Machado Filho foi indicado para exercer o cargo de diretor-geral da

A indicação foi feita na última terça-feira pelo presidente da República, Jair Bolsonaro. O despacho foi publicado no Diário Oficial da União (DOU).

Nery tem 49 anos e é engenheiro civil, pós-graduado em Auditoria de Obras Públicas pela Universidade de Brasília (UnB) e, em Orçamento Público, pelo Instituto Serzedello Corrêa (ISC) e pelo Centro de Formação, Treinamento e Aperfeiçoamento da Câmara dos Deputados (Cefor).

Desde 2000, é auditor federal do TCU e atuou, por cerca de 12 anos, no setor de infraestrutura do órgão. Exerceu, ainda, diversas funções, como assessor do ministro Bruno Dantas e chefe de gabinete do ministro Vital do Rêgo.

“De 2009 a 2014, ocupei o cargo de secretário de Fiscalização de Obras do Tribunal, unidade que, além de realizar auditorias em grandes projetos de engenharia, também era responsável por apoiar ações de fiscalização em outorgas de concessões de projetos de infraestrutura”, destacou o executivo em sua declaração de experiência profissional encaminhada ao Senado.

Nery também dirigiu a Ouvidoria do TCU por dois anos. E prestou assessoria técnica a comissões parlamentares de inquéritos instaladas no Congresso.

“No que se relaciona ao setor portuário, destaca-se, entre outros, a assessoria técnica prestada ao recente acórdão 1913/2020-Plenário, por meio do qual o TCU avaliou o planejamento da integração multimodal do transporte de cargas no Brasil”, destacou Nery.

O executivo é um dos autores do livro Planejamento da Licitação de Obras Públicas de Edificação e Saneamento, publicado pela editora Fórum, no ano passado. A edição aborda todas as etapas do planejamento de processos licitatórios, baseando-se na legislação vigente e trazendo o entendimento atualizado do TCU a profissionais das diversas áreas.

Antaq

Atualmente, a função de diretor-geral da Antaq é ocupada por Francisval Mendes. O executivo é diretor desde maio de 2017 e permanecerá na função até fevereiro do ano que vem.

Por regra, o nome do indicado para a Diretoria-Geral da Antaq deve passar por sabatina no Senado. Porém, ainda não há uma previsão de quando isto vai acontecer. O Senado informou que recebeu, ontem, oficialmente a indicação do executivo para o cargo.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 16/10/2020

SETOR VAI ANALISAR CAUSAS DE DEMURRAGE NO PORTO

Comitê de usuários quer identificar entraves operacionais. Antaq também debate questão
Por Fernanda Balbino Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.63369:1565718165/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&\\$p\\$f=fafdaed&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.63369:1565718165/Porto-de-Santos.jpg?f=2x1&pf=fafdaed&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Operação de contêiner no Porto de Santos: Comus defende o rastreamento dos contêineres (Foto: Divulgação/Governo do Brasil)

Identificar as causas operacionais que resultam na cobrança da sobre-estadia de contêineres será o tema de um trabalho a ser desenvolvido pelo Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus), da Associação Comercial de São Paulo (ACSP). O assunto foi discutido na terça-feira (13), em uma reunião virtual com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que recebe contribuições até a próxima sexta-feira sobre a questão.

A sobre-estadia de contêiner, também chamada de demurrage, é a taxa cobrada quando o importador permanece em posse do contêiner por um período superior ao tempo acordado. Há casos em que essa cobrança ultrapassa o valor total da carga, levando o contêiner a ser leiload, doado ou destruído.

Para o coordenador do Comus, José Candido Senna, há aspectos operacionais que interferem no tempo de operação e de permanência dos contêineres nos terminais. Para o executivo, essas questões precisam ser verificadas e sanadas, antes mesmo da definição da metodologia que vai identificar se há abusividade na prática dos armadores.

“Em Santos, é fato que as consignações médias de contêineres por atracação aumentaram de maneira expressiva. No primeiro quadrimestre de 2008, a consignação média era de 572 TEU (unidade equivalente aumcontêinerde20pés) e, no primeiro quadrimestre de 2020, foi de 1.415 TEU, um aumento de 147,4%”, afirmou o coordenador do Comus. “Santos passa por transformação tão radical, tão importante e, sob vários aspectos, positiva, mas tem implicações inclusive na demurrage”, completou.

De acordo com Senna, uma das possibilidades para eliminar os entraves operacionais é um implantar um rastreamento dos contêineres, com as informações disponibilizadas para todos os envolvidos no processo, inclusive exportadores e importadores. A ideia, ainda embrionária, é articular com autoridades para que os dados sejam inseridos em documentos já existentes, como a Declaração Única de Importação (Duimp).

“Nós entendemos que a questão, da forma como está, é extremamente onerosa para todos, inclusive o Estado, que tem que julgar processos na Justiça comum sobre o tema. Para os atores, só há custos crescentes. Neste momento, é tudo o que a gente não precisa”, destacou o coordenador do Comus.

Consulta Pública

A Antaq, órgão regulador do setor, prevê criar uma metodologia para identificar se há abusividade na cobrança de demurrage. Para isso, abriu uma consulta pública para receber sugestões dos usuários.

Os interessados em enviar contribuições deverão acessar o questionário, disponível no endereço eletrônico: <http://bit.ly/demurrageNM>. Será permitido, exclusivamente através do email: anexo_tomada032020@antaq.gov.br o envio de imagens, como mapas, plantas, fotos. O prazo será encerrado às 23h59 da próxima sexta-feira.

Fonte : A Tribuna Digital - SP
Data : 16/10/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ DESENVOLVE PAINEL DE GESTÃO DE MULTAS

Ferramenta contribui com a transparência das informações amplamente defendida pela Diretoria da Agência

A ANTAQ desenvolveu o Painel de Gestão de Multas. O objetivo é fornecer ao público informações sobre a ação da Agência no campo das multas aplicadas e cobrança por força do poder de polícia (fiscalização), tais como: quantidade e valor total das multas aplicadas no exercício; valor total de arrecadação; porcentagem de arrecadação em relação ao valor principal; porcentagem de multas encaminhadas à cobrança judicial; valor total de parcelamentos realizados e pagos no exercício; e quantidade e valor total de multas inscritas no Cadin.

Clique aqui para acessar o Painel de Gestão de Multas

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjojOTFhMTVIZWVtY2JiYy00YmRhLWEzMzktNDJiNTE2MTcuzZDQ4liwidCI6IjhlNTdmNzI3LTBINWUtNDEzMC04ZTI0LTJkNWY3YzhjMzhmNiJ9>

“O Painel de Gestão de Multas contribui com a transparência das informações amplamente defendida pela Diretoria da Agência”, ressalta o gerente de Orçamento e Finanças da ANTAQ, Daniel Scardua”, apontando que o desenvolvimento da ferramenta só foi possível em razão do engajamento das diversas áreas envolvidas no tema na Agência: Coordenadoria de Finanças; Gerência de Planejamento e Inteligência da Fiscalização; Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais; Secretaria de Planejamento e Coordenação Interna; Procuradoria Federal junto à ANTAQ; e Secretaria-Geral.

As informações disponibilizadas no Painel de Gestão de Multas são extraídas do Sistema de Fiscalização (SFIS) e das planilhas de controle da Coordenadoria de Finanças. Além disso, esses dados constam no Relatório de Gestão Anual e são exigidos pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

“Cabe lembrar que a receita oriunda das multas fiscalizatórias aplicadas pela Agência são utilizadas como parte do custeio, isto é, despesas discricionárias, das atividades desempenhadas por diversas áreas da ANTAQ, tanto na sede quanto nas unidades regionais”, detalha Scardua.

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 16/10/2020

AFRETAMENTO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR E AUTORIZAÇÃO PARA TRANSIÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS PODEM SER SOLICITADOS POR PETICIONAMENTO ELETRÔNICO

A ANTAQ informa que, desde 13 de outubro, os tipos de processo abaixo estão disponíveis para peticionamento eletrônico:

- Finalístico: Autorização de Afretamento de Embarcação Estrangeira na Navegação Interior
- Finalístico: Registro de Afretamento na Navegação Interior
- Finalístico: Autorização para Transição de Áreas Portuárias

A Agência destaca, ainda, que, com a aprovação da Resolução Normativa nº 37-ANTAQ, de 22 de setembro de 2019, que regulamenta o Peticionamento e a Intimação Eletrônicos, os processos

finalísticos relativos à fiscalização, bem como o de expedição de certidões, estão incluídos desde 11 de novembro de 2019 no rol dos processos peticionáveis eletronicamente.

Estão disponibilizados na internet (clique aqui) manuais em vídeo explicando as novas funcionalidades do SEI atinentes ao peticionamento e à intimação para Usuário Externo (sociedade e regulados).

Os tipos de processo abaixo também estão disponíveis para peticionamento:

- Finalístico: Análise de Antecipação de Receitas de Autoridades Portuárias
- Finalístico: Avaliação da Alteração da Tabela de Preços de Arrendamentos e Autorizações
- Finalístico: Avaliação e Classificação de Bens nos Portos para Reversibilidade ou Indenização
- Finalístico: Incorporação e Desincorporação de Bens da União
- Finalístico: Transferência de Controle Societário de Instalação Portuária Arrendada ou Concedida
- Finalístico: Transferência de Controle Societário de Instalação Portuária Autorizada
- Finalístico: Transferência de Titularidade de Instalação Portuária Arrendada ou Concedida
- Finalístico: Transferência de Titularidade de Instalação Portuária Autorizada

- Finalístico: Alteração de Perfil de Carga de Instalação Portuária
- Finalístico: Ampliação de Área de Instalação Portuária
- Finalístico: Outorga de Autorização de Instalações Portuárias
- Finalístico: Registro de Instalação Portuária

Veja aqui o Manual de Acesso para Usuários Externos e os Vídeos Explicativos sobre Intimação/Peticionamento Eletrônicos.

Usuários Externos

<http://portal.antaq.gov.br/index.php/sei-sistema-eletronico-de-informacoes/manual-de-acesso-para-usuarios-externos-sei/>

Vídeos Explicativos

<http://portal.antaq.gov.br/index.php/videos-explicativos-sobre-peticionamento-intimacao-eletronicos/>

Fonte : ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data : 16/10/2020



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

RETOMADA ECONÔMICA: TRÁFEGO NAS RODOVIAS JÁ REPRESENTA 93% DE RECUPERAÇÃO

Assessoria de Comunicação

Dados fazem parte da base de dados do Sem Parar, no comparativo ao mês de setembro de 2019. Análise da empresa também destaca crescimento de 65% no fluxo de veículos, no comparativo ao mês de abril, início da paralisação

São Paulo, 15 de outubro de 2020 - Dados do Sem Parar, empresa do Grupo Fleetcor e líder no mercado de pagamentos automáticos no Brasil, destacam a movimentação positiva nas rodovias brasileiras. Segundo a empresa, a circulação de veículos nas estradas durante o mês de setembro registrou recuperação de 93%, em comparação com mesmo período em 2019. Já em relação ao mês de abril, quando o país iniciou a paralisação causada pela pandemia, houve um aumento de 65%.



https://portogente.com.br/images/Rodovias_Sem_parar.jpg

Rodovias Sem parar

No comparativo com o mês de agosto, o índice do Sem Parar registrou aumento de 4,6% no volume de carros (considerando leves e pesados).

Veículos Leves x Veículos Pesados

Já no comparativo com mesmo período em 2019, destaque para os veículos pesados, com aumento de 6.35%. Vale reforçar que, no comparativo com

a movimentação do ano - período de setembro de 2019 a setembro de 2020 - este foi o mês com segundo maior volume, ficando atrás de outubro de 2019, com 1.1 %.

Atualmente o Sem Parar conta com mais de 5.5 milhões de clientes ativos em sua base, tanto no segmento B2C quanto em B2B e está presente em toda a malha pedagiada do Brasil, além de oferecer a opção de pagamento automático e mais seguro em estabelecimentos como estacionamentos, postos de combustível, drive-thrus e lava-rápidos.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 16/10/2020

3 MOTIVOS PARA PROMOVER ACORDOS DE LIVRE COMÉRCIO

Por Anne van de Heetkamp



https://portogente.com.br/images/Anne_Van.jpg

Anne Van * Vice-Presidente de Gerenciamento de Produtos GTC da Descartes

Um crescimento maciço dos acordos de comércio regionais vem ocorrendo desde os anos 90. De acordo com a World Trade Organization (WTO), atualmente mais de 300 estão em vigor. O número inclui acordos bilaterais/locais gigantes como a União Europeia (EU) e o bloco asiático ASEAN. Tais acordos se encontram atualmente em cerca de 40 países. A ratificação em progresso para acordos está com cerca de 30 deles e acordos com outros 20 estão aguardando para ser assinados. Só os EUA atualmente têm acordos com 30 países, reestabelecendo o

USMCA em 2020, e inúmeras especulações.

Muito mudou desde o estabelecimento do primeiro Acordo de Livre Comércio (ALC) em 1860. O que costumava ser uma oportunidade para uma significativa redução de taxas de direitos, e consequentemente uma posição mais competitiva em determinada região, tornou-se uma ferramenta de acesso rápido ao mercado e controle de uma relação de troca. Contudo, se a importância da redução de impostos tem sido marginalizada, por quais motivos um movimento tão forte para promover ALCs em todo o mundo ainda persiste?

Redução da burocracia

Acordos de troca não dizem respeito apenas a taxas de direitos. A facilitação e colaboração são tão importantes quanto, senão mais. Isso significa que parceiros de troca realizam esforços para reduzir a papelada nas rotas comerciais, priorizando remessas de entrada, colaborando com o intercâmbio de dados e simplificação de procedimentos.

O modelo da União Europeia

A União Europeia levou os ALCs a um passo adiante, permitindo que bens circulem livremente entre seus países com uma tarifa comum para o resto do mundo. Partindo desse princípio, os acordos administrativos e financeiros não permanecem limitados a taxas de direito e documentos de importação. Em um escopo amplo - abolindo subsídios de exportação - a transparência com o

cálculo do valor adicionado, as cooperações investigativas e outros fatores participam do pacote e simplificam o uso e a verificação das reivindicações de tais acordos.

Afrouxamento das Regras de Origem

O bloco Pan-Euro-Mediterrâneo está afrouxando suas Regras de Origem - efeito provável em 2021. Tais regras apresentam os requisitos que devem ser atendidos para beneficiar as normas dos ALCs como, por exemplo, a qualificação para tratamento preferencial. Isso permitirá que mais produtos se qualifiquem, dando aos países em desenvolvimento mais oportunidades de enquadrar suas exportações no tratamento preferencial.

Fonte : Portal Porto Gente

Data : 16/10/2020

ISTOÉ **Dinheiro**

ISTOÉ - DINHEIRO

CORREÇÃO: ECONOMIA NÃO VÊ VANTAGENS PARA TRANSFERÊNCIA DE DÍVIDAS EM VIRACOPOS

A matéria publicada na quinta-feira, dia 15, continha uma imprecisão no primeiro parágrafo. As dívidas que não poderão ser transferidas ao novo concessionário do aeroporto de Viracopos são do consórcio ABV, Aeroportos Brasil Viracopos, e não como constou. Segue texto corrigido:

As dívidas do consórcio ABV, que administra o Aeroporto Internacional de Viracopos (SP), não poderão ser transferidas ao novo concessionário do aeroporto. A decisão consta de Resolução publicada em edição extra do Diário Oficial da União na noite de quinta-feira, 15.

A Resolução, assinada pelo presidente Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e ministro da Economia, Paulo Guedes, e pelo ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, decide “pela ausência de vantajosidade da transferência à nova concessionária de dívidas adquiridas junto aos financiadores pela concessionária atual do Aeroporto Internacional de Viracopos, no âmbito de processo de relicitação”.

Em 17 de julho deste ano, o governo federal inclui o Aeroporto de Viracopos no PPI para fins de licitação. No mesmo decreto que formalizou essa decisão, ficou estabelecido que o conselho deveria, no prazo de 90 dias, se manifestar quanto à possibilidade de transferência à nova concessionária das dívidas do consórcio ABV. Essa avaliação dependia de manifestação do Ministério da Economia, que consta da resolução publicada nesta quinta-feira.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 16/10/2020

PF INVESTIGA DESVIOS EM PROGRAMA VOLTADO A PORTOS E INDÚSTRIAS NO CE

A Polícia Federal deflagrou hoje (16) mais uma operação ligada à Lava Jato, por meio da qual investiga a liberação de créditos tributários em troca de vantagens indevidas ocorridas no âmbito do Programa de Incentivo às Atividades Portuárias e Industriais do Ceará (Proapi).

A pedido da Justiça Eleitoral de Fortaleza, a Operação Marquetagem cumpre 17 mandados de busca e apreensão nas cidades de Fortaleza, São Paulo e Salvador, com o objetivo de obter “elementos probatórios acerca das condutas potencialmente ilícitas de agentes políticos e empresários envolvidos na liberação de créditos tributários oriundos do Proapi, em troca do recebimento de vantagem indevida”, informou a PF.

Segundo os investigadores, trata-se de mais uma fase a Operação Lava Jato iniciada em 2018 com a colaboração premiada dos executivos ligados a um grupo empresarial. De acordo com a PF, o grupo teria movimentado cerca de R\$ 25 milhões em pagamentos por meio da simulação de

prestação de serviços publicitários e do uso de notas fiscais frias. Há, ainda, indícios de que os recursos tenham sido usados em doações oficiais nas campanhas eleitorais de 2010 e 2014.

Segundo a PF, os investigados poderão responder pelos crimes de falsidade ideológica eleitoral, corrupção, lavagem de dinheiro e integrar organização criminosa.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 16/10/2020

“VAMOS REVOLUCIONAR AS TRANSAÇÕES COM AUTOMÓVEIS NO BRASIL”

Por Marcelo de Paula



<https://cdn-istoedinheiro-ssl.akamaized.net/wp-content/uploads/sites/17/2020/10/43-1.jpg>

Quem é Rodrigo Santoro: Empresário; Fundou a Superbid em 1999. (Crédito: Karime Xavier)

A Superbid, empresa que gerencia plataformas de pagamentos e de leilões virtuais, investiu R\$ 5 milhões na aquisição da startup Auto Arremate, especializada em vendas de automóveis entre empresas (B2B) e de particulares para empresas, o chamado C2B. Segundo Rodrigo Santoro, fundador e CEO da Superbid, a meta é ampliar a parcela dos automóveis no total dos negócios.

Por que investir em uma plataforma especializada em automóveis?

O mercado automotivo atingiu 37 milhões de veículos em 2019, segundo dados do Sindipeças, somados carros, caminhões, ônibus e comerciais leves. Atualmente há uma grande ineficiência quando uma pessoa física quer vender um automóvel e essa ineficiência custa caro. Usando essa plataforma, o vendedor consegue condições de venda melhores.

Como isso funciona?

O proprietário que quiser vender o automóvel vai a uma concessionária ou a uma loja, que insere os dados do veículo no sistema, como ano, condições e preço de venda. A plataforma envia essas informações para cerca de 30 mil participantes e detecta a melhor oferta. Uma vez fechado o negócio e as condições de pagamento, o vendedor pode usar o dinheiro para pagar a entrada de um veículo mais novo, por exemplo.

Como a plataforma é remunerada?

O comprador paga um valor fixo pela transação. E as concessionárias ganham um spread na diferença dos preços de compra e de venda dos carros usados. Para elas é um bom negócio, pois a margem de lucro na venda do carro zero quilômetro tem diminuído com o passar do tempo.

Quanto tempo duraram as negociações?

Foi um processo rápido e as negociações foram principalmente virtuais, pois começaram após a pandemia. Eles nos procuraram e o negócio foi fechado. Atualmente, os automóveis representam 25% das transações da Superbid, e consideramos que há muito espaço para crescer. Por exemplo, podemos desenvolver plataformas específicas para grandes concessionárias, como as das locadoras de veículos.

Como sua plataforma de pagamentos se insere nisso?

Vimos um grande potencial neste mercado e uma grande capacidade de geração de negócios e tecnologia na Auto Arremate, o que permitirá ampliar as operações digitais com a nossa plataforma de pagamentos, a Conta Digital S4Pay. Isso vai revolucionar as transações com automóveis usados no Brasil.

TECNOLOGIA

Home Broker e app recebem R\$ 10,5 milhões em investimentos

A Clear Corretora investiu R\$ 10,5 milhões no lançamento de um novo home broker e de um aplicativo para celular. Entre as novidades, foi criado no home broker um módulo swing trade, em

que o investidor pode acompanhar seus ativos e criar listas ou carteiras com as suas ações. Já no módulo day trade é possível visualizar as informações de seis formas diferentes. Além de ter mais de 15 opções de estudo e 15 opções de desenho. No caso do novo aplicativo, o investidor consegue monitorar as maiores altas e baixas do dia, ver em tempo real os ativos que possuem maior liquidez e ainda conferir playlists de ativos criadas especialmente para cada tipo de investidor, entre outras funcionalidades.

CORA

Parceria com Visa para emitir cartões

A fintech Cora acabou de ser homologada pelo Banco Central como banco número 403. Com isso, a empresa firmou parceria com a Visa para emissão de cartões de débito que serão distribuídos para clientes da conta digital que a Cora oferece a proprietários de pequenos negócios. As parceiras também estudam o lançamento de um cartão de crédito que possibilite o fechamento da fatura em mais de uma data. "Diferentemente de pessoas físicas que recebem o salário em um dia específico, uma empresa recebe de seus clientes diversas vezes ao mês", disse Igor Senra, CEO e fundador da Cora.

Número da semana - -6,4%

É a estimativa do Fundo Monetário Internacional (FMI) para a queda do Produto Interno Bruto per capita do Brasil, neste ano. Para 2021, a previsão é de crescimento de 2,2%. O percentual está abaixo da média dos demais emergentes, que devem ter retração de 4,7% em 2020 e alta de 4,8% no ano que vem. Para a média global, a estimativa do Fundo é de queda de 5,6% neste ano e expansão de 4% no seguinte. Já o PIB geral (soma de todos os produtos e serviços do País) vai encolher 5,8%, seguido por uma recuperação de 2,8% no ano que vem. Para o Fundo, a economia nacional vai seguir em ritmo lento até 2025, quando a projeção é de crescimento de 2,2%, menos da metade da prevista para os emergentes: 4,7%. Não é só o PIB que vai encolher mais do que o de outros países. O FMI prevê que a taxa de desemprego feche 2020 em 13,4% (a previsão anterior era de 11,9%) e suba ainda mais no próximo ano, para 14,1% de desempregados. Além do Brasil, apenas Venezuela e México deverão ver o desemprego aumentar em 2021.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 16/10/2020



EXTRA ONLINE

CSN VÊ MERCADO AÇO NO BRASIL FORTE ATÉ 1º TRI DE 2021, VAI ELEVAR PREÇOS EM NOVEMBRO

(Por Alberto Alerigi Jr.)

SÃO PAULO (Reuters) - A situação de desequilíbrio entre oferta e demanda de aço no Brasil deve persistir até o fim do primeiro trimestre de 2021, com forte movimento de recomposição de estoques de compradores da liga, acompanhado por uma recuperação de setores industriais, afirmaram executivos da CSN nesta sexta-feira.

A empresa que divulgou forte resultado na véspera, incluindo alta de 27% nas vendas de aço no terceiro trimestre ante mesmo período do ano passado, vai aproveitar o momento e aplicar um novo ajuste de preços em novembro, disseram executivos durante teleconferência com analistas.

"Hoje o prêmio é negativo em laminados a quente e a frio da ordem de 5% a 6%, permitindo, sim, um novo aumento...Vamos aumentar em 10% em novembro (os preços de aços planos) e 7,5% no (aço) zincado", disse o diretor comercial da CSN, Luis Fernando Martinez, referindo-se à diferença de preço entre o aço produzido no Brasil e o importado, que segue mais caro que o nacional. A empresa também vai aumentar os preços de aços longos em novembro, em 10%, disse.

De janeiro a agosto, a CSN elevou os preços de aços planos laminados a quente para setores como distribuidores em cerca de 40%, enquanto os aços laminados a frio tiveram incrementos acumulados de 29%, disse Martinez. Em outubro, a empresa elevou seus preços entre 11,75% e 13,5%, acrescentou.

Martinez afirmou que os reajustes ocorreram para compensar diferenças de preços nos mercados internacionais, além de fortes altas nos custos com matérias-primas como minério de ferro e carvão, exacerbados por variações cambiais.

O executivo afirmou que a CSN já iniciou negociações para elevar preços de aço vendido a montadoras de veículos e outros setores industriais, como de linha branca. Nestes segmentos, a empresa trabalha com contratos de mais longo prazo, semestrais ou anuais, que até agora não foram impactados pela variação de preços sofrida pelo setor de distribuição.

"Não tem como a gente falar em índice menor que 30% para as montadoras", disse Martinez. "Não é questão de oferta e demanda, mas de reposição de custo", acrescentou.

As montadoras de veículos foram fortemente impactadas pela paralisação do mercado após a adoção de medidas de isolamento social desde o fim de março. De lá para cá, com a flexibilização das medidas, as vendas têm mostrado forte recuperação, o que tem feito entidades que representam o setor a reduzirem suas previsões de queda de vendas para o ano.

O presidente da CSN, Benjamin Steinbruch, disse que no terceiro trimestre a companhia consumiu todo seu estoque de aço, incluindo o "de emergência", mesmo trabalhando a plena capacidade. Segundo ele, com o alto-forno 2 da usina de Volta Redonda (RJ) voltando a trabalhar "cheio" a partir de novembro, a empresa deverá conseguir reduzir mais seus custos fixos.

"Acreditamos que a partir do quarto trimestre, a questão de oferta e procura (por aço) começa a se equilibrar", disse.

PLANOS

Diferente de trimestres anteriores, quando executivos da empresa mencionaram eventuais planos para vendas de ativos e mesmo IPO da área de mineração, na teleconferência desta sexta-feira não houve comentários a respeito.

Apesar disso, Steinbruch mencionou que conforme a CSN consiga reduzir sua alavancagem no final de 2021 para o nível de 2,5 vezes a dívida líquida sobre Ebitda ajustado, poderá aproveitar oportunidades de aquisições.

Nesta frente, o executivo citou um cenário de consolidação na indústria de cimento causado por crises anteriores que deixaram alguns produtores em condição de fragilidade diante de níveis elevados de ociosidade de capacidade produtiva.

"Acreditamos que vai haver uma mudança significativa em termos de consolidação, já que a ociosidade que se apresenta não é toda verdadeira", disse Steinbruch. "Tem muita capacidade nominal que não tem viabilidade de custo. Acreditamos que tem possibilidade de crescimento orgânico e, eventualmente, oportunidades de aquisição", acrescentou.

Steinbruch afirmou que em mineração a empresa tem feito investimentos para ampliar capacidade de produção e que eles são "autossustentáveis". Já em siderurgia, o foco da empresa está em ganhos de produtividade e de qualidade. "Tem potencial grande a ser explorado nisso", disse.

Sobre os desdobramentos para ampliação da oferta de gás natural no país e seu aproveitamento como fonte de matéria-prima e de energia por setores industriais, Steinbruch afirmou que a CSN está "em posição de estudar alternativas de investimento nessa área", mas não deu detalhes.

Fonte : Extra Online

Data : 16/10/2020

RAÍZEN AVANÇA EM BIOGÁS DE CANA E MIRA AQUISIÇÕES EM GERAÇÃO DISTRIBUÍDA DE ENERGIA

Por Luciano Costa

SÃO PAULO (Reuters) - A Raízen inaugurou oficialmente nesta sexta-feira uma usina de geração de energia com biogás produzido a partir de subprodutos de cana, uma tecnologia que a empresa pretende agora testar para possível aplicação também em caminhões e tratores de sua frota.

Joint-venture da Cosan com a anglo-holandesa Shell, a companhia ainda tem planos de usar esse biogás de cana para atender diretamente a demanda de clientes por eletricidade em um modelo de negócios conhecido como geração distribuída (GD), disse à Reuters o presidente da Raízen, Ricardo Mussa.

A geração distribuída tem crescido rapidamente no Brasil, principalmente com instalações que envolvem placas solares em telhados ou terrenos para atender a demanda de residências e empresas, e a Raízen buscará avançar nesse nicho, inclusive com possíveis aquisições ou parcerias, acrescentou o executivo.

Segundo Mussa, a Raízen já concluiu a implementação de seus primeiros sistemas de geração distribuída, com tecnologia solar, e pretende acelerar investimentos no setor, uma vez que acredita ter vantagem frente aos concorrentes nesse nicho devido à ampla carteira de clientes para os quais a produção das instalações de GD poderia ser vendida.

"Meu principal gargalo hoje é a velocidade de implementação de mais projetos. Isso nos leva até a pensar: será que não tem projetos prontos no mercado, empresas com quem possamos conversar? A resposta é sim, estamos buscando parcerias, aquisições, para acelerar o projeto de GD dentro da companhia."

Um evento da empresa com parceiros, como postos de gasolina e outros clientes, mostrou que eles têm interesse até maior do que se esperava por soluções envolvendo GD, acrescentou o CEO.

"Já conseguimos o mais difícil, que é ter um mercado e um produto bem aceito por esse mercado."

A busca por possíveis compras ou associações, no entanto, está focada em empreendimentos de GD solar, uma vez que na área de biogás a Raízen pretende apostar em projetos próprios, a serem desenvolvidos pela Raízen Geo Biogás, uma joint venture da empresa com a Geo Energética para investimentos em biogás.

BIOGÁS E BIOMETANO

A usina de geração a partir de biogás inaugurada nesta sexta-feira, em Guariba, no interior de São Paulo, terá operação e comercialização a cargo da Raízen Geo Biogás.

A unidade tem 21 megawatts em capacidade e funciona tanto com torta de filtro quanto vinhaça, subprodutos da cana-de-açúcar, ao fazer uso de duas tecnologias diferentes. Com investimentos de cerca de 153 milhões de reais, a planta vendeu antecipadamente a produção em um leilão realizado pelo governo em 2016 para atender à demanda futura por energia.

"A ideia é que a gente não precise de leilão para seguir com novos projetos", disse Mussa, ao revelar que a Raízen já mapeou outras 10 de suas unidades que poderiam ser alvo de iniciativas similares para produção de biogás.

Os resultados da primeira usina serão analisados atentamente, até para tomada de decisão sobre qual a melhor tecnologia a ser adotada nas próximas iniciativas em biogás.

"Claro que não vamos sair como loucos fazendo projetos, mas não tenho dúvida de que outras virão. E as novas plantas que vão ser construídas, gostaria muito de construí-las nesse formato

novo. Queremos no início da próxima safra ter isso bem claro, (mas) pode ser que os testes demorem mais."

O executivo acrescentou que vê um potencial ainda maior para biometano a ser produzido com os mesmos subprodutos da cana, que poderia eventualmente ser usado em caminhões ou tratores da frota própria da Raízen.

O uso do biometano nos veículos está sendo testado em parceria com a Scania, para verificar se o combustível terá desempenho adequado à realidade dos trabalhos no campo.

"Eu acredito mais até no biometano, acho que ele tem o valor agregado da substituição do diesel, é maior que energia elétrica", afirmou Mussa. "Tem também uma série de externalidades positivas para nossa produção de açúcar e etanol. Você torna o etanol mais sustentável, o açúcar mais sustentável, pois está tirando o combustível fóssil", explicou.

Isso permitira, inclusive, uma maior criação de valor para a Raízen por meio da emissão de mais créditos de descarbonização, os CBIOs, segundo ele.

Criados no âmbito de um programa do governo para fomentar biocombustíveis, o RenovaBio, os chamados CBIOs precisam ser comprados por distribuidoras de combustíveis para compensar emissões pela venda de combustíveis fósseis.

Os CBIOs são emitidos por produtores de biocombustíveis, e usinas atestadas como com maior grau de eficiência conseguem obter mais certificados pelo mesmo volume de etanol vendido.

Fonte : Extra Online

Data : 16/10/2020

MILÍCIA DE ECKO EXPANDIU ATUAÇÃO PARA O PORTO DE ITAGUAÍ, MANGARATIBA E ANGRA DOS REIS, SEGUNDO INVESTIGAÇÕES

Por Rafael Nascimento de Souza



https://extra.globo.com/incoming/24696534-75e-07f/w640h360-PROP/armas_ecko.jpg

Durante coletiva são exibidas as armas apreendidas em força-tarefa da Polícia Civil com a PRF realizada em Itaguaí. Durante coletiva são exibidas as armas apreendidas em força-tarefa da Polícia Civil com a PRF realizada em Itaguaí. Foto: Luiza Moraes / Agência O Globo

RIO — Investigações da Polícia Civil e informações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), identificaram que a milícia de Wellington da Silva Braga, o Ecko, tem expandido a cada dia seu domínio territorial. Para isso, tem contratado ex-traficantes de Mangaratiba, Angra dos Reis e de várias cidades da Região da Costa Verde. Segundo a Polícia Civil, células paramilitares foram criadas nestes locais.

Além disso, a PRF e a Receita Federal detectaram que o Porto de Itaguaí está sendo usado pelo bando para fazer qualquer tipo de contrabando.

— Em relação ao Porto (de Itaguaí), estamos monitorando e reforçando as fiscalizações específicas para apreender os produtos ilícitos dessa quadrilha. Com a Receita (Federal) já fizemos diversas operações. Nesta semana apreendemos mais de R\$ 1 milhão em TV Box da milícia — disse Rômulo da Silva, da PRF.

O delegado Fábio Freitas Salvadoretti afirma que o grupo de Ecko tem se fortalecido na região da Costa Verde.

— O objetivo da milícia é expandir território. Sabemos que eles estão migrando para Mangaratiba, Angra e municípios daquela região. Já existem investigações. Eles querem tomar toda aquela

área e por isso estão contratando ex-trafficantes nativos para aumentar o domínio territorial. A narcomilícia está dominando aquela região — destacou Salvadoretti, delegado da Core.

Para a Polícia Civil, as células da milícia estão sob comando do narcomiliciano Ecko. Entretanto, para a instituição a morte de 17 milicianos em 24 horas atinge diretamente a espinha dorsal do bando.

— A morte desses milicianos afeta muito porque todos esses mortos atuavam de forma violenta naquelas regiões — afirmou o delegado.

A Polícia Civil tem mapeado o bando que tem atuado na Costa Verde Fluminense.

Fonte : Extra Online

Data : 16/10/2020

COMPRAS DE PETRÓLEO DA CHINA DESACELERAM DEVIDO A ALTOS ESTOQUES E COTAS LIMITADAS

Por Muyu Xu e Florence Tan

PEQUIM/CINGAPURA (Reuters) - A China pisou no freio após um firme movimento de compras de petróleo à medida que os estoques se tornaram crescentes e as cotas de importação limitaram as possibilidades de negócios.

O enfraquecimento da demanda chinesa no último trimestre de 2020 ocorre em meio a novos lockdowns, e um aumento nos casos de coronavírus na Europa e nos Estados Unidos reduz o consumo de petróleo, acrescentando mais pressão baixista nos preços da commodity.

O maior país importador de petróleo bruto tem sido um mercado essencial para produtores do setor forçados a despejar o excesso de oferta, com o preço atingindo os menores patamares em décadas durante o auge da pandemia da Covid-19.

"A recuperação da demanda chinesa tem sido muito, muito forte e se você remover parte desta força, isso geraria um impacto baixista no mercado (global de petróleo)", disse Lachlan Shaw, diretor e chefe de pesquisas de commodities no National Australia Bank (NAB).

O país importou um recorde de 2,108 bilhões de barris, ou 12,8% da oferta global total, durante o período, de acordo com dados alfandegários da China e da Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês).

Com uma média de 11,36 milhões barris por dia (bpd) no segundo trimestre e 11,68 milhões de bpd no terceiro, as compras de abril a setembro foram 16,5% maiores em relação ao mesmo período de 2019, fornecendo um suporte vital aos preços quando a economia global fraquejou.

No entanto, as importações da China podem agora cair até 1,7 milhão de bpd, ou 14,5%, em relação ao ritmo do terceiro trimestre nos últimos três meses de 2020, disse Shi Fenglei, diretor associado da IHS Markit.

Fonte : Extra Online

Data : 16/10/2020



SUPERÁVIT DO BRASIL COM CHINA SOMA R\$ US\$ 28,8 BI DE JANEIRO A SETEMBRO, DIZ FGV

O saldo da balança comercial em setembro foi de US\$ 6,2 bilhões, o maior da série histórica mensal desde 2001.



https://s2.glbimg.com/3UE7llwwA7n1YpTJKpQs5K_Y5AI=/620x350/e.glbimg.com/og/ed/f/original/2020/08/07/pexels-tom-fisk-2226458.jpg

Exportação, importação, comércio exterior, logística, balança comercial (Foto: Pexels)

A China foi responsável por 68% do saldo da balança comercial brasileira acumulado de janeiro a setembro de 2020. O superávit do Brasil com a China foi de US\$ 28,8 bilhões no período. Os dados são do Indicador de Comércio Exterior (Icomex) divulgado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV). O saldo da balança comercial em setembro foi de US\$ 6,2 bilhões, o maior da série histórica mensal desde 2001.

No acumulado de janeiro a setembro, o superávit ficou em US\$ 42,2 bilhões, o segundo maior. Segundo a FGV, a expectativa é que o País encerre o ano com um superávit de aproximadamente US\$ 58,5 bilhões. O volume exportado pelo Brasil cresceu 0,4% de janeiro a setembro de 2020, ante o mesmo período do ano anterior. O volume importado no período recuou 8,1%.

Na comparação com setembro de 2019, as exportações recuaram 4,0% em volume em setembro deste ano, enquanto as importações encolheram 18,7%. "A acentuada desvalorização da taxa de câmbio efetiva real ajuda a conter as importações e barateia o preços dos produtos brasileiros no comércio exterior", apontou a FGV, em nota. No entanto, a forte desvalorização da moeda brasileira ante o dólar também aumenta os custos de setores que utilizam insumos e componentes importados, como o segmento automotivo e eletrônico.

"A agricultura é também onerada em termos de seus insumos; no entanto, o peso dos importados para este setor é menor e a demanda chinesa tem assegurado o crescimento das nossas exportações. Outra questão relevante é como os operadores de comércio exterior estão analisando a desvalorização. Comércio exterior exige um olhar que vai além do curto prazo. Nesse contexto, mesmo com a forte desvalorização do real, os exportadores e importadores tendem a ser mais cautelosos e podem estar adiando decisões, como, por exemplo, a substituição de fornecedores estrangeiros por domésticos", completou a FGV.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 16/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS CANCELA CONTRATAÇÃO DO NOVO FPSO DE JUBARTE

Por Gustavo Gaudarde - 16 de outubro de 2020 - Em Mercado offshore, Petróleo e gás

A Petrobras anunciou nesta sexta (16) o cancelamento da contratação do novo FPSO para o campo de Jubarte, o chamado projeto Integrado do Parque das Baleias. Segundo a companhia, nova licitação será aberta e a entrada em operação será postergada em um ano, para 2024.

O projeto é pensado para aumentar o fato de recuperação dos reservatórios do Parque das Baleias. Prevê, por exemplo, capacidade para processar 100 mil barris/dia de óleo e 180 mil barris/dia de água – em 2017, detalhamos o projeto.

A Yinson foi a única empresa habilitada na concorrência, após a desclassificação do consórcio Bluewater/Saipem.

Nova fornecedora no mercado brasileiro, a Yinson tem sede na Malásia, venceu a disputa e foi contratada para construir e afretar um dos FPSOs do projeto de revitalização de Marlim – o outro está com a Modec.

“Frente ao contexto econômico do cenário da covid-19, [a Petrobras] postergou em cerca de um ano o Projeto Integrado do Parque das Baleias, ficando o início de operação e o primeiro óleo para 2024, porém preservando o escopo do projeto que prevê o remanejamento de poços entre plataformas em operação no ano de 2022”, explicou a Petrobras, em nota.

Jubarte e Marlim são os únicos projetos do plano de negócios atual da Petrobras com entrada de novos FPSOs na Bacia de Campos. Em Marlim as duas unidades estão contratadas para 2022 e 2023 e serão utilizadas para substituir o sistema de produção atual. As plataformas existentes serão progressivamente descomissionadas.

Os três FPSOs em operação em Jubarte (Cidade de Anchieta, P-57 e P-58), produziram no primeiro semestre deste ano cerca de 195 mil barris/dia de óleo e 5 milhões de m³/dia de gás natural, mas a produção está em queda desde 2016, em decorrência da menor recuperação de óleo, mas também da retirada de algumas plataformas que já integraram o sistema de produção.

No campo, foi feita a primeira extração de óleo do pré-sal, em 2008, por meio da P-34, que já foi desativada. A maioria dos reservatórios, contudo, está no pós-sal da Bacia de Campos.

Jubarte é resultado da unificação do antigo Parque das Baleias – campos de Baleia Anã, Baleia Azul, Baleia Franca, Cachalote, Caxaréu, Mangangá, Pirambu e o próprio Jubarte, todos descobertos no antigo bloco BC-60.

Em 2014, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) determinou a unificação dos ativos, desencadeando uma disputa arbitral com a Petrobras que durou cinco anos, já que a unificação implica em maior pagamento de participações especiais, um tipo de royalty em que a alíquota é maior de acordo com a produção total dos campos.

Em 2019, foi assinado um acordo que desbloqueou o pagamento de R\$ 1,6 bilhão para o governo do Espírito Santo e municípios que fazem fronteira com o campo.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 16/10/2020

EXCLUSIVO: RUDIMAR LORENZATTO DETALHA A NOVA ESTRATÉGIA DE CONTRATAÇÃO DOS FPSOS PRÓPRIOS DA PETROBRAS

Por epbr - 16 de setembro de 2020 - Em Mercado offshore, Newsletter Comece seu Dia, Petróleo e gás

Quem faz Felipe Maciel, Guilherme Serodio e Larissa Fafá

Editada por Gustavo Gaudarde

gustavo@epbr.com.br

em jogo

A Petrobras será mais criteriosa na escolha dos fornecedores responsáveis pela construção de suas novas plataformas próprias, incorporando lições aprendidas no projeto dos FPSOs replicantes, afirma Rudimar Lorenzatto, diretor de Desenvolvimento da Produção, que detalha a estratégia em entrevista à epbr.

— “A contratação é para o FPSO completo, estando todo fornecimento sob responsabilidade da licitante. No novo modelo de contratação, estamos priorizando a redução de interfaces”, explica.

— Após um hiato de sete anos desde a contratação da última plataforma própria para o pré-sal, a Petrobras voltou ao mercado para encomendar duas unidades – P-78 e P-79 – para o campo de Búzios, maior projeto em desenvolvimento no país.

— “O processo rigoroso de seleção de empresas de EPC e de subcontratadas, como estaleiros e empresas de engenharia” é um dos pilares da nova estratégia, que conta com a inclusão de novas tecnologias.

— “As lições aprendidas foram incorporadas no comissionamento e partida do sistema de tratamento e compressão de gás, que compõe metade do sistema da planta de processo do pré-sal e que trazem o benefício de reduzir o tempo para atingimento de produção plena”.

Na íntegra: As sete lições dos replicantes para a contratação das novas plataformas próprias da Petrobras

Nesta terça (15), a Petrobras anunciou o início das negociações com a SBM para afretar o FPSO Almirante Tamandaré para o campo de Búzios, na Bacia de Santos. A contratação será feita de forma direta, com base na Lei das Estatais, de 2016.

— Será a maior unidade de produção de óleo e gás a operar no litoral brasileiro e uma das maiores do mundo, capaz de processar diariamente 225 mil barris de óleo e 12 milhões de m³/dia de gás natural. Primeiro óleo previsto para 2024.

HVO: por dentro do debate. A consulta pública da ANP sobre a especificação do diesel verde no Brasil gerou um racha no governo, opondo, de um lado, a equipe econômica e áreas ligadas ao setor de energia, contra o Ministério da Agricultura e setores próximos dos produtores agropecuários.

— É a antecipação do debate sobre como o diesel verde será inserido no mercado. As contribuições foram recebidas até o último dia 2, e audiência ocorrerá na quinta (17). epbr

Artigos: Ricardo Pinto, doutor em engenharia química e Consultor Sênior da Petrobras, escreve sobre os benefícios do diesel obtido a partir da hidrogenação, tanto técnicos, quanto ambientais e econômicos.

— “A competição entre os tipos de biodiesel (base éster e base parafínica) certamente faria com que a sociedade em geral, e principalmente os consumidores, pudessem usufruir das vantagens do diesel renovável sem sentir no bolso”, destaca. epbr

Donato Aranda e Donizete Tokarski, da Ubrabio, por sua vez, questionam a alternativa do coprocessamento e a entrada no mercado, equiparável ao biodiesel, do diesel desenvolvido pela Petrobras.

— “Diferente do que vem sendo alegado por agentes do governo, o avanço da Petrobras – que já detém cerca de 80% do mercado de diesel no Brasil – sobre o mandato de biodiesel, ao invés de “aumentar a concorrência” vai aumentar o monopólio da estatal sobre o mercado de combustíveis”, afirmam. epbr

Ao criar uma nova cota de etanol isenta da tarifa de importação, o governo Bolsonaro manteve o benefício apenas para os produtores nacionais do biocombustível, excluindo importadores e distribuidoras.

— A renovação da cota – uma pauta do candidato à reeleição Donald Trump – provoca reações no Congresso Nacional. O senador Jacques Wagner (PT/BA) tenta reverter a medida.

— Mas o benefício não deve resultar, no curto prazo, em volumes significativos chegando à costa brasileira, apontam analistas consultados pelo Valor.

— Mesmo com tarifa zero, o produto importado perde competitividade por causa do dólar elevado e pelos preços praticados nos EUA, que estão se recuperando do baque provocado pela pandemia.

Foi aberto o período de reserva para pequenos investidores comprarem ações da Compass Gás e Energia antes de sua estreia na bolsa, prevista para 30 de setembro. A companhia é controlada pela Cosan.

— Com o dinheiro captado, a Compass pretende fazer potenciais aquisições de empresas e investimentos em privatizações considerados estratégicos para consolidação de ativos de distribuição de gás, além de reforçar sua estrutura de capital. Valor

O Cade aprova aquisição pela Ouro Preto Óleo e Gás de 65% da participação da Petrobras nos campos de Pescada, Arabaiana e Dentão, em águas rasas da Bacia Potiguar, no Rio Grande do Norte. epbr

Os setores de petróleo, combustíveis e lubrificantes estão entre os segmentos mais afetados pela pandemia de covid-19 no Brasil, lista portaria do Ministério da Economia. Também estão na relação os setores de energia elétrica e gás natural e biocombustíveis.

— A lista “é destinada a orientar as agências financeiras oficiais de fomento, inclusive setoriais e regionais, acerca dos setores mais impactados pela crise ocasionada pela covid-19”.

A Agência Internacional de Energia (IEA) cortou sua projeção para a demanda por petróleo em 2020, citando cautela sobre o ritmo de recuperação da economia após a pandemia de coronavírus.

— Reduziu a previsão para 2020 em 200 mil bpd, para 91,7 milhões de bpd, na segunda revisão para baixos dos números em dois meses. UOL

A chegada do furacão Sally à costa do Golfo nos EUA fez o petróleo subir mais de 2% nessa terça (15), mesmo com as projeções negativas sobre a recuperação da demanda. O Brent para novembro avançou 2,3%, fechando o dia cotado a US\$ 40,53 por barril, enquanto o WTI registrou alta de 2,7%, cotado a US\$ 38,28. Reuters

As distribuidoras de energia elétrica vão precisar de um reequilíbrio econômico-financeiro de R\$ 5,5 bilhões a R\$ 6 bilhões em seus contratos para neutralizar o impacto da pandemia no fluxo de caixa das empresas em 2020, segundo cálculos da Abradee.

— A associação, que reúne 40 distribuidoras do país, estima redução média entre 20% e 25% no Ebitda das companhias.

— A estimativa será levada à Aneel. Se as perdas forem plenamente reconhecidas, os consumidores poderão arcar com aumento médio de 2,5% a 3% nas contas de luz, por meio de revisões tarifárias extraordinárias, aplicadas individualmente. Valor

O Ministério da Economia manteve em 4,7% a estimativa para a queda do PIB brasileiro em 2020. O número foi divulgado nessa terça-feira (15/9) no Boletim Macrofiscal do orçamento de 2020, publicação da Secretaria de Política Econômica do ministério. É a mesma previsão divulgada pela equipe econômica em maio e em julho.

— Segundo o boletim, os indicadores econômicos sugerem uma retomada da atividade econômica neste trimestre, apesar da retração da economia entre abril e junho.

— Ainda de acordo com a equipe econômica, a indústria e o comércio devem ser o motor da atividade no 3º semestre deste ano e o setor de serviços deverá ganhar protagonismo nos últimos meses de 2020. G1

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 16/10/2020

JOSÉ SERRA PROPÕE RASTREIO DE GASTOS COM ROYALTIES

Por Guilherme Serodio - 16 de outubro de 2020 - Em Congresso, Royalties

O senador José Serra (PSDB/SP) protocolou um projeto de lei complementar para aumentar a fiscalização na aplicação de recursos provenientes de pagamento de royalties da exploração de petróleo e gás natural.

O PLP 243/2020 altera o artigo 53 da Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar Nº 101, de 4 de maio de 2000) para definir que despesas feitas com recursos de royalties devem ter sua execução orçamentária discriminada por categoria econômica e grupo de natureza da despesa.

Serra afirma ainda que os riscos fiscais associados ao uso desses recursos são “imensos”, especialmente quando envolvem despesas correntes obrigatórias de longa duração, como folha de pessoal ou pagamento de aposentadorias do setor público. Segundo o senador, a transparência é fundamental para garantir a boa gestão dos recursos públicos, principalmente os relacionados ao petróleo que “é nosso, mas não é eterno”.

“Na nossa federação, constata-se a existência de municípios que dependem das receitas de royalties para bancar o salário de funcionários públicos ou outros gastos correntes. Portanto, se não é possível carimbar a destinação dessa fonte de receitas para gastos que beneficiam futuras gerações — como acontece com os investimentos públicos”, argumenta o senador.

O projeto foi apresentado no final de setembro e aguarda designação de relator.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 16/10/2020

RODRIGO MAIA QUER APROVAR PEC EMERGENCIAL ANTES DO ORÇAMENTO DE 2021

Presidente da Câmara considera aprovação da Lei de Cabotagem complexa, mas acredita em votação neste ano

Por epbr - 16 de outubro de 2020 - Em Congresso

O presidente da Câmara, Rodrigo Maia (DEM-RJ), afirmou que a PEC Emergencial precisa ser aprovada antes do Orçamento de 2021. No entanto, ele considera o calendário apertado por causa das eleições municipais e da necessidade de cumprir os prazos regimentais. Segundo sua previsão, as votações devem ocorrer entre o Natal e o Ano Novo, ou então será necessário prosseguir com uma autoconvocação do Congresso em janeiro. A declaração foi dada em “live” nesta quinta-feira no auditório do Banco BMG, em São Paulo.

Rodrigo Maia afirmou que, se o Congresso abrir mão do recesso de janeiro, a sucessão da presidência da Câmara e do Senado não deve ser prejudicada. No entanto, ele alertou que a eleição para a Mesa deve ser misturada com os debates da agenda legislativa. “Vai ser uma confusão dos diabos. Vamos deixar a eleição da Câmara para última semana”, alertou.

“Impossível aprovar Orçamento sem PEC Emergencial. Do meu ponto de vista, é um risco para o governo”, alertou o presidente da Câmara. “Fora do teto de gastos não há saída, com um futuro mais difícil ainda do que tivemos num passado recente. Bons marcos regulatórios, com credibilidade, trazem investimentos. Mas o investimento não virá se o teto de gastos não for resolvido. Não adianta ter Lei do Gás e Cabotagem sem teto de gastos.”

Espaço para cortar

Rodrigo Maia avaliou que, apesar do cenário econômico pessimista, ele está otimista com o apoio das deputadas e dos deputados para agenda econômica. “Eles têm dado demonstração muito firme de apoio a esta agenda. A gente vai conseguir avançar. É difícil, os temas são duros, vão gerar desgaste a curto prazo, mas é melhor do que ter a economia afundando e as desigualdades aumentando.”

Para o presidente da Câmara, é necessário não apenas cortar despesas para garantir recursos do programa de renda mínima, mas também para organizar os gastos públicos para o período pós-pandemia. No entanto, Maia lamentou que parte do Parlamento não compreende o que significa o teto de gastos. “Nosso problema não é receita, mas despesa. Esta é uma questão que tenho

conversado com muitos parlamentares para que compreendam aonde há espaço para cortar. Quanto mais reduzir despesas, mais espaço o parlamentar vai ter para alocar recursos com melhor qualidade para suas regiões eleitorais.”

O presidente da Câmara observou que o crescimento histórico das despesas correntes “olha o passado e esquece o futuro”. “O orçamento público já tira da sociedade uma carga tributária que compete com os países ricos. A sociedade não está mais disposta a colaborar, e com razão, porque não vê o retorno daquilo que entrega ao estado.”

Rodrigo Maia teme que, se o País não resolver o problema principal de credibilidade, haverá um crescimento maior do juro de longo prazo, aumentando o risco de perder o controle sobre a dívida pública.

Tributos

O presidente da Câmara afirmou que os fundos de compensação não são um entrave para a reforma tributária. “Claro que não vamos fazer reforma tributária tirando receitas do governo federal para inviabilizar o governo”, analisou. “O governo federal emite dívida e moeda. Estados e municípios precisam da melhoria no ambiente de negócios.”

Rodrigo Maia lembrou que, ao compartilhar a mesma base tributária em um IVA nacional, os entes federados terão menos conflitos. “Haverá uma lei complementar pequena, com poucas páginas, que organize isso. E precisamos de um comitê gestor onde governadores, prefeitos e governo federal participem.”

O presidente da Câmara ainda lamentou as distorções do sistema tributário, com cargas diferentes para sistemas de pessoa física, lucro presumido e Simples. “Quem é pessoa física usando pessoa jurídica deveria pagar como qualquer trabalhador”, defendeu. Ele chegou a apoiar a tributação sobre os dividendos, “mas com uma redução da alíquota da pessoa jurídica”. “Essa divisão, toda concentrada no IRPJ, não acaba estimulando os investimentos”, ponderou.

Rodrigo Maia apontou para a necessidade de rediscutir o Simples, que conta com subsídio tributário de R\$ 80 bilhões. “Dá impressão de que a produtividade das empresas do Simples não é equivalente das outras. A gente não sabe se está gerando tanto emprego assim. Do tamanho que o Simples ficou, virou uma produção de empresas que acaba gerando custo alto para sociedade com pouco resultado efetivo de emprego para o Brasil.”

O presidente da Câmara ainda voltou a criticar as desonerações, que segundo ele foram “um desastre” no governo Dilma Rousseff. “No máximo gerou manutenção de emprego e aumento de resultados em alguns setores”, afirmou.

Em uma análise da tramitação das principais propostas econômicas do governo no Congresso, Rodrigo Maia acredita que a modernização da lei cambial seja votada rápido. Já a Lei da Cabotagem seria mais complexa, por causa da quantidade de interesses envolvidos “Mas também deve ser votada neste ano”, espera. O presidente da Câmara também afirma que a privatização da Eletrobrás deve ficar apenas para depois das eleições.

Por Francisco Brandão, Agência Câmara de Notícias

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 16/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO DECIDE NESTA SEXTA-FEIRA SE VAI ZERAR TARIFAS DE IMPORTAÇÃO DE SOJA E MILHO

Medida já foi adotada para o arroz para aumentar a oferta no mercado doméstico. Assunto será discutido em reunião da Câmara de Comércio Exterior

Por *Eliane Oliveira*



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24695208-20b-243/FT1086A/652/xsoja.jpg.pagespeed.ic.K8SvUQ-d0-.jpg>

Colheita de soja: taxa de importação pode ser zerada
Foto: Ueslei Marcelino / Reuters

BRASÍLIA — Cerca de um mês depois de reduzir a zero, até dezembro deste ano, a alíquota de importação de arroz de países que não fazem parte do Mercosul, o governo poderá fazer o mesmo com a soja, farelo de soja, óleo de soja e milho. A suspensão temporária das tarifas está na pauta de uma reunião do Grupo Executivo da Câmara de Comércio Exterior (Geceex), nesta sexta-feira, e o objetivo é forçar a queda dos preços no mercado interno.

A redução das alíquotas de produtos do complexo soja e do milho vem sendo cogitada há algum tempo. Há alguns dias, a Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) pediu a diminuição das tarifas de milho e soja, atualmente em 8%.

A entidade justificou o pedido alegando alta nos custos de produção de carnes suína e de frango e dos ovos. Usados como alimentos para os animais, soja e milho chegaram a ficar 70% mais caros em alguns locais, em relação ao ano passado. Segundo uma fonte do governo, as empresas processadoras de grãos também apoiam a medida.

No sábado passado, o presidente Jair Bolsonaro demonstrou que está incomodado com o aumento do preço da soja. Disse que a ministra da Agricultura, Tereza Cristina, iria marcar uma reunião com os grandes produtores, para discutir o assunto, mas deixou claro que sua intenção não é tabelar ou congelar as cotações do produto no Brasil.

O preço da saca de 60kg de soja no porto de Paranaguá subiu 77% neste ano. Esse aumento faz com que os produtores avaliem ser mais atraente direcionar seus produtos para a exportação. Com isso, a oferta de soja no país diminuiu e os preços aumentaram. De acordo com dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), o preço médio do óleo de soja de 900 ml no Rio de Janeiro subiu 40%, de R\$ 4,15 em janeiro para R\$ 6,90 em setembro deste ano.

De janeiro a setembro, as importações de soja subiram 314,7% em valor e 326,6% em volume, segundo o Ministério da Economia. As compras do Paraguai e da Argentina, isentas de impostos, aumentaram, respectivamente, 488,4% e 255,3%. Principal concorrente do Brasil no mercado internacional, os Estados Unidos enviaram ao mercado brasileiro, no período, 333,7% a mais do que nos nove primeiros meses de 2019.

No caso do milho, tanto exportações como importações estão em queda este ano. As vendas ao exterior caíram 32,1% em valor e 29,2% em volume. As compras tiveram decréscimos de 7,3% em dólares e 13,6% em quantidade. A expectativa é que, com a queda do Imposto de Importação, o país compre mais milho de fora. Hoje, o Brasil importa milho do Paraguai e da Argentina e os EUA seriam beneficiados com a isenção do tributo.

Já o impacto da redução da alíquota de importação de arroz, que antes da suspensão era de 12%, só deverá ser sentido com maior intensidade a partir deste mês, acreditam técnicos da área econômica. Até setembro, a alta acumulada nas compras externas do produto era de 95,6%, mas a base de comparação, no ano passado, era muito baixa, uma vez que o Brasil não é tradicional comprador do produto de mercados de fora do Mercosul.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/10/2020

BOLSONARO INDICA TRÊS MILITARES PARA A DIRETORIA DA AUTORIDADE NACIONAL DE PROTEÇÃO DE DADOS

Ao todo são cinco os nomes indicados, que ainda precisam ser aprovados pelo Senado. Órgão será responsável por fiscalizar o cumprimento da LGPD

Por Sérgio Matsuura



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24695704-fb9-1a1/FT1086A/652/xpzzb8694-1.jpg.png.pagespeed.ic.QXJAVOz3uZ.jpg>

O Ministro da Ciência, Tecnologia, Inovações e Comunicações, Marcos Pontes, ao lado de Waldemar Gonçalves Ortunho Junior, presidente da Telebras e um dos indicados para a diretoria da ANPD Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

RIO – Quase um mês após a entrada em vigor da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), o governo de Jair Bolsonaro indicou na noite desta quinta-feira, em edição extra do Diário Oficial, os cinco nomes para a diretoria da Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD). Entre eles, três são militares. A nomeação ainda depende de aprovação no Senado.

Foram indicados o atual presidente da Telebras, Waldemar Gonçalves Ortunho Junior, para mandato de seis anos; o diretor do Departamento de Segurança da Informação do GSI, Arthur Pereira Sabbat, para mandato de cinco anos; e o engenheiro Joacil Basilio Rael, para quatro anos de mandato. Todos de carreira militar.

Além deles, foram indicadas a diretora de Serviços de Telecomunicações do Ministério das Comunicações, Miriam Wimmer, para mandato de dois anos; e a advogada Nairane Farias Rabelo, única representante do setor privado, para mandato de três anos.

— A nomeação de militares é uma característica do atual governo. Não posso dizer se isso é bom ou ruim, porque não é o fato de serem militares que desabonam a capacidade técnica — avalia o advogado Adriano Mendes, especialista em privacidade e proteção de dados. — Mas o ideal seria uma diretoria mais diversificada, com pessoas olhando para as questões técnicas, para o governo e para a sociedade. A indicação está muito focada no governo.

Cabe à ANPD “zelar, implementar e fiscalizar o cumprimento” da LGPD. O texto da lei lista, diretamente, 24 competências do órgão, além de oito pontos a serem regulamentados e outras funções referentes à aplicação das novas regras.

A indicação dos nomes é o primeiro passo, mas ainda distante para a estruturação efetiva da autoridade. Além da diretoria, a ANPD terá corregedoria, ouvidoria, assessoramento jurídico e unidades administrativas, além do Conselho Nacional de Proteção de Dados Pessoais e da Privacidade, que ainda não foi formado.

Sem a autoridade, a aplicação da lei fica prejudicada. É ela, por exemplo, a responsável por exigir que as empresas forneçam dados pessoais requeridos pelos titulares. Cabe a ela oferecer “padrões e técnicas” para os processos de anonimização, e para determinar os padrões mínimos de segurança de dados.

— A LGPD é um filho muito querido, mas que nasceu prematuro — compara Mendes. — A lei não deveria ter entrado em vigor sem a ANPD em operação.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/10/2020

APÓS GUEDES PEDIR ‘NOVO FUTURO’ PARA AMAZÔNIA, GOVERNO AUMENTA INCENTIVOS DA ZONA FRANCA DE MANAUS

Decreto de Bolsonaro determina que bens de informática produzidos lá terão isenção de IPI e redução do Imposto de Importação

Por Manoel Ventura



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24695050-246-af/FT1086A/652/xPolo-Industrial-de-Manaus.jpg.pagespeed.ic.M6NEa58Lb6.jpg>

Polo Industrial de Manaus Foto: Divulgação / Suframa

BRASÍLIA — Um dia depois de o ministro da Economia, Paulo Guedes, pedir “um futuro diferente” para a Amazônia, o governo editou um decreto, nesta quinta-feira, que aumenta os incentivos na Zona Franca de Manaus.

O decreto do presidente Jair Bolsonaro, segundo a Secretaria-Geral da Presidência da República, determina que bens de informática industrializados na Zona Franca de Manaus terão isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e redução do Imposto de Importação.

Já investimento em inovação tecnológica, além da pesquisa e desenvolvimento, “serão contrapartida para recebimento dos benefícios com a finalidade de propiciar o desenvolvimento tecnológico e científico com ganhos econômicos para sociedade”.

O texto ainda inclui a possibilidade de investimentos para a chamada indústria 4.0, “o que irá contribuir para diminuir a distância tecnológica do Brasil para outros países”.

De acordo com o governo, o benefício fiscal somente abrangerá bens de tecnologia da informação e comunicação relacionados pelos ministros da Economia e da Ciência, Tecnologia e Inovações.

“Além disso, os beneficiados deverão investir, anualmente, no mínimo 5% do seu faturamento bruto em atividades de pesquisa, desenvolvimento e inovação a serem realizados na Amazônia Ocidental ou no Estado do Amapá, conforme plano de pesquisa, desenvolvimento e inovação a ser apresentado à Suframa”, diz o governo.

Em seminário nesta quarta-feira, Guedes disse querer “um futuro diferente para a Amazônia”, que não seja baseado em incentivos à indústria de carbono.

Para o ministro, a região não pode continuar dependendo da Zona Franca de Manaus, sob o risco da capital amazonense “se transformar numa São Paulo”.

— Vamos desenhar um futuro diferente para a Amazônia, invés de transformar numa São Paulo. Quer dizer, um centro industrial com cinturão de miséria e pobreza em volta, que é o que vai acontecer com o tempo, se nós deixarmos isso ser baseado em subsídios industriais de uma economia velha — disse Guedes.

O governo não informou o custo do decreto. A Zona Franca de Manaus representa uma renúncia fiscal anual de cerca de R\$ 29 bilhões.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/10/2020

BRASIL E EUA ASSINAM NA SEGUNDA-FEIRA ACORDOS PARA FACILITAR O COMÉRCIO BILATERAL

Assinatura acontecerá em uma cerimônia virtual com representantes dos dois países

Por Eliane Oliveira



https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24632094-dfd-79c/FT1086A/652/x65742297_EC13-03-2017Homens-trabalham-no-navio-Kypros-sendo-abastecido-de-soja-no-terminal-T.jpg.pagespeed.ic.SGky-n0TMR.jpg

*Navio sendo abastecido de soja no Porto de Santos
Foto: Paulo Whitaker / Reuters*

BRASÍLIA - Sob pressão de empresários dos dois países e a poucas semanas da eleição americana, os governos do Brasil e dos Estados Unidos assinarão, na próxima

segunda-feira, três acordos para melhorar o intercâmbio bilateral: facilitação de comércio, boas práticas regulatórias e anticorrupção.

Em uma cerimônia virtual, os atos serão firmados, do lado brasileiro, pelos ministros da Economia e das Relações Exteriores, Paulo Guedes e Ernesto Araújo, e, pelos EUA, o representante do Escritório de Comércio (sigla em inglês, USTR) dos EUA, Robert Lighthizer.

A assinatura dos acordos ocorrerá paralelamente a um evento, também virtual, que acontecerá segunda e terça-feira e terá a participação de altos funcionários dos dois governos, além de executivos de grandes empresas, chefes de instituições multilaterais e formadores de opinião.

O presidente Jair Bolsonaro e o secretário de estado americano, Mike Pompeo, estão entre aqueles que vão proferir discursos sobre as relações bilaterais no primeiro dia da conferência.

Quer ir para Europa e EUA? Confira as regras dos países e os cuidados na hora de viajar

A expectativa é que, com os acordos, os custos do comércio bilateral caiam em até 15%. Além dos problemas que dificultam o intercâmbio, a balança comercial é deficitária para o Brasil, que teve um saldo negativo de US\$ 3,1 bilhões no período de janeiro a setembro deste ano.

Além disso, conforme estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI), divulgado pelo GLOBO no último sábado, mais de US\$ 700 milhões deixam de ser exportados aos EUA por ano, devido às medidas de defesa comercial aplicadas por Washington.

— Há muitos anos o setor privado brasileiro defende uma agenda mais ampla e ambiciosa com os americanos nessa vertente comercial — disse o diretor de Desenvolvimento Industrial da CNI, Carlos Eduardo Abijaodi.

Em 2019, o intercâmbio de bens e serviços foi superior a US\$ 100 bilhões. Os investimentos diretos das empresas americanas no Brasil foram de cerca de US\$ 70 bilhões e o total investido por empresas brasileiras nos EUA foi a ordem de US\$ 39 bilhões.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 16/10/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SAFRA ELEVA PREÇO-ALVO PARA CSN (CSNA3) APÓS RESULTADOS ACIMA DO ESPERADO

Siderúrgica teve EBITDA trimestral de R\$ 3,5 bilhões

Por **JENNE ANDRADE** - jennifer.andrade@estadao.com

- A CSN (CSNA3), Companhia Siderúrgica Nacional, abriu a temporada de balanços do terceiro trimestre de 2020 com números positivos

- O lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) ficou em R\$ 3,5 bilhões, resultado 82% acima do trimestre anterior e 17% superior às expectativas do Banco Safra
- O resultado acima do esperado fez a instituição financeira rever o preço-alvo para as ações da siderúrgica, de R\$ 17,60 para R\$ 23, com classificação de compra

A CSN (CSNA3)-0,05%, Companhia Siderúrgica Nacional, abriu a temporada de balanços do terceiro trimestre de 2020 com números positivos. O lucro antes dos juros, impostos, depreciação e amortização (EBITDA) ficou em R\$ 3,5 bilhões, resultado 82% acima do trimestre anterior e 17% superior às expectativas do Banco Safra.

O valor acima do esperado fez a instituição financeira rever o preço-alvo para as ações da siderúrgica, de R\$ 17,60 para R\$ 23, com classificação de compra. Considerando o patamar de preço de R\$ 19,60, registrado nesta sexta-feira (16), às 15h35, a projeção significaria um salto de 17,35% dos papéis em 2021.

De acordo com o Safra, os números melhores do que as estimativas para o período foram puxados pelos volumes de aço comercializados no mercado interno, que tiveram alta de 50% em relação ao trimestre anterior, somando 923 mil toneladas. O volume de vendas de minério de ferro também surpreendeu, com uma alta de 18% em relação aos meses de abril, maio e junho, totalizando 9,2 milhões de toneladas.

As estimativas do banco para o volume de aço comercializado e de minério de ferro giravam em torno de altas de 30% e 4%, respectivamente. O lucro líquido, no entanto, veio em R\$ 1,3 bilhão, abaixo das estimativas do Safra, de R\$ 1,5 bilhão.

“No 3T20, os estímulos na China proporcionaram forte recuperação de margens de siderurgia e mesmo diante da pandemia a demanda por minério de ferro aumentou, proporcionando elevação dos preços de referência. Os estoques de minério nos portos e usinas permaneceram em níveis baixos em função da oferta apertada, o que garantiu preços altos no período”, explica a CSN, no documento.

Outro indicador positivo foi a queda da alavancagem (endividamento). A CSN registrou uma dívida líquida de R\$ 30,6 bilhões, equivalente a uma relação 3,67 vezes o EBTDA. No trimestre anterior, a dívida líquida foi de R\$ 33,1 bilhões, em uma relação de 5,17 vezes o indicador.

Resultado pressiona ações

Só com a expectativa de divulgação do balanço da CSN, as ações chegaram a subir 5,71% na última quinta-feira (16), para R\$ 19,45. Na abertura das negociações desta sexta-feira (17), já após divulgação dos resultados, os papéis chegaram a bater R\$ 20,22, mas logo depois reverteram para queda e chegaram às mínimas de R\$ 19,04. Às 15h35, as ações estavam em trajetória de recuperação, cotadas a R\$ 19,60.

A volatilidade pode estar ligada a novos fatos. “O balanço foi muito bom, a gente viu um terceiro trimestre muito forte, mas o mercado também está de olho no IPO de CSN Mineração”, explica Ilan Arbetman, analista da Ativa Investimentos

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 16/10/2020

BOLSONARO DIZ QUE ACABOU COM OS 'PACOTES DE MALDADES' PARA O AGRONEGÓCIO

Em visita a Guariba (SP) para inaugurar planta de biogás, o presidente falou sobre a maior flexibilidade da legislação ambiental em seu governo e disse que o Ministério do Meio Ambiente não só não atrapalha o setor como "ajuda em muito"

Por José Maria Tomazela e Emily Behnke, O Estado de S.Paulo

GUARIBA e BRASÍLIA - Em mais um sinal de apoio ao agronegócio, o presidente Jair Bolsonaro afirmou nesta sexta-feira, 16, que o homem do campo tem seu governo como aliado. Durante inauguração da planta de biogás da Raízen, em Guariba (SP), ele disse que os produtores não serão mais afetados pelo que chamou de "pacote de maldades", em referência a medidas ligadas à preservação do meio ambiente incentivadas por outros países.

Discursando para empresários e produtores rurais, o presidente voltou a abordar a maior flexibilidade da legislação ambiental em seu governo e disse que o Ministério do Meio Ambiente não atrapalha o agronegócio. "Quando falam que sou benquisto pelo pessoal do campo, pelo pessoal do agronegócio, o nosso Ministério do Meio Ambiente não atrapalha a vida de vocês, muito pelo contrário, ajuda em muito. Lembrem como há algum tempo o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) e o ICMBio (Instituto Chico Mendes da Biodiversidade) tratavam vocês. Nós não criamos dificuldades. Não criamos dificuldade para vender facilidade."



Segundo o presidente, o agronegócio brasileiro se expande sem devastar reservas. "Nosso governo deu oportunidade para que o índio possa explorar seu território da melhor maneira", disse.

<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/4/4/1602862757644.jpg>

Jair Bolsonaro

Bolsonaro em visita à nova unidade produtora de Biogás da Raízen. Foto: Marcos Corrêa/PR

Minutos antes, o ministro Ricardo Salles (Meio Ambiente) havia dito que a cadeia sucroenergética brasileira é "exemplo de sustentabilidade para o mundo" e que os canaviais "ajudaram a recuperar a fauna" ao recompor as áreas de preservação permanente nas fazendas de cana-de-açúcar.

Bolsonaro criticou países europeus e citou "o presidente de um grande país da Europa que quase sempre está na vanguarda para nos criticar", numa referência a Emmanuel Macron, presidente da França, crítico da política ambiental do governo brasileiro. "Acabou o tempo que o chefe de Estado ia para fora e voltava para cá com um pacote de maldades e quem pagava a conta geralmente era o homem do campo."

Apesar da fala de Bolsonaro, em setembro o governo brasileiro prorrogou a cota de importação de 187,5 milhões de litros de etanol norte-americano sem imposto por mais 90 dias. A medida provocou críticas do setor produtivo do biocombustível, cujas principais lideranças estavam no evento desta manhã, e foi comemorada principalmente pelo governo de Donald Trump. O aliado de Bolsonaro está em campanha para se reeleger e enfrentava dificuldades para ter o voto de produtores de etanol nos Estados Unidos.

O presidente afirmou ainda que o Brasil está saindo vitorioso da crise causada pela pandemia do novo coronavírus, que já infectou mais de 5 milhões de brasileiros e matou mais de 152 mil pessoas no País. "A nossa economia tem reagido muito bem, cada vez mais acredito na palavra, no trabalho do Paulo Guedes (ministro da Economia) e sua equipe, de modo que estamos saindo, sim, em 'V', de vitória, dessa crise. Se Deus quiser, em pouco tempo voltaremos à normalidade."

Em agosto, a economia brasileira cresceu 1,06% em relação a julho, segundo o Índice de Atividade Econômica (IBC-Br), considerado uma prévia do Produto Interno Bruto (PIB). Outros indicadores, no entanto, indicam desemprego recorde em razão da pandemia e uma previsão de queda de 5,03% no PIB em 2020. Desde o início do período pandêmico, o presidente tem demonstrado mais preocupação com a economia do País do que com a gravidade da doença.

Jair Bolsonaro chegou à usina de Bonfim, da Raízen, na companhia dos ministros de Minas e Energia, Bento Albuquerque, da Casa Civil, Braga Neto, e Ricardo Salles, além do secretário nacional de Assuntos Fundiários, Nabhan Garcia.

Ele e os ministros vestiam a camisa do XV de Novembro de Piracicaba, time de futebol patrocinado pela Raízen, que está na série A2, a segunda divisão do futebol paulista. As 15 pessoas que ocuparam as cadeiras colocadas no palco ladeando o presidente, entre elas cinco deputados federais, estavam sem máscaras e não respeitavam o distanciamento. O uso do protetor facial é obrigatório por lei no Estado de São Paulo. O presidente não falou com a imprensa. Ao fim da cerimônia, segundo a assessoria, Bolsonaro viajou para Porto Real, no Rio de Janeiro.

Biogás

Resultado de joint-venture com a Geo Energética, a planta de biogás da Raízen é uma das maiores do mundo, com 21 megawatts de capacidade instalada. A produção anual da planta será de 138 mil megawatts/ano, suficiente para abastecer uma cidade de 200 mil habitantes.

É a primeira do País a produzir energia com subprodutos da produção de açúcar e etanol, como torta e linhaça, antes considerados resíduos inservíveis. A usina processa 5 milhões de toneladas de cana anualmente. / COLABOROU EMILY BEHNKE

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 16/10/2020

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

GERDAU ESTÁ A UM VOTO DE VENCER JULGAMENTO SOBRE ÁGIO INTERNO

Autuação de R\$ 367 milhões é analisada pela 2ª Turma do TRF da 4ª Região

Por Adriana Aguiar — De São Paulo



[https://s2.glbimg.com/SPaNETJUdkEkGradZQsceRlaAiA=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/b/Q7wK92SuSPKr1OSjPeXA/foto16leg-101-tribu-e1.jpg](https://s2.glbimg.com/SPaNETJUdkEkGradZQsceRlaAiA=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/B/b/Q7wK92SuSPKr1OSjPeXA/foto16leg-101-tribu-e1.jpg)

Advogado Mauricio Faro: voto do relator reconhece o fundamento jurídico que levou ao planejamento tributário — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Gerdau Aços Especiais está a um voto de vencer disputa com a Fazenda Nacional no Tribunal Regional Federal (TRF) da 4ª Região, com sede em Porto Alegre. Há, por enquanto, dois dos três votos necessários para cancelar a autuação fiscal por uso indevido de ágio gerado a partir de

reorganização societária entre 2004 e 2005.

O julgamento é importante para os contribuintes e, segundo advogados, poderá ser o primeiro resultado favorável no TRF da 4ª Região sobre ágio interno - dentro do mesmo grupo econômico. Em caso anterior sobre o tema, o TRF manteve parte da autuação sobre ágio interno, em 2015, contra o grupo Dass, fabricante de calçados (processo nº 5004003-95.2014.404.7202).

Já o processo envolvendo a Todeschini, em que o contribuinte ganhou, especialistas não o consideram como precedente sobre ágio interno porque houve aquisição de empresa fora do grupo (processo nº 5005789-24.2012.4.04.7113).

No TRF da 3ª Região, com sede em São Paulo, há duas decisões desfavoráveis, uma delas envolve a Viação Cometa, que já recorreu ao Superior Tribunal de Justiça (STJ). Nesse caso (processo nº 0027143-60.20 09.4. 03.6100), os desembargadores entenderam que a operação de

ágio interno estaria vedada legalmente, com base em normas do Conselho Federal de Contabilidade e da Comissão de Valores Mobiliários.

A outra decisão, de 2014, tem como parte o Grupo Libra. Advogados, porém, não a consideram como precedente negativo, por envolver argumentos diferentes dos atuais (processo nº 00172372.2010.4.03.6100).

O ágio consiste em um valor pago, em geral, pela rentabilidade futura de uma empresa adquirida ou incorporada. Pode ser registrado como despesa no balanço e amortizado para reduzir o valor do Imposto de Renda e CSLL a pagar. Contudo, a Receita Federal autua contribuintes quando interpreta que uma operação entre empresas foi realizada apenas para reduzir tributos.

O processo da Gerdau (nº 5058075-42.2017.4.04.7100) envolve uma autuação de R\$ 367 milhões. A Receita cobra Imposto de Renda e CSLL. A companhia levou o embate à Justiça após perder na Câmara Superior do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), em 2016, por voto de qualidade - desempate pelo representante da Fazenda. Em 2018, obteve sentença favorável na 16ª Vara Federal de Porto Alegre.

A amortização do chamado ágio interno foi feita no período de setembro de 2005 a junho de 2010, depois de aporte de capital social ocorrido em uma sequência de operações de reorganização societária, iniciadas em 2004. As mudanças geraram autuações fiscais, inclusive contra outras controladas da Gerdau. Para a empresa, foram operações regulares, que geraram ágio em razão de cisão da Gerdau Açominas.

O caso começou a ser julgado no TRF em sessão telepresencial em 29 de setembro. O relator na 2ª Turma, juiz federal convocado Alexandre Rossato da Silva Ávila, disse em seu voto que as operações societárias que deram origem ao “ágio interno”, glosado pela fiscalização, ocorreram antes da Lei nº 11.638, de 2007.

A norma, complementada pela Lei nº 11.941, de 2009, promoveu alterações na Lei das Sociedades Anônimas (nº 6.404, de 1976) ao instituir novos critérios para determinar a avaliação dos investimentos e seus respectivos registros contábeis, sobretudo e coligadas e controladas.

Segundo o magistrado “até então, não havia tratamento tributário e contábil específico para o ágio resultante de operações entre empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico”. Em decorrência das alterações, houve a edição do Ofício Circular da CVM nº 1, de 2007, disciplinando o ágio interno, e a Orientação Técnica OCPC nº 2, de 2008, do Comitê de Pronunciamentos Contábeis, que tratou do assunto.

O juiz ressaltou que a Lei nº 12.973, de 2014, que proibiu a amortização do ágio nas operações de incorporação, fusão ou cisão é posterior à operação. “Ocorre que, quando os referidos ágios foram registrados pelos contribuintes, nem a contabilidade nem o direito proibiam o seu registro”, disse. O entendimento do relator foi seguido pela desembargadora Maria de Fátima Freitas Labarrère. O julgamento foi suspenso por pedido de vista do desembargador Rômulo Pizzolatti.

Além da Gerdau Aços Especiais, a Gerdau Aços Longos e a Gerdau Açominas foram autuadas pela mesma operação. Pelo menos quatro cobranças foram mantidas pela Câmara Superior em 2016.

A Gerdau Aços Longos já teve sentença favorável na 11ª Vara Federal de Execução Fiscal do Rio de Janeiro para anular dois autos de infração pelo uso de ágio da mesma reorganização societária do grupo de 2004. Ao analisar o processo, o juiz Silvío Wanderley do Nascimento Lima entendeu que não havia “qualquer irregularidade” na reestruturação societária (processo nº 0143649-58.2017.4.02.5101).

O valor das autuações chega a R\$ 5 bilhões, segundo o Formulário de Referência da Gerdau de 2017. Parte das decisões obtidas no Carf nesses processos chegaram a ser incluídos na Operação Zelotes e estão sendo investigados para apurar supostos atos ilícitos.

Para o advogado Maurício Faro, sócio do BMA Advogados, o voto do relator foi além da sentença, que havia entendido que na época da operação não existia vedação em lei para o aproveitamento do ágio interno. “É um voto importante e traz equilíbrio ao reconhecer, sobretudo, o fundamento jurídico que levou ao planejamento tributário”, diz.

Diego Miguita, sócio de VBSO Advogados, considera que o voto do relator não poderia estar mais acertado e coerente com a legislação tributária vigente na época. “É precisamente o entendimento que deverá prevalecer no Judiciário, abordando detalhadamente o contexto histórico que induziu a construção da legislação tributária atual”, afirma.

Nunca houve antes da Lei nº 12.973, de 2014, diz Miguita, restrição sobre ágio decorrente de operações entre partes que mantinham alguma relação societária.

A Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) informa que a questão não está definida, diante do pedido de vista do desembargador Pizzolatti. Caso ele vote a favor da União, afirma o órgão, haverá novo julgamento pela turma ampliada. A Gerdau, por nota, diz que “aguarda, com o respeito de sempre, o pronunciamento final do TRF-4.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 16/10/2020

COLHEITA DE TRIGO AVANÇA NOS ESTADOS DO SUL EM MEIO A PREÇOS FIRMES

Tendência é que as farinhas fiquem mais caras no país nos próximos meses

Por Fernanda Pressinott — De São Paulo

Se existe um conceito mais antigo na economia do que a relação entre oferta e demanda, ninguém conhece. Mas no mercado brasileiro de trigo, que depende de importações, a máxima está sendo ignorada. Apesar de a colheita no país ter avançado e chegado à metade do volume previsto para a safra 2019/20, os preços do cereal não caíram. Em média, continuam firmes em torno de R\$ 1,3 mil a toneladas no Paraná e em US\$ 1,2 mil no Rio Grande do Sul.

Assim, a tendência é que as farinhas subam no país nos próximos meses, com reflexos sobre derivados. Edson Csipai, gerente nacional de origemação de trigo da Bunge - uma das maiores indústrias do ramo no país - afirmou que o valor médio do trigo já subiu 65% desde janeiro, enquanto a farinha teve alta de 18%. “O trigo perfaz 75% do custo da produção de farinhas. Isso coloca uma pressão forte nos preços daqui para o fim do ano e preocupa a indústria”, disse ele no 5º Encontro da Cadeia Produtiva do Trigo, evento virtual promovido pelo Sindustrigo-SP.

Para Csipai, três fatores explicam o comportamento atípico dos preços. Em primeiro lugar, disse, muitos produtores estão capitalizados por causa de ótimos resultados com a venda de grãos, como a soja; em segundo lugar, porque o mercado internacional está pujante, com preços firmes; e, finalmente, o câmbio tem sido favorável aos exportadores, com efeitos sobre a paridade doméstica.

“O Rio Grande do Sul já vendeu 950 mil toneladas de trigo ao exterior, de uma safra prevista de 2,7 milhões de toneladas. Isso ajuda a manter os preços firmes”, disse. Segundo ele, com esse volume comprometido, os primeiros carregamentos do Estado vão direto para o porto, limitando a oferta interna. Os produtores do Paraná têm uma demanda mais firme dentro do país por contar com uma indústria moageira maior, mas também garantem boas remunerações com a possibilidade de exportar.

Não bastassem essas questões, a safra gaúcha deverá ser menor que o inicialmente previsto, diante da seca que atinge importantes áreas produtoras. Se agora estão previstas 2,7 milhões de toneladas, há dois meses as previsões indicavam 3,3 milhões.

A seca preocupa ainda mais quando se olha para a Argentina, principal origem do trigo importado pelo Brasil. “Córdoba não vê chuva há três meses. Outras regiões sofrem menos, mas a produtividade será pequena”, afirmou. A Argentina colheu 22,5 milhões de toneladas na safra

passada e, em 2020/21 - próxima temporada que poderá atender o Brasil -, a previsão não passa de 17,5 milhões.

“Se tudo der certo, os argentinos terão 10 milhões de toneladas para exportações e o Brasil deve absorver 6 milhões. Mas, novamente, com a demanda internacional firme, eles não reduzirão seus preços”, afirmou Csipai.

O executivo também lembrou que o produtor argentino está retendo seu trigo como nunca se viu. “Com o câmbio como está, a cada quilo vendido hoje eles têm menos pesos amanhã”. Segundo ele, o câmbio oficial da Argentina indicava em março que cada dólar valia 62 pesos. Agora, esse câmbio está em 77 pesos (desvalorização de 24% da moeda Argentina). Mas o câmbio paralelo indicava 80 pesos para cada dólar em março e agora indica 170 pesos (desvalorização de 113%).

“A diferença entre os câmbios era de 29% e agora é de 120%. O produtor tem medo de vender. Quer ter ativo que valha na mão e vai segurar seu trigo. Além disso, eles ficaram desgostosos porque o governo argentino reduziu o imposto de exportação de soja, mas não de trigo”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 16/10/2020

PESANDO A CONVENIÊNCIA E A PRIVACIDADE

O Google, lembra ele, já controla os passos de 4,5 bilhões de pessoas no mundo, 150 milhões no Brasil - todas as que usam o sistema Android nos seus celulares

Por Ricardo Lessa — De São Paulo

Se um dia a inteligência artificial dominar as pessoas, elas não vão nem saber. O comentário é de um dos maiores conhecedores da internet no país, Silvio Meira, professor extraordinário da Cesar School, fundador e presidente do conselho do Porto Digital em Recife.

O Google, lembra ele, já controla os passos de 4,5 bilhões de pessoas no mundo, 150 milhões no Brasil - todas as que usam o sistema Android nos seus celulares. Não existe a opção de aceitar ou não o sistema que vem embutido no telefone.



[https://s2.glbimg.com/oYWWy_14wmg7HSJ6gRFR_X1ew1Q=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/S/t/Xbmzt9TUK5Azy5SApWbw/foto16emp-111-redes-b9.jpg](https://s2.glbimg.com/oYWWy_14wmg7HSJ6gRFR_X1ew1Q=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/S/t/Xbmzt9TUK5Azy5SApWbw/foto16emp-111-redes-b9.jpg)

Meira: “Apagar contas nas redes sociais não resolve e não ocorrerá em larga escala” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O consumidor tem, sim, a opção de apagar o histórico das pesquisas feitas com o Google na internet - fonte de receita para as empresas que trabalham com os dados dos internautas. Mas a maioria das pessoas não sabe que pode fazer isso. E há também aqueles que não se importam em informar seus dados em troca de serviços e produtos - a conveniência pesa mais do que a privacidade.

A situação apresentada no filme “Dilema das Redes”, sucesso no Netflix, onde adolescentes são aprisionados por redes de ódio e de depreciação de auto-estima, não é apenas um dilema, segundo Meira. São vários. Nenhum de fácil solução. “Apagar contas nas redes sociais não resolve e não acontecerá em larga escala”, diz. Mais do que uma lei nacional, segundo Meira, o que é preciso hoje para controlar os gigantes do mundo de dados - Google, Facebook, Apple e Amazon - é um acordo internacional. “O poderio desses gigantes é tão grande, que não é mais possível deixar de investigá-los”.

Para ele, a Lei Geral de Proteção de Dados, recém-votada pelo Congresso Nacional, poderá proteger a privacidade do cidadão, porém não resolve os outros problemas.

Um dos colaboradores na elaboração da nova lei é Ricardo Campos, docente-assistente na Universidade Goethe, na Alemanha e diretor do Instituto LGPD. Ele concorda que a legislação, que ainda será regulamentada, não toca na questão da “assimetria monopolista do mercado”. Segundo ele, “é cada vez mais clara a disparidade entre a desregulação das mídias digitais e a regulação da mídia tradicional”.

“Quando o Facebook comprou em 2014 o Whatsapp, que não tinha um dólar de faturamento, por US\$ 19 bilhões, já se deveria ter começado um processo de investigação de monopolização”, diz Meira.

A melhor saída do ponto de vista do usuário seria melhorar a educação das pessoas. “Se uma grande parte da população não tem nem percepção da realidade que a cerca; não consegue distinguir mensagem de rede social de uma informação de jornal, aí é tudo perda de tempo”, lamenta.

Na Inglaterra, exemplifica, 21% da população acredita que as torres de telefone celular ajudam a transmitir o vírus da covid-19, segundo pesquisa recente. E trata-se de uma população com alto nível de instrução e poder aquisitivo.

A pressão por mudanças tem surtido algum efeito. O consumidor, se quiser, pode pagar para não receber qualquer propaganda, no Spotify e no Youtube. E no Twitter o usuário pode editar o que deseja ver.

Na internet, o consumidor está mais exposto, e os anunciantes também. Assim, fica mais difícil que as empresas escondam seus problemas ou maquiem seus produtos, segundo Cláudio Loureiro, da Heads, agência há 21 anos no mercado publicitário.

O controle da maioria dos sites de disseminação de mensagens de ódio, de notícias falsas e de conteúdo perigoso para adolescentes, segundo Meira, não exige muita sofisticação: 60% das “fake news” nos Estados Unidos, por exemplo, vem de apenas 10 sites.

Poderiam ser derrubados sem muito esforço, sem necessidade de recorrer a algoritmos. Bastaria uma pessoa e vontade. O que não há é interesse por parte das redes, porque elas monetizam cada acesso, segundo o professor.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 16/10/2020

SUPERÁVIT COMERCIAL DA ZONA DO EURO CAI PARA 14,7 BI DE EUROS EM AGOSTO

Resultado ficou próximo dos 14,4 bi de euros de agosto do ano passado, mas bem abaixo dos 27,7 bi de euros em julho

Por Valor — São Paulo

Em agosto, a pandemia continuou a ter um impacto significativo no comércio internacional de mercadorias na zona do euro. A primeira estimativa para as exportações de bens da área do euro para o resto do mundo em agosto de 2020 foi de 156,3 bilhões de euros, o que representa uma queda de 12,2% na comparação com agosto de 2019.

As importações do resto do mundo somaram 141,6 bilhões de euros, recuo de 13,5% face a agosto de 2019.

Como resultado, a área do euro registou um excedente de 14,7 bilhões no comércio de bens com o resto do mundo, em comparação com 14,4 bilhões de euros em agosto de 2019 e de 27,7 bilhões de euros em julho.

O comércio intra-área do euro ficou em 129,2 bilhões de euros em agosto, queda de 4,6% em comparação com o mesmo mês no ano passado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 16/10/2020

BNDES FACILITA CRÉDITO PARA PROJETOS DE ENERGIA SANEAMENTO E MOBILIDADE

Por Livia Ferrari, Para o Valor, do Rio — Valor

Na nova política operacional (PO) do BNDES divulgada no dia 6, projetos de infraestrutura, como saneamento básico, mobilidade urbana e energia tiveram prioridade reforçada, refletida em melhores condições: spreads básicos menores, níveis de participação maiores e prazos de carência e de amortização mais alongados, compatíveis com a natureza desses investimentos. Essas são variáveis que, bem monitoradas, podem equilibrar a atual realidade de taxas de juros mais próximas de mercado, como é a TLP, afirma a superintendente de saneamento e transporte do BNDES, Luciene Machado, referindo-se à taxa de longo prazo que entrou em vigor em janeiro, em substituição à TJLP, e que varia todo mês, seguindo o IPCA.

Agora, as taxas básicas cobradas serão de 0,9% ao ano em projetos de segurança pública, inovação, meio ambiente, energia solar, saneamento, tratamento de resíduos sólidos e qualificação profissional. Os projetos de mobilidade urbana poderão ter prazos de até 34 anos. E os de energias alternativas, de até 24 anos. Até então, os prazos de financiamentos em energia solar, por exemplo, eram de até 18 anos.

Bons ventos

Carteira de projetos do BNDES

Setor	Quantidade de projetos	Valor do apoio (R\$ milhões)	Investimento total (R\$ milhões)
Geração eólica	84	27,7	46,5
Distribuição eólica	73	22,2	44,5
Transmissão eólica	46	22,2	47,2
Geração solar	5	2,0	3,2
Cogeração	8	0,854	1,3
Racionalização de energia	8	0,460	0,756

Fonte: BNDES

[https://s2.glbimg.com/J4bXL6qQ_YMvT0wRbcl2OdvivOQ=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/h/N/KZV6CRSACQyDBkKFCF1Q/arte15rel-201-bndes-f9.jpg](https://s2.glbimg.com/J4bXL6qQ_YMvT0wRbcl2OdvivOQ=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2019/h/N/KZV6CRSACQyDBkKFCF1Q/arte15rel-201-bndes-f9.jpg)

arte15rel-201-bndes-f9.jpg — Foto: Legenda

A ideia da nova PO é ter um condições que contribuam para a agenda de desenvolvimento sustentável. "Cidade inteligente sem saneamento e mobilidade é inviável; existe um déficit grande nas duas temáticas e há muito o que avançar em coleta e tratamento de esgoto e na capacidade de transporte urbano de passageiro", diz Luciene. O banco prevê desembolsar este ano R\$ 1,2 bilhão em financiamentos a mobilidade urbana, e R\$ 1,7 bilhão em saneamento.

A superintendente do BNDES reconhece que a mobilidade urbana tem desafios adicionais impostos pela restrição fiscal dos Estados e municípios. Ela acredita que o processo de renegociação de dívidas abrirá espaço para investimentos pelos Estados e para operações. Em paralelo, o banco, com o Fundo de Estruturação de Projetos (FEP), apoia o desenvolvimento de estudos técnicos para a viabilização de projetos em concessões e Parcerias Público-Privadas (PPPs). É o que vem ocorrendo nas áreas de saneamento e iluminação pública.

Segundo projeções da diretoria de infraestrutura do BNDES, comandada por Marilene Ramos, os financiamentos de infraestrutura do banco poderão atingir, no biênio 2018/ 2019, cerca de R\$ 54 bilhões. Sessenta por cento do total virá de investimentos em energia (geração, transmissão e distribuição), inclusive de fontes renováveis. Essa previsão baseia-se em projetos já enquadrados ou em análise, que somam R\$ 35,9 bilhões, acrescidos de uma projeção de cerca de R\$ 18 bilhões de novos financiamentos a partir dos leilões de energia. Marilene prevê que, somente na área de energia, o banco deverá ter nesses dois anos cerca de R\$ 32,6 bilhões em novos financiamentos.

No ano passado, os desembolsos em infraestrutura somaram R\$ 19,8 bilhões, com alta de 13% em relação a 2016. Ou seja, eles foram na contramão dos desembolsos totais do BNDES, que encolheram 19% na mesma comparação.

O desempenho da infraestrutura foi puxado pelos projetos de energia, com liberações de R\$ 13,4 bilhões, sendo mais da metade, R\$ 7 bilhões, em energia eólica. De 2003 a 2017, as liberações do banco em eólica somaram R\$ 36 bilhões, gerando capacidade de 12,5 gigawatts (GW). "Todos os projetos de eólica do país foram financiados pelo BNDES", contabiliza o chefe de departamento de energia do banco, Haroldo Prates.

A carteira de operações em eólica soma 84 projetos, com investimentos de R\$ 46,5 bilhões e financiamentos de R\$ 27,7 bilhões. Prates garante que a solar seguirá o mesmo caminho da eólica. O banco já tem uma operação contratada em geração solar, com desembolsos de R\$ 500 milhões, e mais quatro outros projetos estão em análise, formando uma carteira de R\$ 3,3 bilhões em investimentos e R\$ 2 bilhões em financiamentos. "A solar tem atualmente capacidade de um GW, mas promete crescimento exponencial", afirma o especialista do BNDES.

O BNDES, que aboliu financiamentos a termoeletricas a carvão, se prepara agora para entrar no financiamento direto (acima de R\$ 20 milhões) à geração distribuída de solar em pequenos projetos de 5 megawatt (MW). O banco poderá, por exemplo, financiar empresa que queira instalar painéis fotovoltaicos e vender a energia para pequenos consumidores. A iniciativa contribuirá para a disseminação da energia solar no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 16/10/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONSTRUÇÃO EM BAIXA

Por Dérika Virgulino NAVEGAÇÃO 16/10/2020 - 16:26

BR do Mar pode impulsionar reparo, mas estaleiros querem política de Estado para a indústria naval

A flexibilização para o afretamento de navios estrangeiros proposta pelo projeto do governo federal, BR do Mar, tem dividido o setor naval, sobretudo, o segmento de construção. No entanto, por outro lado, o projeto tem gerado expectativas positivas quanto ao mercado de serviços de reparo e manutenção. De modo geral, os estaleiros entendem que quanto maior o número de embarcações circulando pela costa brasileira, maior será a demanda por esse tipo de serviço, o que deve movimentar as instalações. Apesar disso, eles defendem uma política de Estado voltada à indústria naval que incentive a construção de embarcações no país, com menos impostos, concorrência mais justa com estaleiros estrangeiros, legislação trabalhista voltada para as necessidades do setor, entre outras medidas.

Hoje, de acordo com o vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sérgio Bacci, dos 42 estaleiros existentes no país apenas 13 estão, de fato, demandando serviços. A maior parte das atividades desses estaleiros está voltada para a construção de pequenas embarcações como rebocadores, para a construção de módulos voltados ao setor de óleo e gás, atividades de reparo e docagens, bem como demandas da Marinha do Brasil. Bacci acredita que o BR do Mar não vem para favorecer a indústria naval, nem mesmo as atividades de reparo. Segundo ele, embora possa gerar alguns serviços de reparo, os estaleiros brasileiros não podem sobreviver apenas com este tipo de demanda. "É um projeto para inglês ver, pois vai inviabilizar a construção naval no Brasil", aponta.

Bacci destaca que a principal missão dos estaleiros é construir, e que as atividades de reparo naval poderiam ser complementares. Ele lembra que o único estaleiro no país voltado para as atividades de reparo naval é o Renave, mas que ainda tem sofrido com a falta de serviços. O

superintendente do estaleiro, Luiz Eduardo Campos de Almeida, frisa que sendo o reparo a principal atividade do estaleiro, o projeto BR do Mar tem sido recebido com otimismo. Ele diz, porém, que há alguns anos o Renave vem diversificando seu portfólio de atuação e investido para funcionar também como porto e base de apoio logístico.

De acordo com Almeida, atualmente o estaleiro está com nove navios contratados para os próximos seis meses. Ele destaca que uma das principais demandas do Renave tem sido o segmento de apoio portuário. Em 2019, foram realizados nesse segmento ao todo 256 projetos. Este ano são 175 até o momento. A pandemia do novo coronavírus (Covid-19), segundo ele, reduziu sensivelmente as obras, mas aos poucos as atividades estão recuperando o ritmo normal. Ao todo, o estaleiro tem 700 trabalhadores que foram mantidos durante a pandemia.

Almeida informa que há previsão de novos investimentos no estaleiro com a compra de equipamentos e ampliação do cais. Além disso, está nos planos a jumborização ou construção de dique de maior capacidade, além de dragagem. Atualmente o Renave tem três diques flutuantes, dois secos, um dique de inspeção e um batelão. A instalação ainda conta com dois ferry-boats, 20 guindastes, uma cábrea e 12 galpões.

O estaleiro Dock Brasil também analisa positivamente o projeto do governo federal. A avaliação é que com mais embarcações maior também será a demanda por reparo e atracação, ampliando as oportunidades para as empresas. Para este ano, o estaleiro tem solicitações de reparo para embarcações de apoio offshore. O diretor Carlos Boeckh lembra que a marinha concedeu extensão dos prazos dos certificados estatutários por conta da Covid-19 desde março até dezembro de 2020. E que por essa razão só espera um aquecimento da demanda por reparo a partir de janeiro de 2021.

Apesar das solicitações, Boeckh afirma que o setor de apoio marítimo apresenta lento crescimento. Ele acredita que a velocidade deve aumentar também a partir do próximo ano. Já sobre o segmento de apoio portuário, o estaleiro está avaliando a continuidade da tendência de modificação nas embarcações que estão se adaptando aos novos contratos. Segundo ele, as adaptações estão sendo feitas para o atendimento a emergências com vazamento de óleo, colocação de sistemas de robôs subaquáticos (ROV) e modificações em tanques para fornecimento de insumos para plataformas, entre outros.

A Dock Brasil também vem buscando a diversificação das suas atividades. Em agosto, a empresa iniciou as operações na base própria do Gradim, em São Gonçalo (RJ). Nessas instalações, o estaleiro pretende ampliar o portfólio, incluindo atracações, operações de logística, aluguel de áreas de estoques e materiais, montagem de peças e equipamentos, além da realização de atividades comuns de docagem e reparo atracado.

Sendo por muitos anos um estaleiro voltado quase exclusivamente para novas construções, o estaleiro Detroit Brasil tem aproveitado a mudança no mercado nacional para ampliar a atuação nos serviços de docagem e reparo. De acordo com o diretor financeiro, Juliano Zimmermann de Freitas, desde 2003 o estaleiro entregou mais de 115 embarcações propulsadas como Platform Supply Vessel (PSV), Line Handling (LH) e rebocadores, entre outros. Nesse período o estaleiro também recebeu encomendas de reparos e manutenção, porém em menor quantidade. Mas atualmente, conforme destaca Freitas, o estaleiro tem conseguido um equilíbrio nas receitas com atividade de construção e serviços e já conta com programações para docagens até 2022.

A carteira atual de encomendas do estaleiro conta com a construção de quatro rebocadores portuários de 80 toneladas de Bollard Pull e duas embarcações do tipo Live Fish Carriers, que serão destinados ao mercado externo. Uma delas será entregue no último trimestre de 2020 e a outra, no segundo semestre de 2021. “Temos especial orgulho deste último projeto, pois, serão os primeiros barcos desta natureza construídos no lado atlântico da América do Sul, bem como as primeiras exportações de embarcações de apoio construídas no Brasil em algumas décadas”, ressalta Freitas. Esse projeto marca ainda a internacionalização do Detroit Brasil.

Ao longo de 2019 e início de 2020, o estaleiro entregou oito rebocadores da mesma série de Bollard Pull destinados à Starnav, braço de navegação do Grupo Detroit no país. Segundo

Freitas, essas embarcações foram construídas para atender ao mais modernos standards operacionais mundiais, com notações de classe de alto grau de automação, operação Scort, com guinchos Render Recovery, dentre outras facilidades. Para ele, esses projetos evidenciam a existência de oportunidades para a renovação da frota de apoio portuário, que vem mirando rebocadores cada vez mais potentes e modernos.

O apoio marítimo também representa um segmento importante de atuação para o estaleiro. Desde o início das operações no Brasil, o Detroit vem trabalhando nas novas embarcações desse setor. No entanto, de acordo com Freitas, o segmento vem sofrendo com questões internas e com a diminuição do valor mundial do barril de petróleo. Mas, por outro lado, ele destaca os movimentos recentes na exploração de campos no pré-sal, bem como o reposicionamento das companhias internacionais no mercado brasileiro que apontam para a retomada de investimentos e o aumento da atividade. Segundo ele, esse cenário deve exigir a necessidade de embarcações cada vez mais eficientes, do ponto de vista de segurança, ecológico e operacional.

A expectativa tem sido positiva em torno de mercado de óleo e gás, porém a pandemia adiou algumas atividades. O estaleiro Mauá destaca que à crise sanitária juntou-se também a queda brusca nos preços do barril do petróleo, sem contar que as petroleiras escolhem suas bases de apoio próximas às suas atividades.

Mas destaca o diretor presidente do estaleiro, Geraldo Panitz Ripoll, o Mauá tem tradição e expertise no fornecimento de serviços e facilidades para a construção módulos para topsides. Além disso, dispõe de áreas para arrendamento caso seja demandado. “Por exemplo, os módulos e integração da plataforma P-54 foram construídos no Mauá. Os módulos e jaquetas da plataforma Mexilhão foram construídos na Ilha do Caju, Baía de Guanabara”, explica Ripoll.

Além da construção e da integração de módulos para topsides, as outras frentes de atuação planejadas pelo estaleiro são: incrementar atividades de reparo; arrendamento de área e instalação para a implantação de bases offshore para Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs) de apoio marítimo, principalmente; abrir oportunidades para plataforma portuária industrial recém-implantada e desenvolver parcerias no nicho de desmantelamento de embarcações e estruturas flutuantes.

A implantação da plataforma portuária industrial, a busca por clientes investindo em base offshore para suas embarcações e o descomissionamento estão entre os planejamentos de diversificação das atividades do estaleiro. A atual carteira de encomendas do Mauá é composta principalmente de serviços de reparo naval e modernização. O estaleiro presta serviço para diversos armadores do mercado offshore, a maioria de empresas de apoio marítimo, portuário e demais que prestam serviços para operadores de óleo e gás. Mas também para armadores de transporte de cabotagem.

Ripoll informa também que a demanda no segmento de apoio portuário continua alta para o estaleiro. Em 2019, foram realizados 31 atendimentos a embarcações de apoio e só no primeiro semestre deste ano o Mauá realizou 33 atendimentos. Apesar desses projetos e do amplo planejamento na diversificação de atividades, o estaleiro não realiza atividade de construção este ano e não há previsão para 2021.

Também sem obras de construção, os Estaleiros da Wilson Sons vêm participando de concorrências para novos projetos no próximo ano. Um deles é um projeto da marinha para o Navio de Apoio a Base da Antártica (NaPAnt). A empresa está atuando junto com a Damen, que já foi parceria dos estaleiros em 92 trabalhos ao longo de duas décadas.

Atualmente, a carteira de encomendas da Wilson Sons está voltada, principalmente, para docagens de manutenção. De acordo com diretor executivo dos estaleiros, Adalberto Souza, é um segmento que vem se destacando nos últimos anos e gerando novas oportunidades de negócios no setor naval. Em 2019, foram realizadas 26 docagens, superando o resultado do ano anterior, quando já havia sido registrado crescimento de 40% (em 2018 foram 24 operações de reparo naval contra 17 em 2017). Já este ano, devido à pandemia e à queda da atividade econômica, os estaleiros contam com 16 contratos em andamento.

No setor de apoio portuário, ele afirma que em 2019 o segmento ainda estava em processo de lenta recuperação, o que gerou apenas uma entrega no segmento. Em 2020, não houve demanda, pois, segundo ele, muitas empresas reavaliaram seus investimentos em razão da atual crise.

O setor que vem sendo considerado por Souza promissor é o de óleo e gás, especialmente para a construção naval. No entanto, devido às características técnicas das unidades da empresa, mais adequadas a embarcações de pequeno e médio porte, não há estrutura voltada para a construção de equipamentos como FPSOs. Mesmo sendo promissor para o futuro, ele lembra que no segmento de apoio marítimo ainda há um elevado número de embarcações em *laid up*.

Mas Souza destaca que a Wilson Sons está atenta a todas as possibilidades de negócio que surjam, dentro das suas características. Isso inclui montagem de módulos para o setor de óleo e gás, montagens estruturais de estacas, além de docagens de manutenção/conversão.

As unidades da Wilson Sons, Guarujá I e II foram projetadas para construção, manutenção e reparo de embarcações de pequeno e médio porte, utilizadas principalmente para apoio marítimo e portuário. O complexo de estaleiros tem 39 mil metros quadrados e tem uma capacidade anual de processamento de aço de 10 mil toneladas. Ao todo são quatro guindastes, com capacidade de 18 toneladas cada, mais dois guindastes, com capacidade de 30 toneladas cada, além de quatro plataformas elevatórias de 16 metros e mais dois de 21 metros. O Guarujá II conta com dique seco. Ao longo de 30 anos de atuação, o portfólio de construções da empresa tem contemplado rebocadores, embarcações de apoio a plataformas PSV, embarcações de apoio à recuperação de derramamentos de óleo (Oil Spill Response Vessels) e embarcações de apoio a veículos de operação remota (Remotely Operated Vehicle Supply Vessels), além de lanchas balizadoras e navios-patrolha, entre outros.

Os estaleiros contam com um quadro de 140 colaboradores. De acordo com Souza, mesmo com a pandemia todas as operações seguiram normalmente desde a adoção de medidas rígidas de prevenção à Covid-19. Entre elas, a companhia intensificou procedimentos de higienização na entrada das unidades, realizou testagem nos colaboradores, definiu trabalho home office para o pessoal da administração, além de disponibilizar álcool em gel e máscaras para o conjunto dos trabalhadores.

Devido à sua estrutura, dimensionado para grandes embarcações e com alta capacidade de içamento, a atenção do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) está mais voltada para o mercado de cabotagem, petroleiros e ativos offshore. Um dos segmentos que o EAS tem visto com boa perspectiva é o de desmonte de navios e estruturas flutuantes. A presidenta da companhia, Nicole Terpins, enfatiza que existem aproximadamente 20 projetos já aprovados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). E que há um grande número de plataformas desativadas — a maioria localizada no Norte e no Nordeste, próximas ao estaleiro.

No entanto, ela ressalta que a questão que precisa ser vista é quando essa demanda vai de fato se materializar e como serão realizadas as licitações pela Petrobras. “O ideal é que as unidades fixas sejam licitadas em grupos, de modo a permitir a otimização dos recursos e, desta forma, aumentar a competitividade dos licitantes”, diz.

O EAS vem se preparando para essa demanda, obtendo as licenças necessárias e realizando parcerias. A empresa já detém licença para remoção de coral-sol no dique seco, um grande diferencial em termos de meio ambiente. Além disso, assinou memorando de entendimento (MOU) com a Lince para a implantação de uma Unidade de Tratamento e Armazenamento de Resíduos (NORM). Segundo ela, isso vai possibilitar soluções em função de novas regulamentações, a exemplo da NR-37 e da Portaria 377, de 16 de julho de 2020 do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações.

O estaleiro conta com uma área de 1,6 milhão de metros quadrados e está localizado ao lado do Porto de Suape (PE). Tem um cais de 730 metros e outro de 350 metros, que é passível de expansão. Além disso, dispõe de um dique com 400 metros de comprimento e 73 m de largura,

capacidade de içamento de quase três mil toneladas, capacidade de processamento de 100 mil toneladas de aço por ano, uma cabine capaz de performar o equivalente a aproximadamente 25 blocos por mês, sendo assim a maior planta naval da América Latina. Conta também com outros equipamentos, como corte, solda, prensas e pintura.

O EAS está em processo de recuperação judicial, visando à readequação do seu perfil de dívida à atual realidade do mercado. Diante disso, o estaleiro vem diversificando suas atividades. Além de construção naval, está atuando com o mercado de reparo, descomissionamento e descontaminação de embarcações e ativos offshore, além de energia eólica e projetos de infraestrutura.

A maioria dos estaleiros também considera promissor o mercado de desmantelamento de navios e estruturas flutuantes, porém avalia que ainda faltam projetos mais concretos na área. Na análise do Detroit Brasil, é um segmento que certamente crescerá. De acordo com Freitas, há muitas restrições de ordem ambiental à atividade, mas o país deve conseguir estabelecer um modelo sustentável e racional. Ele acredita que a distância dos principais mercados atuantes no descomissionamento possa ser uma vantagem para os estaleiros brasileiros.

Dentro do setor de óleo e gás, o foco do estaleiro sempre esteve voltado para as embarcações de apoio, um segmento em que, segundo ele, o país é comprovadamente competitivo internacionalmente, seja pela qualidade das embarcações ou pelo preço. “Então nosso olhar sempre se voltará para estas obras, uma vez que sejam respeitados os parâmetros legais existentes na Lei 9.432/97 [que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário], que nos igualam em termos de condições com os principais mercados do mundo”, frisa.

Embora a construção de módulos seja considerada um desvio dentro do planejamento estratégico e da vocação dos negócios do Detroit, Freitas afirma que a empresa não dispensa um bom negócio, sendo este sustentável e bem estruturado. Porém, segundo ele, é provável que o estaleiro se mantenha focado no mercado de apoio pelo menos pelos próximos dois anos.

De acordo com ele, o segmento de apoio marítimo tem um backlog importante de embarcações em lay up que, para retornarem às operações, necessitarão de reparos e modernizações que atendam aos novos standards de operação. Ele entende que seja muito provável que a demanda por novas, maiores e mais modernas embarcações seja o caminho para atender ao setor de óleo e gás. Portanto, isso fará com que a demanda por novas construções de apoio marítimo movimente o mercado nos próximos anos, caso sejam mantidas as condições de investimento das IOC (International Oil Companies) e da Petrobras.

Freitas chama atenção para que o projeto BR do Mar, em busca de incentivar um setor específico, não impacte os segmentos de construção naval e navegação que já demonstram serem bem-sucedidos. “É primordial que estes segmentos, como os de apoio marítimo/offshore e apoio portuário, se mantenham amparados e incentivados”, pontua.

O estaleiro avalia o projeto com cautela. Freitas entende que há muito espaço para ampliação da navegação no Brasil e que a abertura do mercado para embarcações estrangeiras de cabotagem pode trazer benefícios para parte do setor. Mas, por outro lado, ele alerta para a existência de segmentos bem-sucedidos na construção naval brasileira, como é o caso dos estaleiros de construção de embarcações de apoio, e que este setor tem plenas condições de atender às demandas do mercado nacional.

Para Ripoll, do Mauá, o projeto inibe o setor de construção naval. Segundo ele, embora proporcione o aumento das oportunidades de reparo e docagem de embarcações nos estaleiros nacionais, em contrapartida freia o segmento de construção. Ele destaca que esse setor exige mais mão de obra do que o mercado de reparo.

A possibilidade do uso de mão de obra pela indústria naval tem sido apontada por Bacci, do Sinaval, como um dos pontos mais problemáticos do projeto do governo federal. Segundo ele, o importante seria a criação de emprego e renda para a população, sobretudo em um momento de crise como o atual.

Ele entende que o BR do Mar foi a maneira mais fácil encontrada pelo governo para resolver a questão da cabotagem no país. Mas para Bacci aspectos mais importantes foram deixados de fora do projeto, como as questões ligadas ao valor do combustível marítimo, o bunker, as altas taxas portuárias e, principalmente, a redução do chamado Custo Brasil. Bacci ressalta ainda que, apesar de terem sido construídos no Brasil 40 navios de cabotagem nos últimos 14 anos — o governo afirma que foram apenas quatro —, os armadores deixam de encomendar o serviço no país em razão do Custo Brasil, que envolve uma série de encargos tributários e trabalhistas. “Se houvesse vontade política, o país poderia superar essas questões”, diz.

Nicole, do EAS, também destaca a “total ausência” de conscientização política quanto à importância do setor da indústria naval no país. Segundo ela, isso tem feito com que medidas contrárias ao desenvolvimento da área venham sendo adotadas ao longo dos anos. Ela pontua que o setor não consegue contar com ganhos de escala, em razão dos altos custos com mão de obra, matéria-prima, crédito, entre outros fatores que direcionam a demanda ao exterior. “O maior desafio para o setor no Brasil é a absoluta desvantagem em relação aos nossos concorrentes internacionais”, critica.

Como exemplo, ela cita que enquanto o Repetro (regime aduaneiro especial de exportação e importação) permite a importação de uma plataforma chinesa com isenção total de impostos, a indústria local é obrigada a pagar 211 dólares a mais a tonelada de aço em função do antidumping sobre chapas grossas. “É um total contrassenso”, diz. Ela lembra também que os encargos trabalhistas sobre a mão de obra no Brasil são maiores que na Ásia, sem contar que nos países asiáticos os governos incentivam a indústria, subsidiando crédito e criando demanda.

Para Nicole, mesmo que seja notável o aprimoramento da indústria naval no país, que alcançou níveis de produtividade equivalente aos internacionais, o que o setor precisa no momento é de uma política industrial mais efetiva. A ideia é que essa política permita às empresas otimizar a estrutura de custos e financiar a produção.

A adoção de políticas mais claras e de longo prazo para o setor também é uma das defesas de Boeckh, da Dock Brasil. Segundo ele, tais medidas podem permitir a equiparação da lista de custos extras gerados por regras trabalhistas, ambientais, de segurança e carga tributária, entre outros, com a área de energia e transportes. Outro ponto importante é a demanda constante. Isso permitiria a construção em linha de montagem da frota brasileira. “Mais um desafio também é a grande disponibilidade de embarcações offshore no mundo e a possibilidade de compra dessas embarcações por empresas brasileiras a preços simbólicos, e a posterior nacionalização pelo regime especial brasileiro”, lembra.

A escala é condição necessária para que o setor naval atinja a produtividade ideal, de acordo com o diretor comercial do estaleiro Rio Maguari, Fabio Vasconcellos. Para ele, a busca tem que ser em torno do seguinte questionamento: como ter uma demanda perene que garanta a escala? Vasconcellos avalia que as demandas e os desafios são diferentes para cada tipo e porte de estaleiros. Segundo ele, dentro dessa especificação, existem ainda desafios diferentes para cada setor de navegação, como a interior, o apoio marítimo, o apoio portuário e a cabotagem e longo curso. “Cada mercado tem suas próprias peculiaridades que afetam diferentemente a construção naval”, frisa. No entanto, ele afirma que há uma necessidade em comum, que também é comum a todas as indústrias: a produtividade, que permite preços mais competitivos.

Almeida, do Renave, elenca uma série de medidas para o setor que o país deveria pôr em prática para impulsionar a indústria naval. Dentre elas estão: a sobretaxa no financiamento de embarcações que reparam fora do Brasil; uma política mais agressiva por parte da Petrobras na análise da documentação de estaleiros que venham a concorrer com estaleiros brasileiros; a desoneração por parte das prefeituras das alíquotas de ISS das empresas; a Marinha não oferecer suas instalações para reparo de embarcações particulares; facilidades para o financiamento de máquinas e equipamentos; programas eficazes de mão de obra, entre outras medidas.

O Rio Maguari conta com uma carteira de encomendas baseada na logística do agronegócio do Arco Norte, construindo comboios fluviais e outros tipos de embarcação para a movimentação e o transporte de grãos. O estaleiro também vem trabalhando na diversificação dentro da própria construção naval, em busca de embarcações de apoio marítimo e apoio portuário, para não depender apenas da navegação interior. “Já atuamos na construção e montagem de estruturas metálicas pesadas há algum tempo”, diz Vasconcellos.

A demanda nestes últimos dois anos para o Rio Maguari tem sido estável, porém em um patamar 30% inferior aos quatro anos anteriores. Segundo Vasconcellos, existem boas perspectivas para os próximos anos devido às ações do governo na infraestrutura rodoviária da região, fundamental para a multimodalidade com o transporte fluvial. O estaleiro acredita na recuperação dos mercados de apoio marítimo e portuário.

“O mercado de dragagem para empresas no Brasil e em outros países da América do Sul também tem se mostrado promissor e temos uma draga em construção no momento”, diz Vasconcellos. De acordo com ele, o mercado de reparo de embarcações fluviais na região Norte encontra-se bastante demandado e há expectativa de crescimento. Ele acredita também que com a devida política de governo para a demanda oriunda da Petrobras, mantendo os empregos no Brasil, a construção naval ligada à indústria de óleo e gás pode ter uma recuperação mais consistente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

ATIVIDADE EM AQUECIMENTO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 16/10/2020 - 16:26

Descomissionamento movimentará empresas do setor, que ainda tem desafios regulatórios e carece de cadeia reversa

Após anos de estudos e debates entre diferentes atores do setor, a atividade de descomissionamento de plataformas começa a tomar forma no Brasil. Este ano, a Petrobras assinou contrato para descomissionamento de três plataformas na Bacia do Espírito Santo. No campo regulatório, a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) aprovou a resolução 817/2020, que atualiza as normas que tratam do tema. Estaleiros nacionais também demonstraram maior interesse em se preparar para esse tipo de serviço. Os principais desafios, segundo especialistas, estão na gestão e na destinação de resíduos ambientais.

O grupo Triunfo, incluindo a Sea Partners, forma com a Método Engenharia e a norte-americana Shore o consórcio que participará do descomissionamento das estruturas do campo de Cação, localizado na Bacia do Espírito Santo. O consórcio prevê iniciar as atividades das unidades (PCA-1, PCA-2, PCA-3) no segundo semestre. Cação será o primeiro campo a ser descomissionado pela Petrobras.

Líder do consórcio, a Triunfo vai atuar com sua base no Rio de Janeiro e a estrutura de balsas. Está previsto também o afretamento de uma embarcação com guindaste de alta capacidade no exterior para atuar nesse descomissionamento. A empresa já opera para Petrobras como base logística do pré-sal da Bacia de Santos, inclusive com recebimento e destinação de resíduos. Por conta disso, a Triunfo afirma que o descomissionamento de Cação já se enquadra nas licenças obtidas e serviços prestados pelo grupo.

O diretor da Sea Partners, Gustavo Carvalho, conta que o consórcio iniciou atividades de planejamento da operação, aliando o conhecimento das empresas brasileiras à experiência da empresa estrangeira, que já participou do descomissionamento de 500 estruturas. A previsão do consórcio é começar a remover as três plataformas a partir de março de 2021. Carvalho explica que o planejamento encampa várias etapas, desde a preparação do campo até ações de mergulho e inspeções, o que deve ocorrer até final do ano. Também está previsto um período de interrupções durante o defeso de tartarugas marinhas.

O grupo Triunfo tem no radar plataformas, teoricamente, prontas para entrar na fase de licitação e descomissionamento. A empresa estima que, ao menos, 20 unidades de produção no mar

estejam perto de serem descomissionadas. Essas plataformas estão distribuídas nas bacias de Campos, Santos, Espírito Santo, Sergipe-Alagoas e Rio Grande do Norte.

O diretor da Sea Partners acredita que a troca de experiências e a atuação nesse primeiro grande projeto de descomissionamento no Brasil darão confiança para o consórcio ir adiante e participar de outras concorrências que virão. “Estamos otimistas de que a Petrobras inicie de imediato as [novas] licitações”, comenta Carvalho. Ele destaca que a Petrobras criou recentemente uma área específica para questões de descomissionamento. A expectativa é que haverá calendário mais efetivo a partir de 2021.

A C-Tank oferece soluções em limpeza de tanques de carga de petróleo (com ou sem NORM), limpeza de redes e destinação de resíduos. A empresa realizou para a Modec a descontaminação da MV-14 para o descomissionamento no começo de 2020. “Esse atendimento nos abriu o mercado e estamos sendo consultados para outros projetos”, destaca o diretor da C-Tank, Rogério Calderaro.

Calderaro considera a limpeza industrial especializada uma importante etapa do descomissionamento de unidades marítimas, pois tanto o tombamento (formações de arrecifes artificiais) quanto o corte necessitam de uma descontaminação geral da embarcação. Atualmente, a C-Tank conta com 150 funcionários habilitados à realização de descontaminação com ou sem NORM, uma base operacional em Niterói e outra no Porto do Açu, ambas no Rio de Janeiro.

Como a maior quantidade de embarcações descomissionadas é proveniente da Petrobras, as empresas que participarão do BID serão empreiteiras. Dessa forma, a maior oportunidade vai ser por meio de terceirização. No entanto, a C-Tank vislumbra a possibilidade de ser contratada diretamente pelo cliente, a exemplo da Modec que a contratou para o descomissionamento da MV-14.

Em 2017, a Gávea Logística criou um consórcio chamado BDS (Brazilian Decom Solutions), em parceria com a Pennant Serviços Marítimos (operadora portuária e retroportuária), a Martin Leme (empresa brasileira de navegação) e a Slog Clean Services, especializada em gestão ambiental e descontaminação de superfícies e espaços confinados.

A BDS oferece soluções para o operador do descomissionamento que inclui descontaminação, limpeza, retirada de resíduos, apoio marítimo com balsas oceânicas, cábreas e rebocadores, operações portuárias e armazenagem para conclusão do processo das peças e partes das unidades marítimas e equipamentos em descomissionamento.

As empresas apostam na expertise com atividades de suporte logístico e reexportação de descomissionamentos de equipamentos subsea já realizadas pela Gávea. “Aliado às atividades operacionais, disponibilizamos sistema de controle de ativos que gera o inventário do descomissionamento, conclusão do processo, organizando e cooperando com ações do órgão fiscalizador”, destaca a BDS.

O terminal Sepetiba Tecon, localizado em Itaguaí (RJ), também estuda algumas propostas de formação de consórcios, podendo atuar como líder ou apenas participando com infraestrutura e serviços de engenharia. “Vislumbramos a formação de consórcios técnicos relacionados à prestação deste modelo de serviço, disponibilizando berço de atracação e áreas continentais para apoio offshore reverso”, informa a empresa que administra o terminal.

O terminal aposta em serviços de apoio operacional em terra, desde a recepção de embarcações com materiais e equipamentos de movimentação de cargas pesadas, bem como partes e peças para armazenagem e desmonte complementar. O Sepetiba Tecon tem berço de até 270 metros com calados entre 13,5 metros e 15,4 metros dedicado à execução desses serviços e guindastes de terra para suporte operacional às embarcações. A empresa também conta com recinto alfandegado ágil, retroárea de 200 mil metros quadrados e acesso a rodovias estaduais e federais e ferrovia com acesso próximo ao cais.

O vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sérgio Bacci, diz que é preciso discutir efetivamente se existe demanda e disposição para descomissionamento de plataformas no Brasil. Ele observa avanços na resolução 817 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocom-bustíveis (ANP), mas identifica falta de coordenação para encaminhamento de gargalos como custo Brasil e questões tributárias e ambientais, como a incrustação pelo coral-sol.

“Existe uma série de pontas que estão soltas. Alguém precisa pegar essa rédea e ver se existe essa possibilidade. Senão, falar de descomissionamento no Brasil é jogar para a galera (...) Se lá fora é mais barato e se há mais know how, vamos colocar cadeado nos nossos estaleiros e vamos embora”, afirmou Bacci durante o webinar Perspectivas da Regulação do Descomissionamento, promovido em agosto pelo escritório Leal Cotrim Jansen Advogados.

Bacci estima que em uma demanda de 100 plataformas para descomissionamento em 10 anos, somente dois ou três estaleiros estariam aptos a atender. O vice-presidente executivo do Sinaval entende que desmontar não é a atividade principal do estaleiro, mas uma boa oportunidade para retomar algum tipo de atividade e gerar emprego com o cenário atual de falta de encomendas e alta disputa por serviços de reparos navais. “O descomissionamento é uma oportunidade que queremos agarrar para retomarmos essa indústria”, ressalta Bacci.

O vice-presidente da Ocyan, Jorge Mitidieri, que também participou do webinar, contou que a empresa tem a percepção de que as plataformas móveis, em tese, não serão descomissionadas no Brasil num primeiro momento. A avaliação é de que haverá um processo de maturação e cooperação com empresas estrangeiras com conhecimento nessa atividade. “Difícilmente essas plataformas serão descomissionadas no Brasil, porque, talvez, lá fora seja mais competitivo”, comentou.

A Ocyan, que trabalha com manutenção offshore há 20 anos, mantém conversas com empresas do Mar do Norte sobre descomissionamento e a possibilidade de trazê-las ao país como parceiras. A princípio, a empresa acredita em oportunidades em campos maduros e extensão da vida útil de unidades, antes de haver uma demanda mais consistente para descomissionamento.

O consultor Mauro Destri compartilha da opinião de que não faz sentido um estaleiro se enquadrar às exigências da Convenção de Hong Kong sem uma demanda real para descomissionamento de plataformas. A Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios tem como propósito garantir que os navios ao serem reciclados após chegar ao final de suas vidas operacionais não representem qualquer risco desnecessário à saúde humana ou ao meio ambiente.

Para Destri, a atividade de descomissionamento de plataformas marítimas no Brasil carece de regras ou estímulos que assegurem a transferência das unidades, desde a locação até terminais portuários e estaleiros nacionais. A principal questão envolve o deslocamento das unidades com presença de coral-sol nos cascos, bioinvasor que se reproduz com rapidez e pode impactar a fauna marinha em seu trajeto de derrota (rota da remoção).

Para se deslocarem até portos ou estaleiros, as plataformas carregam o coral-sol, passando por áreas marinhas sensíveis, com risco de ele se desprender e se reproduzir em larga escala. Os custos das soluções existentes para essa logística são considerados altos. Na avaliação da Destri Consulting, dependendo das condições estabelecidas, o comprador de plataformas em leilões pode decidir descomissionar as unidades em outros países, em vez de trazê-las para um porto ou estaleiro no Brasil. Essa opção retiraria oportunidades de serviços na cadeia nacional.

A consultoria calcula que, somente as plataformas leiloadas em julho (P-07, P-12 e P-15) somem 35 mil toneladas de aço. Durante a pandemia, a Petrobras hibernou 62 plataformas que podem ser compradas por outras operadoras no programa de desinvestimentos da companhia, caso contrário serão descomissionadas. “Podemos ter boas notícias de desinvestimentos ou a indústria que vai se formar em torno do descomissionamento também vai se preparar para isso”, comentou Destri, que participou de um webinar sobre oportunidades geradas pelo descomissionamento para o estado do Rio de Janeiro promovido pela Rede Petro Rio.

Os campos maduros precisam entregar o plano de descomissionamento de instalações (PDI) em 2020 para descomissionar em 2025. A revitalização do campo de Marlim, por exemplo, inclui descomissionamento e revitalização de campos maduros. Destri considera que os desinvestimentos dos campos maduros podem aumentar o fator de recuperação. Ele estima que, não fossem desinvestimentos e a nova resolução 817 da ANP, o fator de recuperação da Bacia de Campos atingiria 23% em 2025, contra média de 35% no mundo.

O superintendente de segurança operacional e meio ambiente da ANP, Raphael Moura, diz que a perspectiva, antes da pandemia, era de um universo de R\$ 26 bilhões de investimentos nos próximos anos, considerando as atividades programadas. “O Brasil é o terceiro maior polo de descomissionamento do mundo, atrás dos Estados Unidos e do Mar do Norte”, comentou durante o evento da Rede Petro Rio. Moura lembra que a nova resolução da agência contou com participação da Marinha e do Ibama e consultas a outros órgãos como a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).

Heitor Ciuffo, procurador e responsável pelo terminal portuário Estaleiro Mauá e diretor da Cisporto Consultoria, sugere o aprofundamento das discussões entre governo e iniciativa privada para internalizar no país o conceito de logística reversa. Ele explica que os estaleiros já são responsáveis pelos resíduos de diferentes origens e uma nova onda de resíduos em grandes quantidades gera responsabilidades adicionais que precisam estar bem definidas. “Precisamos que todos entendam as nossas dificuldades. Como vamos conseguir administrar esse universo de dúvidas? Precisamos criar discussões em terra”, diz. Ciuffo ressaltou que o Mauá vem se preparando há, pelo menos, quatro anos e que vem desenvolvendo a plataforma portuária industrial.

A CEO do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), Nicole Terpins, afirma que o gerenciamento de riscos ambientais é sempre uma das principais preocupações das autoridades e dos estaleiros quando se fala de descomissionamento, desmantelamento e reciclagem. Além da preocupação natural em relação à preservação do meio ambiente, ela destaca que o estaleiro tem responsabilidade por qualquer tipo de acidente que aconteça em suas instalações. Nicole conta que, antes de decidir entrar efetivamente no descomissionamento, o EAS se preparou e obteve as autorizações necessárias.

As atividades de descomissionamento offshore são objeto da resolução 817 da ANP. A Hong Kong Convention (HKC) é a principal referência para que estaleiros se organizem para essa atividade, porém o Brasil ainda não aderiu à convenção. Em terra, ocorre a gestão de resíduos, o desmantelamento e a reciclagem. A reciclagem compreende o processamento do aço para desmonte mais a parte de gestão de resíduos, que fica sob a jurisdição local. Na área do estaleiro, a autoridade ambiental local é a responsável pela supervisão da área.

O EAS adotou como método a reciclagem por meio do uso de dique seco, o mesmo utilizado em países com experiência em descomissionamento. As atividades onshore incluem a remoção e o tratamento de bioincrustações invasoras (coral-sol), gerenciamento de resíduos de materiais perigosos e identificação, limpeza e descontaminação do NORM (Naturally Occurring Radioactive Materials). Nicole explica que esses pontos de preocupação ambiental devem estar previstos no plano de reciclagem do estaleiro e no plano de reciclagem da embarcação. O primeiro é submetido à autoridade ambiental para obter licença para operação do estaleiro na atividade de descomissionamento. O segundo é elaborado e aprovado junto ao armador para conduzir projeto específico.

Para o coral-sol, a recomendação é que o estaleiro crie programa de prevenção e controle de bioinvasão de espécies exóticas invasoras marinhas. O EAS teve plano elaborado pela Pecten Meio Ambiente, que se dividiu em dois documentos: um para controles operacionais para as embarcações e outro para monitoramento da região portuária de Suape.

O plano de controle operacional (PCO) do EAS se subdivide em seis, abrangendo a inspeção subaquática do casco no local da embarcação antes de sua ida para o estaleiro para identificação de possíveis colônias de coral-sol com registros fotográficos, preparação do dique antes da

entrada da embarcação, remoção do coral-sol do casco, gerenciamento bioambiental das embarcações e a emissão de relatório.

Em Pernambuco, a licença é emitida pela Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (CPRH), autoridade local que define os procedimentos para remoção do coral-sol. A licença de operação do EAS prevê metodologia a ser utilizada para remoção do coral-sol no dique seco do estaleiro. “Pode ser feita no cais, mas o EAS optou por fazê-lo no dique seco por entender que é a forma mais segura de realizar esse tipo atividade”, contou Nicole na Descom Week, evento sobre descomissionamento de plataformas e desmantelamento de navios promovido pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena). Nicole explica que, dentro do dique seco, acaba tendo menos riscos em relação aos trabalhadores, especialmente mergulhadores.

O gerenciamento de resíduos de materiais perigosos, previsto na Convenção de Hong Kong, estabelece a necessidade de criar plano de gerenciamento desses resíduos. As diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO) detalham a necessidade de identificação, marcação e etiquetagem de locais on-board com potencial presença de materiais perigosos, procedimento de reciclagem, remoção, manuseio e remediação, armazenamento e etiquetagem, tratamento, transporte e disposição. A base para elaboração desse plano é o inventário de materiais perigosos — IHM (Inventory of Hazardous Materials). “Acreditamos que armadores estão se preparando e obtendo isso porque é mandatório para países signatários da IMO”, comenta Nicole.

No plano de descomissionamento do EAS há exigência, por exemplo, da necessidade de solicitar ao cliente, antes da atividade de corte, o relatório de materiais perigosos de classe 1 e 2. A partir do relatório, o estaleiro adotará os procedimentos para que os materiais sejam identificados, rotulados, embalados e removidos por trabalhadores treinados e equipados, além de armazenar em local adequado e transportá-los por veículos licenciados para instalações de gestão de resíduos.

As responsabilidades do descomissionamento são divididas entre autoridades com jurisdição sobre o estaleiro, o estaleiro propriamente, o dono da embarcação e autoridades com jurisdição sobre a embarcação (flag state). Essas autoridades devem emitir a licença de operação para a atividade de desmantelamento, segundo o plano de reciclagem do estaleiro, e aprovar o plano de reciclagem da embarcação, conforme as especificidades de cada projeto. Além de preparar o plano de reciclagem, o estaleiro precisa preparar o plano de reciclagem para projeto específico a ser aprovado pelo armador, informar o início e o final do projeto às autoridades competentes. O dono da embarcação deve manter o IHM atualizado, prestar as informações para o estaleiro desenvolver e aprovar o plano. A autoridade com jurisdição sobre a embarcação deve verificar requisitos legais aplicáveis à bandeira e depois dar baixa depois da conclusão do projeto.

A Lince Radio trata da gestão e do tratamento de NORM, material contaminado com radiação ionizante. O diretor de saúde, segurança e meio ambiente da Lince, André Alves Santiago, explica que existe material radioativo nos solos, nas águas, no petróleo e no gás. Conforme a unidade produz, esse material se acumula em pequenas quantidades. Ao longo do tempo, o acúmulo ultrapassa valores considerados seguros dentro dessa unidade.

Na fase de descomissionamento, a unidade vai para um estaleiro ou porto para etapa final da vida da unidade marítima, trazendo risco associado. Lá existe o risco de irradiação e contaminação por aproximação de pessoas envolvidas com esse tipo de serviço, além da poluição se material não for gerenciado corretamente, sob risco de causar dano sério.

A legislação relativa ao NORM para segmento offshore é recente. Santiago lembrou que a Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN) já tinha muitas normas, porém voltadas para diversos tipos de indústria. A NR-37, relacionada à saúde e à segurança em unidades offshore, é a primeira norma a ter capítulo específico.

As soluções existentes nas unidades marítimas passam pela gestão da radioproteção offshore, limpeza química do passivo e descontaminação NORM e gerenciamento de rejeitos. Na parte onshore, o mais recomendado é docagem em dique seco, desincrustação do NORM,

descontaminação de risers (rígidos e flexíveis), manutenção ou desmantelamento de unidades marítimas e separação trifásica com filtragem da fase líquida. "Hoje, já existem processos físicos e químicos que conseguem recuperar até 30% de toda borra oleosa que chega para ser destinada", explica Santiago.

O NORM é removido nesse processo, com redução de volume para um décimo do total colocado na planta de tratamento de destinação final do passivo radioativo. No Brasil, ainda não existe um depósito final para material NORM. Segundo Santiago, o país trabalha no processo de licenciamento, mas já existe solução no exterior. O Brasil tem algumas parcerias para remover o material para esse tratamento, devolvendo 30% do volume como óleo bom e um décimo que sobra da destinação final. Ou devolve para que o dono do material dê o tratamento por sua conta.

O professor Newton Narciso Pereira, coordenador do Centro de Estudo para Sistemas Sustentáveis da Universidade Federal Fluminense (CESS/UFF), indaga se o Brasil perdeu o time para entrar no mercado de reciclagem. Ele observa que o mercado global de sucata é bilionário e o Brasil tem uma pequena participação nesse processo. Em 2018, o país exportou em torno de US\$ 158 milhões em sucata.

Pereira ressalta que sucata não é único mercado de reciclagem, pois existem nichos para diversos componentes, inclusive tratamento de resíduos. "Quando falamos desse mercado, embora o drive seja sucata naval, existem outros componentes que, se bem estabelecidos e operacionais, vão fazer várias pontas de geração de receita", analisou durante o evento da Sobena.

Para o professor, o estaleiro vai precisar pensar nessa estrutura de armazenamento e como se inserir nesse mercado. Ele considera importante uma rede alicerçada para dar resposta de maneira segura e que possa gerar receita em todos serviços associados à embarcação. Pereira ressalta que grande parte dos itens gerenciados pelo estaleiro pode ser reaproveitada. "Existe um mercado de materiais reaproveitáveis, de segunda mão. Poderíamos criar um mercado para reinserir esse material dentro da cadeia reversa. Precisamos constituir no país cadeia de atendimento desse material oriundo da reciclagem de embarcações. Esses materiais têm valor agregado", avalia.

A Convenção de Hong Kong foi estabelecida em maio de 2009, mas não está em vigor. O regulamento europeu está valendo desde 2013 e tem cerca de 40 estaleiros dentro e fora da comunidade europeia que aderiram a ele. Nenhum estaleiro brasileiro integra essa lista. Há três anos, o CESS/UFF deu suporte técnico para desenvolvimento de um estudo para preparação e adequação do estaleiro Ecovix para reciclagem de navios. Foi identificado potencial no estaleiro para atender às demandas de reciclagem de navios, com destaque para dique seco e área protegida. Pereira afirma que outros estaleiros também podem se preparar para realizar essa atividade.

O coordenador do CESS/UFF diz que é preciso colocar os principais autores na mesa para encontrar melhor solução para o país. Pereira defende a avaliação por governo, empresas e academia de criar um centro nacional de descomissionamento e reciclagem de embarcações no Brasil, como os já existentes em outros países. Para tanto, deveria ser definido um plano estratégico, pois envolve incentivos fiscais, tributários, tarifas portuárias e canais de acesso, movimentação portuária, armazenagem e exportação.

Ele entende que a academia precisa estar dentro desse processo, na parte das pesquisas. Além disso, outras demandas vão surgir para desenvolvimento de tecnologias e capacitação técnica e resposta aos problemas nacionais. Pereira destaca iniciativas positivas, como a parceria da UFF com o cluster tecnológico naval do Rio de Janeiro para criação de um laboratório para análises de materiais perigosos oriundos do descomissionamento de navios e plataformas para elaboração do IHM no Brasil. Ele identifica a escassez de laboratórios para desenvolver essas análises na América Latina para auxiliar elaboração de IHM.

A ideia é criar esse serviço no Brasil para atender à indústria de descomissionamento offshore nacional e estrangeira e de navios mercantes, pois a América Latina não dispõe desse serviço.

Pereira entende ser possível gerar dinheiro e emprego com reciclagem de navios no Brasil. “Ainda não perdemos o time, porém ele está passando. O mercado está se consolidando em outros países e ficaremos de fora, não se pode perder mais tempo. Depende de ação conjunta para centro de descomissionamento, criar cadeia reversa e linhas de incentivos, verificar oportunidades dentro do mercado nacional, para apoiar serviços de descomissionamento das plataformas offshore no Brasil”, conclui Pereira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

ATENTOS A NOVOS PLAYERS

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 16/10/2020 - 16:26

Com cautela do setor de O&G em 2020, apoio marítimo acompanha movimentos de operadoras

Os serviços de apoio à indústria de petróleo e gás no mar continuam sendo afetados pelo preço de petróleo mais baixo, que se agravou em 2020. Esse cenário atrasa a recuperação das atividades de exploração e produção e espalha cautela na cadeia de O&G. Além disso, algumas empresas estimam que os custos operacionais, especialmente gastos com as adaptações para os profissionais embarcados, aumentaram até 30% durante a pandemia. A frota de apoio marítimo que opera em águas jurisdicionais brasileiras, no entanto, segue relativamente estável nos últimos meses. A Petrobras continua sendo o principal cliente desse segmento. A projeção é de crescimento na demandas das demais operadoras.

Apesar das dificuldades, a frota de apoio marítimo em águas brasileiras encerrou julho com 364 embarcações, sendo 331 de bandeira brasileira e 33 de bandeiras estrangeiras, segundo o relatório mensal da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam). A publicação aponta que 91% da frota no Brasil correspondem a barcos de bandeira nacional e 9%, de outras bandeiras. Os números são os mesmos do mês de junho. Em maio, a frota era formada por 367 barcos de apoio, dos quais 330 de pavilhão nacional e 37 de outros países. Em comparação a dezembro de 2015, foram desmobilizadas 162 embarcações de bandeira estrangeira e incorporadas 82 de bandeira brasileira.

De acordo com o relatório, a frota no final de julho era composta por 48% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 174 barcos. Outros 19% eram LH (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (minissupridores), que correspondem a 70 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 44 unidades no período, enquanto 24 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 17 PLSVs (lançamento de linhas) e 13 RSVs (embarcações equipadas com robôs).

No final de julho, a empresa de navegação com mais embarcações, em operação ou aguardando contratação, era a Bram Offshore/Alfanave, com 52 unidades (apenas duas estrangeiras), seguida pela CBO, que totalizou 31 barcos de apoio offshore, e pela Starnav, com 29 — ambas com todas embarcações de bandeira nacional. Segundo o relatório, 23 embarcações faziam parte da frota da Wilson Sons Ultratug, todas de bandeira brasileira. Já a DOF/Norskan tinha nesse período 21 unidades em sua frota, sendo 18 brasileiras e três estrangeiras.

A consultora e gestora de contratos no segmento de óleo e gás Eliana Lazarini avalia que muitas dessas embarcações ainda estão sem contrato. Ela lembra que, antes da pandemia, as perspectivas para as atividades offshore em 2020 eram bastante excitantes e que a oportunidade de retomada deste mercado, que vinha sofrendo com abruptas reduções e períodos de quase inércia por uma longa temporada, foi impactada em toda a malha logística, incluindo a demanda de barcos de apoio. “Companhias se preparavam para grandes projetos sustentadas pelas perspectivas e pelos números apregoados. O mercado ‘respirava’ a expectativa de restabelecimento, como se os anos de crise tivessem sido superados. Existia, ao mesmo tempo, uma pressão nos custos do transporte marítimo”, analisa Eliana.

O setor estima que cerca de 40 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram seus registros trocados para bandeira brasileira. Nem todas as unidades estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no

mercado spot, em manutenção ou mesmo fora de operação. Nos últimos anos, com o desenvolvimento do pré-sal e a construção de embarcações mais modernas e potentes para águas profundas, o número de PSVs 1.500 (transporte de suprimentos) diminuiu, sendo substituídos por PSVs 3.500 e 4.500. Os barcos de apoio de menor capacidade normalmente operam em águas rasas.

A Wilson Sons Ultratug Offshore considera que o resultado do negócio está aderente ao planejamento realizado para o ano de 2020, com diferenças em algumas premissas. Uma delas é que a Petrobras reduziu o número de dias de operação, em função de postergação no início de quatro contratos de afretamento que a empresa conquistou em licitação recente. Segundo a empresa de apoio marítimo, todos os contratos estão assinados e dois já foram iniciados nos meses de junho e agosto.

O diretor executivo da Wilson Sons Ultratug, Gustavo Machado, explica que a redução foi parcialmente compensada pela contratação de duas embarcações na operação de apoio à salvação do graneleiro Stella Banner, próximo ao terminal portuário de Ponta da Madeira (MA). Nessa operação, as embarcações foram contratadas pela Vale. Outro fator positivo que compensou as medidas de resiliência da Petrobras foi o início do contrato do OSV Cormoran com a empresa Trident Energy do Brasil. A embarcação vai realizar operações de suprimento de cargas (granel líquido e carga geral). Foram instalados equipamentos para operações de combate à poluição de óleo no mar e para operações de combate a incêndio (FIFI I), além de ROV para operações submarinas.

Machado destaca que a empresa conta com uma das maiores e mais modernas frotas de embarcações de apoio offshore com bandeira brasileira. A maior parte da frota da empresa foi construída no estaleiro do grupo Wilson Sons, localizado no Guarujá (SP). São quatro SDSV (mergulho raso e ROV), um OSRV, um LSV (apoio operações ship-to-ship offshore), um PSV-RSV-OSRV e 16 PSVs. “As embarcações originalmente foram construídas como PSVs, que é uma plataforma bastante versátil, pois permite conversão para vários tipos de OSVs”, ressalta Machado. A empresa tem 18 embarcações em contrato de longo prazo, sendo quatro SDSVs, um OSRV, um LSV, um PSV-RSV-OSRV e 11 PSVs.

A Petrobras segue como a principal demandante de barcos de apoio atendida pela empresa. Para a Wilson Sons Ultratug, os desinvestimentos da companhia em operações de campos maduros e em águas rasas representam oportunidade interessante de negócios com as várias petroleiras. Machado conta que existem mapeados diversos projetos de exploração a serem executados por IOCs (international oil companies) e outras petroleiras, porém houve operações programadas para o segundo semestre de 2020 que foram postergadas.

O grupo CBO, que opera a segunda maior frota de apoio marítimo do Brasil, está em período de silêncio após manifestar a intenção de realizar uma oferta pública inicial de ações (IPO, na sigla em inglês) da Oceana Offshore. A CBO informou que ainda não há qualquer decisão quanto à efetiva realização da oferta, bem como quanto à estrutura e volume. As atividades do grupo resultaram em uma receita líquida de R\$ 1,1 bilhão em 2019, ante R\$ 854 milhões no ano anterior. No primeiro semestre de 2020, a receita ficou em R\$ 669,3 milhões, acima dos R\$ 545,5 milhões apurados no mesmo período de 2019. A atual estrutura acionária do grupo CBO tem 40% de participação da Pátria, 40% da Vinci e 20% do BNDESPar.

No relatório enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o grupo informou que, em 2019, iniciou um novo ciclo de crescimento, que será pautado pela aquisição de embarcações existentes e já operacionais, visando atender ao aumento de demanda por embarcações de apoio que a empresa acredita que ocorra no Brasil em razão da exploração do pré-sal. Em dezembro de 2019, a empresa adquiriu um PSV 4.500 (CBO Supporter) com especificações técnicas de alto padrão, com objetivo de atender aos projetos de E&P. A embarcação se encontra no Mar do Norte, onde operou no primeiro semestre de 2020, enquanto se prepara para concorrer às oportunidades de contrato no mercado brasileiro e então ser trazido ao país.

A CBO espera que os investimentos nesse segmento cresçam consideravelmente, levando a aumento no número de sondas, plataformas e FPSOs (unidades flutuantes de produção e

armazenamento de petróleo), aumentando a necessidade de embarcações de apoio. “A companhia buscará a criação de valor por meio de expansão do tamanho de sua frota, de modo a atender uma demanda que acredita ser crescente para embarcações de apoio marítimo especialmente para atender aos projetos relacionados ao pré-sal”, diz o relatório.

A Bravante observa algumas licitações serem canceladas ou postergadas devido à pandemia e a alguns contratos que foram encerrados antecipadamente. De modo geral, a empresa acredita que as oportunidades seguem aparecendo, principalmente por parte da Petrobras, que lançou recentemente uma licitação para contratação de AHTS, RSV, OSRV, LH, PSV 3000 e PSV 4500. Atualmente, as 12 embarcações que compõem a frota da Bravante estão contratadas. A empresa conta com OSRVs, PSVs 3000 e 4500 Oleeiro. São 11 embarcações próprias e uma que está afretada a casco nu.

O grupo relata que, desde 2019, começou a receber algumas consultas e cotações de operadoras (IOCs), muitas delas detentoras de poços maduros. “Até o ano passado todos os nossos contratos eram somente com a Petrobras, hoje já temos dois com a Perenco”, destaca a Bravante. Algumas licitações de outras operadoras estavam previstas para este ano, mas foram canceladas ou postergadas devido às incertezas da pandemia. Apesar disso, a Bravante acredita que no curto e médio prazo elas sejam lançadas novamente.

A Camorim opera no apoio offshore atendendo diretamente à Petrobras, por meio de contratos de longo prazo, e junto às demais operadoras de plataformas, por meio de atendimentos spot. A empresa avalia que a queda brusca no preço do barril do petróleo fez com que a Petrobras tomasse algumas decisões significativas, tais como a diminuição de sua produção em algumas de suas unidades de exploração e a hibernação total de outras. Com isso, muitos contratos com empresas fornecedoras de barcos de apoio marítimo foram cancelados e outros não renovados. “No nosso caso, ainda temos em vigor com a empresa seis LHs operantes”, conta o diretor da Camorim, Eduardo Adami.

Por outro lado, a diminuição de barcos de apoio no atendimento às plataformas que estão afretadas à Petrobras, provocada pela mudança de logística da mesma, fez com que os armadores das sondas tivessem que recorrer diretamente às empresas de apoio marítimo, por meio dos serviços spot, para suprir suas necessidades. Adami diz que a Camorim vem se destacando nesse segmento com aumento significativo de atendimentos. Ele diz que a empresa tem como diferencial a possibilidade de estar sempre disponível para atender de forma imediata demandas offshore.

A frota de apoio offshore da Camorim atualmente é composta por 20 embarcações, entre LHs, PSVs e AHTS. Dependendo do escopo do serviço, a empresa tem à disposição também mais de 50 rebocadores capazes de atender a esse segmento. Além da Petrobras, a empresa opera com Constellation, Ocyan, Ventura, PetroRio, Subsea7, Saipem, Seadrill, TechnipFMC, Brasdril, Mcdermott e Helix, entre outros clientes.

A empresa acredita que, ao fim da pandemia, a demanda por energia voltará aos patamares normais e o mercado retomará o crescimento esperado. “Inicialmente, a expectativa do mercado de óleo e gás para o ano 2020 era positiva, porém a crise advinda das consequências da Covid-19 afetou esta projeção”, relata Adami. Ele diz que a empresa se considera forte no segmento offshore e está atenta às licitações que surgem nesse mercado.

O Brasil é o principal mercado offshore para os armadores noruegueses fora do Mar do Norte. A Associação Brasileira dos Armadores Noruegueses (Abran) afirma que segue acreditando no potencial de crescimento do mercado, sempre com uma visão de longo prazo. “Nossas empresas investem e geram empregos no país e têm grande compromisso com o desenvolvimento sustentável do setor, que vinha se recuperando da crise que se iniciou em 2014/2015, e foi atingido pelos efeitos da pandemia, que atrasou investimentos das principais operadoras. Mas acreditamos que a recuperação ocorrerá com a recuperação do crescimento das atividades em futuro próximo”, analisa o diretor executivo da associação, Ricardo Cesar Fernandes.

Ele menciona que a frota norueguesa offshore é a mais avançada do mundo, incorporando tecnologias de ponta para que as operações sejam as mais eficientes e seguras para atuar em todas as áreas, sejam elas no apoio à exploração e à produção de petróleo, instalação de parques eólicos offshore, mineração e aquicultura. Os armadores noruegueses se comprometeram com as metas da Organização Marítima Internacional (IMO) de descarbonização e investem em tecnologias verdes para reduzir as emissões. Eles perseguem a otimização das suas operações, implementando processos de digitalização e investindo em pesquisa e desenvolvimento para busca de alternativas de combustíveis que sejam compatíveis com as metas da IMO.

O diretor executivo da Abran conta que, com outras associações, empenhou-se bastante para assegurar a manutenção das trocas de tripulação no país. Fernandes cita colaboração por parte da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), permitindo que os aquaviários e trabalhadores offshore pudessem exercer suas funções com o menor impacto possível. Ele também falou de proatividade das autoridades, como a Diretoria de Portos e Costas (DPC), Tribunal Marítimo e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em implementar soluções e protocolos para garantir a continuidade das operações e zelar pela segurança e pelo bem-estar das tripulações.

A Wilson Sons Ultratug frisa que os protocolos de saúde e segurança necessários foram desenvolvidos e colocados em produção de forma apropriada para proteção dos colaboradores da empresa durante a pandemia. “Esses protocolos foram discutidos e alinhados com nossos clientes e parceiros. Eles estão em linha com as melhores práticas conhecidas para o controle da pandemia, atendem a todas as instruções das autoridades de governo e, em vários aspectos, são mais robustos que as determinações dessas autoridades”, afirma Machado.

Para a empresa, os aumentos da estrutura de custos operacionais foram gerados principalmente pela logística de movimentação de tripulantes, hotelaria para isolamento social supervisionado, testagem para Covid-19 (rt-PCR, teste rápido de acordo com o protocolo de saúde e segurança) e equipamentos de proteção individual (EPIs) específicos, como máscaras, luvas, ‘face shields’ e produtos para higienização.

Adami, da Camorim, diz que os aumentos sentidos pela empresa foram todos oriundos dos procedimentos imediatamente adotados na prevenção do Covid-19, conforme as orientações da Organização Mundial de Saúde (OMS). Essas recomendações abrangem compras de insumos relativos aos procedimentos adotados para prevenção da propagação do vírus, compra de maquinário para higienização dos barcos e contratação de pessoal da área de saúde para atendimento direto no estaleiro da empresa.

O diretor da Camorim explica que alguns dos custos mais relevantes que podemos apontar seriam os testes rápidos de detecção do vírus e a contratação de novos colaboradores, visto que aqueles considerados “grupo de risco” ou que testaram positivo para a doença foram afastados sem alterações em seus salários. “Por compreender que é responsabilidade da empresa prover a segurança de sua equipe, a Camorim optou por absorver esses custos, não havendo repasse nas tarifas para nossos clientes ou cortes de benefícios para os funcionários”, diz Adami.

A Abran destaca que suas associadas são players globais e líderes em seus segmentos que priorizam a segurança e o bem-estar do seu pessoal, acima de qualquer outro fator e desde o início da pandemia. Segundo Fernandes, as empresas planejaram e implementaram protocolos rígidos para evitar o contágio por Covid-19 nos tripulantes, em coordenação com escritórios regionais.

Ele diz que o espírito empreendedor dos armadores noruegueses fez com que o desenvolvimento do setor de E&P da Noruega fosse acelerado com soluções inovadoras, que permitiram a exploração em águas profundas e o grande aproveitamento dos campos prolongando a sua vida útil. Ele percebe que, no Brasil, as empresas norueguesas atuam com navios capazes de efetuar tarefas complexas em ambientes desafiadores, como é o caso da exploração e produção em águas profundas. A tecnologia embarcada e o pessoal que a opera, segundo o diretor da Abran, permitem a execução das tarefas em águas profundas com grande eficácia e segurança.

Para a entidade, os investimentos que as operadoras estrangeiras fizeram no Brasil em aquisição de áreas, sobretudo nos últimos leilões da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), indicam que as atividades vão crescer nos próximos anos. “Esta é também a nossa aposta, porém é difícil, neste momento, saber quando esses efeitos serão mais fortemente sentidos pelo setor”, observa Fernandes.

Para a Locar, o ano de 2020 foi iniciado com boas perspectivas de negócios e surgimento de oportunidades. A empresa estava bastante motivada, quando a crise provocada pela Covid-19 praticamente cessou as novas chances de negócios. O vice-presidente da Locar, José Henrique Bravo Alves, diz que a empresa precisou promover diversas adaptações de custos, com as pessoas e as aquisições de materiais. “Estamos agora na expectativa de que os negócios represados possam ressurgir e dar novamente impulso às atividades de apoio marítimo como se vislumbravam no início do ano”, conta Bravo.

A Locar estima que o custo total e administrativo impactou bastante os resultados porque não se consegue reduzir na mesma proporção dos custos diretos. A empresa apurou um incremento de mais de 15% nos custos totais devido à falta de negócios novos. “Estamos envolvidos e atentos às oportunidades das obras de infraestrutura, às necessidades de apoio marítimo dos novos players de exploração de petróleo, às iniciativas da própria Petrobras com exploração de petróleo e lançamentos de dutos, além dos serviços de descomissionamento de plataformas obsoletas”.

O foco da Locar é em serviços diversificados na área de apoio offshore de movimentação e transporte de cargas, içamento sobre balsas, reboques, salvatagens, lançamento de dutos em águas rasas e todos os equipamentos de suporte como guindastes, guinchos, motobombas, geradores, compressores, materiais de peça e acessórios para içamento. A empresa tem 15 rebocadores, 10 balsas de carga, duas cábreas e uma balsa lançadora de dutos.

O grupo Gávea está presente na Baía de Guanabara com atuação nas cidades do Rio de Janeiro e Niterói (RJ). Na cidade de Arraial do Cabo (RJ), a empresa desenvolve, em conjunto com a Pennant, atividades portuárias no Porto do Forno, que tem localização estratégica para os campos do pré-sal. “Com a retomada de mercado e a entrada de operadoras estrangeiras percebe-se um momento de novas contratações, principalmente com o incremento das embarcações de bandeira brasileira”, observa a Gávea, que percebe uma redução da frota de apoio desde os anos de 2014 e 2015.

No Porto do Rio, a Gávea realiza, em média, cinco atracções semanais, como troca de turma, retirada de resíduos, desembarque/embarque de cargas, rancho, além de pequenos reparos, inspeção Anvisa, armazenagens temporárias, entre outras atividades. Nas operações marítimas e de apoio e cabotagem, a empresa conta com frota própria de balsas de carga, espaçadoras, rebocadores, lanchas, defensas, entre outras estruturas.

Em 2020, a Gávea Logística obteve certificação da Bureau Veritas para o sistema de gestão da organização. A certificação abrange gestão e operações portuárias e retroportuárias, desde atracção e desatracção, embarque e desembarque de cargas, armazenagem e gestão de ativos e operação de equipamentos de movimentação de carga.

No relatório mensal de julho deste ano, a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep) estimou que a demanda por sua produção de petróleo em 2021 deve crescer sete milhões de barris por dia. Contudo, para Eliana Lazarini, esse aumento não compensará a crise do consumo em 2020. Ela ressalta que a projeção não leva em conta, por exemplo, a materialização de riscos atrelados a tensões comerciais entre Estados Unidos e China, dívidas ou uma segunda onda de contaminações por coronavírus.

A consultora observa que, desde antes do início do período de pandemia, o mercado já tendenciava para maior participação de operadoras estrangeiras nas operações no pré-sal até 2023. No entanto, com as mudanças no cenário global decorrentes do novo coronavírus, ainda é precoce dimensionar qual será a proporção de contratações por petroleiras internacionais.

Eliana percebe que os armadores de embarcações de apoio offshore esperam que algumas campanhas exploratórias já previstas para 2021 demandem novas atividades. Ela acrescenta que o Brasil está entre os dez maiores produtores mundiais de petróleo. “O mercado de apoio marítimo no país é ativo e promissor e o que estará efetivamente norteando esse mercado são os níveis do preço do petróleo, as atividades de rodadas de licitações ANP e o apetite de investidores em adquirir novos blocos exploratórios em território brasileiro. Além da retomada econômica global pós-pandemia”, comenta Eliana.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

RENOVAÇÃO DA ESQUADRA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 16/10/2020 - 16:26

Com Prosub e programa de fragatas em curso, indústria acompanha projeto de navio Antártico e outros movimentos

Fornecedores de equipamentos e estaleiros acompanham de perto o andamento de projetos de obtenção de novas embarcações para a Marinha do Brasil. No próximo orçamento, a força naval terá destinados recursos para continuidade do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), construção de navios-patrolha (NPa) e recomposição do núcleo do Poder Naval, visando manter as ações dos meios na Amazônia Azul. O orçamento de investimento também prevê a aplicação de recursos no programa das fragatas classe Tamandaré e na obtenção do navio de Apoio Antártico (NAPAnt) pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron).

A proposta de orçamento da União para 2021 enviada ao Congresso prevê que, dos quase R\$ 115 bilhões de recursos destinados ao Ministério da Defesa, R\$ 11,74 bilhões correspondem a despesas discricionárias, aquelas em que há poder de decisão quanto à utilização. Do valor de despesas discricionárias do projeto de lei orçamentária anual (PLOA 2021) estabelecido para a pasta, R\$ 3,44 bilhões estão destinados à Marinha.

As despesas discricionárias do Ministério da Defesa incluem os gastos administrativos e as despesas voltadas ao aprestamento da tropa e à operação das organizações militares, bem como os projetos estratégicos para obtenção de equipamentos e meios operacionais que apoiarão a atuação das Forças Armadas. O ministério informa que, em 2021, 51,6% desses recursos serão destinados à continuidade de projetos já iniciados, observando determinação constante do projeto de lei de diretrizes orçamentárias (PLDO 2021).

No orçamento para 2020, as despesas discricionárias do Ministério da Defesa são da ordem de R\$ 10,8 bilhões. “Tais ajustes permitirão ampliar as dotações dos projetos estratégicos das Forças Armadas de modo a evitar que seja necessário o adiamento dos cronogramas de entrega e/ou construção dos respectivos projetos”, informa o Ministério da Defesa sobre os acréscimos em relação ao orçamento anterior.

O Comando da Marinha aprovou recentemente a atualização do Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), com o propósito de orientar o planejamento de médio e longo prazo. O PEM considera as capacidades que a força naval deve adquirir e manter, integrando o planejamento estratégico ao orçamento. O documento traz as linhas mestras em termos de defesa e de como a indústria pode contribuir para atender às especificações técnicas. O plano também visa orientar ações legislativas, o compartilhamento de conhecimentos e fomentar arranjos produtivos locais, estimulando a política naval.

Entre os futuros projetos da esquadra, a Marinha estuda a possibilidade de lançar processos de solicitação de informações (RFI — request for information) e de propostas (RFP — request for proposal) para obtenção de navios de instrução da Escola Naval — a princípio três unidades. Também existe a expectativa de dar continuidade aos dois navios-patrolha de 500 toneladas, que não foram concluídos no Estaleiro Ilha S/A (Eisa-RJ), e que estão no Arsenal de Marinha, no Rio de Janeiro. O comandante da Marinha, Ilques Barbosa Junior, disse que existem recursos financeiros para o projeto.

Em maio, a Diretoria de Gestão de Programas da Marinha (DGePM) e a Emgepron divulgaram a RFP para selecionar a melhor proposta para aquisição de um navio de apoio Antártico (NAPAnt), a ser construído no Brasil. O processo para aquisição do NAPAnt prevê a substituição do navio de apoio oceanográfico (NAPOc) Ary Rongel. A RFI teve por objetivo buscar dados preliminares sobre projetos técnicos existentes de navios polares, sobretudo aspectos tecnológicos e operativos. A Marinha considera um desafio importante buscar os menores valores de orçamento possíveis com a melhor capacidade. Segundo o almirante Ilques, o raciocínio dessa negociação vai ser muito próximo do que foi o do programa das fragatas classe Tamandaré.

A expectativa do comando da Marinha é, após a RFP, partir para fazer desdobramentos, com participação da Emgepron, novamente, conteúdo local intenso e assessorias internacionais — caso necessário. A avaliação da força naval é que a construção do NAPAnt no Brasil é um projeto ambicioso, não com a complexidade de uma fragata sobre determinados aspectos, mas com complexidade tecnológica de outros, como condições ambientais as quais o navio terá que enfrentar. A expectativa é que o projeto avançará, como o programa das novas fragatas envolverá muitas empresas da indústria nacional.

Fornecedores e estaleiros ouvidos pela Portos e Navios afirmam que ainda existem poucas informações a respeito do projeto e das próximas fases. Uma das exigências estabelecida no edital foi que os interessados comprovassem que tinham capacidade e experiência, nos últimos 10 anos, em construção de navios destinados à operação nos ambientes polares. O modelo orçamentário e financeiro do negócio, estruturado para essa contratação, conta com a participação da Emgepron, que foi capitalizada para conduzir tal processo.

O gerente do projeto NAPAnt na coordenadoria-geral de programas estratégicos da Marinha, Archimedes Francisco Delgado, explica que a participação da Emgepron é limitada nas atuais fases de especificações técnicas do navio e de seleção do fornecedor. “Apenas depois que a DGePM selecionar o fornecedor e encaminhar para Emgepron os termos gerais da proposta selecionada é que passaremos a assumir o projeto e iniciar as negociações contratuais, visando à obtenção das melhores condições comerciais e os menores riscos possíveis para, em seguida, exercermos a fiscalização e acompanhamento da obra”, adianta o comandante Delgado.

O projeto para construção do NAPAnt prevê a aquisição dos equipamentos e sistemas científicos, dos planos de gestão do ciclo de vida, do apoio logístico integrado e da manutenção para apoiar logisticamente o Programa Antártico Brasileiro (Proantar), contribuindo para segurança da navegação na região Antártica por meio da realização de levantamentos hidrográficos. De acordo com a Marinha, a aquisição desse navio possibilitará a continuidade e o incremento das atividades de apoio logístico que ela realiza na Antártica, com mais capacidade e confiabilidade para os trabalhos brasileiros no continente Antártico. Além do NAPOc Ary Rongel, a Marinha hoje apoia logisticamente o Proantar com o navio polar (NPo) Almirante Maximiano.

A Marinha destaca que o novo NAPAnt busca modernidade em termos logísticos de capacidade ampliada e com redução de tripulação, o que favorece o embarque de pesquisadores. O navio, com viés logístico e de pesquisas, terá capacidade de transportar helicópteros em ambiente protegido — característica que o Ary Rongel não detém — e terá autonomia adequada para sua finalidade. A força naval diz que haverá o aprimoramento das necessidades ambientais nessas embarcações, além de melhorias das telecomunicações e capacidade superior em termos de resistência em enfrentamento ao mar.

Em janeiro, o comandante da Marinha disse em entrevista coletiva que o NAPAnt será um navio mais moderno do que o Ary Rongel, na medida em que terá capacidade logística e poderá incorporar tecnologias que favoreçam a pesquisa. Na ocasião, ele disse que ainda não é possível dizer quanto o projeto custará, apesar do orçamento de R\$ 750 milhões estabelecido no Ministério da Defesa. Segundo o almirante Ilques, a força naval vai trabalhar em cima das propostas com os menores valores possíveis a serem apresentadas nas sondagens (RFI e RFP).

A entrega das quatro fragatas classe Tamandaré (FCT) está prevista para ocorrer entre os anos de 2025 e 2028. No final de agosto, representantes da sociedade de propósito específico Águas Azuis assinaram, na sede administrativa da Emgepron Rio de Janeiro, a declaração da eficácia do

contrato de obtenção das quatro fragatas. O programa integra o processo de renovação dos meios navais da esquadra brasileira, que visa incrementar a capacidade de defesa (monitoramento e proteção) da Amazônia Azul. A Marinha destaca que os navios serão construídos em estaleiro nacional com elevados índices de conteúdo local e transferência de tecnologia. A expectativa da força naval é que o projeto contribua para a geração de empregos e para o fortalecimento da base industrial de defesa.

A SPE Águas Azuis, formada pela thyssenkrupp Marine Systems (TKMS), Embraer Defesa & Segurança e Atech, havia assinado o contrato com a estatal Emgepron para a construção dos quatro navios classe Tamandaré em março. A construção será realizada no estaleiro Oceana, em Itajaí (SC), com expectativa de taxas de conteúdo local acima de 30% para o primeiro navio e de 40% para os demais. A thyssenkrupp fornecerá a tecnologia naval de sua plataforma de construção de navios de defesa da Classe Meko, que já opera em 15 países. A Embraer integrará sensores e armamentos ao sistema de combate, incorporando soluções de tecnologia de sistemas e suporte em serviço.

A Atech, empresa do grupo Embraer especializada em engenharia de sistemas para aplicações de Defesa, será a fornecedora do sistema de gerenciamento de combate (CMS) e do sistema de gerenciamento de plataforma integrada (IPMS, da L3 MAPPS) e receptora de transferência de tecnologia em cooperação com a Atlas Elektronik, subsidiária da TKMS que produz o CMS e sistemas de sonar.

O projeto das fragatas Tamandaré prevê a aplicação da gestão do ciclo de vida aos navios e aos sistemas habilitadores, como as bases navais, por exemplo. Essa gestão visa assegurar que os requisitos que condicionam a obtenção das fragatas sejam consistentes, harmônicos e mantidos ao longo de todo o seu ciclo de vida, desde a concepção até o desfazimento, buscando otimizar a relação custos x eficácia.

A Marinha explica que essa relação tem por objetivo minimizar o custo de ciclo de vida e maximizar a efetividade do sistema FCT e de seus sistemas habilitadores. A expectativa é traduzir em desempenho (atender aos requisitos de projeto), confiabilidade (não apresentar falhas quando demandado) e disponibilidade (probabilidade de que o sistema esteja pronto quando designado para uma missão e se mantenha operando durante a missão).

O anúncio da aquisição do estaleiro Oceana (SC) pela TKMS abriu a expectativa de novos projetos para construção naval, além do contrato firmado para construção das quatro fragatas classe Tamandaré encomendadas pela Marinha à Águas Azuis. O CEO da thyssenkrupp Marine Systems, Rolf Wirtz, disse que, além das fragatas, a TKMS tem no radar para o estaleiro alguns projetos em vista na América do Sul, que serão comunicados em momento oportuno. A aquisição será executada por meio da subsidiária brasileira Thyssenkrupp Marine Systems do Brasil. Por acordo, o valor da transação não foi divulgado.

Localizado em Itajaí (SC), em uma área de 310 mil metros quadrados, o estaleiro tem capacidade de construir até seis navios por ano e aplica processos de produção com alto nível de automação e tecnologia de ponta. Nos últimos anos, o Oceana entregou embarcações de apoio marítimo, como PSVs (transporte de suprimentos) e AHTS (manuseio de âncoras). A TKMS salientou que pretende manter o compromisso com índices de conteúdo local pré-estabelecidos pela Marinha. A construção da primeira das quatro fragatas da classe Tamandaré está prevista para 2021.

A Marinha afirma que o conteúdo local desse projeto está garantido, com construção em estaleiro nacional e geração de empregos. “Não há risco de diminuição no conteúdo local nas fragatas classe Tamandaré, uma vez que os índices estão estabelecidos em contrato. O BNDES [Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social] é parceiro da Marinha na garantia do atingimento e tais valores previstos nos navios”, informou a força naval.

A Marinha frisou que o programa prevê a transferência de tecnologia e a capacitação de empresas e da força naval brasileira. De acordo com a Marinha, trata-se de tecnologia dominada por poucos países e cuja incorporação ao espectro tecnológico nacional representa importante

passo, garantindo independência na manutenção adaptativa e evolutiva dos atuais e futuros meios navais e com importantes reflexos em aplicações na indústria nacional.

No Prosub, o S. Riachuelo está em fase de realização das provas de mar. A primeira unidade do programa realizou sua primeira saída ao mar com propulsão própria em agosto de 2020. Os próximos marcos importantes são a imersão dinâmica e a imersão em grande profundidade. A transferência para o setor operativo está prevista para abril de 2021. A segunda unidade (S. Humaitá) está em fase de integração de sistemas e realizando os testes necessários para o embarque das baterias, que encontram-se em ativação, visando à cerimônia de lançamento prevista para dezembro deste ano.

O S. Tonelero, terceira unidade de propulsão convencional do Prosub, se encontra na fase final de instalação e embarque de equipamentos na unidade de fabricação de estruturas metálicas (UFEM), para posterior transferência ao estaleiro de construção. A cerimônia de integração final das seções também está prevista para dezembro. Quarta unidade, o S. Angostura está em fase avançada de fabricação de estruturas e tubulações. Segundo a Marinha, também está em andamento a instalação de estruturas resistentes e não resistentes no interior das seções na UFEM.

O cronograma atual do Prosub planeja a conclusão dos testes de mar referentes à plataforma do Riachuelo até dezembro de 2020. O lançamento ao mar do Humaitá está previsto para ocorrer também em dezembro de 2020. Já os lançamentos do Tonelero e do Angostura estão estimados para serem realizados, respectivamente, no terceiro trimestre de 2021 e no terceiro trimestre de 2022. O Álvaro Alberto, primeiro submarino convencional com propulsão nuclear brasileiro (SN-BR), tem seu lançamento ao mar previsto para 2029. A Marinha estima que o SN-BR, assim como a incorporação dos quatro submarinos classe Riachuelo, vão elevar a capacidade de resposta eficiente do Poder Naval no controle e na proteção da Amazônia Azul, que representa um terço da extensa fronteira do país.

Em julho, a Marinha do Brasil ativou a Base de Submarinos da Ilha da Madeira (BSIM). A base naval, localizada no Complexo Naval de Itaguaí, região metropolitana do Rio de Janeiro, é importante para sequência do Prosub. De acordo com a Marinha, a ativação da BSIM representa um importante marco no processo construtivo do Prosub em que fortalece as plantas industriais, eleva o patamar tecnológico e faz da base industrial de defesa um vetor de inovação, incorporação tecnológica e expansão da indústria, comprovando a qualificação profissional e industrial instalada no Brasil.

A indústria também acompanha os navios-escolta que estão próximos do fim da vida útil e que já foram retrofitados diversas vezes. Um levantamento feito em 2019 apontou que a Marinha contava com 11 navios-escolta, sendo oito deles com 40 anos de idade. A discussão é quando esses navios serão substituídos e como: se construídos no Brasil ou adquiridos de outras marinhas. “A Marinha do Brasil procura compatibilizar disponibilidade de recursos orçamentários com necessidades operacionais para o cumprimento da sua missão. A compra por oportunidade depende da oferta de algum meio naval, a necessidade operacional da MB e a disponibilidade de recursos orçamentários”, informa a força naval.

A câmara setorial de equipamentos navais, offshore e onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq) acredita que o projeto das fragatas será uma oportunidade de fortalecimento da relação com a indústria nacional com credenciamento para futuros projetos na área naval. Representantes da CSENO buscam o estabelecimento de uma agenda com a SPE Águas Azuis a fim de auxiliá-los na identificação de fabricantes brasileiros e especificação técnica dos equipamentos para o projeto das fragatas.

A CSENO organizou um grupo de trabalho para acompanhar de perto as oportunidades associada aos projetos da Marinha, como os navios-patrolha e as fragatas classe Tamandaré. “Está nos planos, tão logo amadurecer o projeto das fragatas e definirmos mais alguns passos, poderemos fazer uma visita institucional ao estaleiro Oceana”, adianta o presidente da (CSENO/Abimaq), Bruno Galhardo. Ele conta que a câmara tem interesse em fortalecer os GTs e parcerias

existentes com instituições e consulados, ampliando o volume de informações de mercado das empresas associadas, além de abrir caminho para parcerias e desenvolvimento de tecnologia.

A SKM Tech diz que entende as necessidades e demandas da Marinha, com vistas à construção de novos navios, modernização de outros recentemente incorporados à esquadra e à manutenção dos meios existentes. Credenciada como empresa estratégica de defesa (EED) desde 2014, a SKM está atenta ao momento atual de expansão exponencial da tecnologia. A empresa, especializada em engenharia de aplicação e assistência técnica, conta com parceiros nacionais e estrangeiros. Um deles é a brasileira Altus, da área de desenvolvimento de pesquisa e desenvolvimento.

O diretor da SKM, Nicolau Sebastião, acredita que a capacidade de atender tanto a projetos novos quanto a serviços de manutenção, reparo e modernização dos meios navais deve-se à divisão de engenharia, que cuida de projetos de automação, controle, IPMS, geração, distribuição e instrumentação, bem como à montagem de quadros elétricos, consoles e painéis, laboratório de manutenção eletrônica e equipes de instalação, comissionamento e assistência técnica. Há 28 anos atendendo demandas da Marinha, a SKM se destaca na manutenção ou retrofit em navios da força naval, já tendo prestado serviços em todas as bases navais, desde de Rio Grande a Belém e também na base fluvial de Ladário.

Atualmente, a SKM tem participação no fornecimento para os submarinos classe Riachuelo, construídos pela Marinha por meio do Prosub. A SKM por meio de acordo de transferência de tecnologia, assinado em 2013 com a empresa francesa DEF, fornece os sistemas de detecção e extinção de incêndio desses submarinos. A SKM é fornecedora dos quadros elétricos principais, secundários e de emergência dos dois navios-patrolha classe Macaé, cuja construção foi iniciada no estaleiro Eisa (RJ) e estão sendo concluídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). A empresa também está em entendimentos com a SPE Águas Azuis a fim de atuar como subfornecedor para o projeto das fragatas.

A SKM está em fase de conclusão do fornecimento do novo sistema de monitoração e controle da propulsão e auxiliares do navio de desembarque de carros de combate Mattoso Maia (G28), para qual desenvolveu o retrofit utilizando tecnologias mais atuais. A empresa, em parceria com a Altus, desenvolve pesquisa e engenharia voltada à integração de sistemas de supervisão e controle da propulsão, máquinas auxiliares, avarias, gerenciamento de energia da planta elétrica de navios militares. Sebastião destaca que uma base tecnológica única e 100% nacional promove facilidade de logística de manutenção, maior disponibilidade dos navios, diminuição do custo de sobressalentes e facilidade na capacitação de pessoal de suporte técnico para operação e manutenção.

Além da Altus, a SKM representa comercial e/ou tecnicamente empresas como a Ground Co. (proteção contra surtos e descargas atmosféricas), Part Yard (logística de peças e partes), iVEx Indusvision (câmeras em aço inoxidável para áreas classificadas), Consolite Technology (equipamentos de visão noturna) e a Larsen & Toubro (plataformas navais), com as quais a empresa mantém acordo de cooperação técnica.

A SKM entende que o maior desafio da indústria brasileira para se preparar e atender às especificações técnicas da Marinha, não é tecnológico, e sim a falta de continuidade dos programas de construção de navios. Sebastião lembra que quando os programas sofrem descontinuidade, todo o conhecimento, técnicas e infraestrutura é perdido ou sucateado. “Deveríamos fazer como as Marinhas dos países mais desenvolvidos: manter uma demanda mínima de novas construções, mesmo de embarcações menos sofisticadas, e vender, em alguns casos, estas embarcações usadas às marinhas amigas, com preço abaixo do custo. Porém, com isso, mantendo uma estrutura de projetos e construção sempre ativa e atualizadas com as novas tecnologias”, sugere Sebastião.

Além das novas construções, como os submarinos Riachuelo, fragatas Tamandaré e o projeto do navio Antártico, a SKM está propondo que a Marinha busque a autossuficiência nos sistemas de controle de todas as suas embarcações, promovendo a modernização dos sistemas das embarcações recém-adquiridas, com o porta-helicóptero multipropósito Atlântico (A140), o navio

de desembarque multipropósito (G40), navios-patrolha oceânicos classe Amazonas, navio-tanque Almirante Gastão Motta (G23). O objetivo é ter uma mesma base tecnológica nacional, utilizada no navio desembarque de carros de combate Mattoso Maia (G28), navio-escola Brasil (U27), entre outros.

A expectativa da SKM, junto a sua parceira Altus, é que Marinha possa adotar nos navios comprados recentemente a mesma base tecnológica nacional dos sistemas de controle de avarias, máquinas auxiliares, IPMS (integração de todos sistemas). Sebastião projeta que uma base tecnológica única e nacional seria um ganho muito grande que fortaleceria indústrias locais, evitando a perda de competências ao longo dos anos.

A Consub, especializada em sistemas de defesa, é referência na integração de sistemas navais complexos de comando e controle. A empresa, que implementou sistemas tecnologicamente avançados para a Marinha do Brasil, acredita no potencial de fornecer conhecimento técnico para fragatas Tamandaré e futuros navios que vierem a ser adquiridos ou encomendados pela força naval.

O diretor-presidente da Consub, Sávio Rolemberg, considera que o sistema de combate naval é o mais complexo que existe, se comparado aos sistemas de controle do espaço aéreo e controle de fronteiras. “A visão da Consub junto à Marinha será sempre pró-legado e manutenção do que ela já tem (sistema de combate) ou implantação para sistemas de navios antigos. O pipeline que percebemos para ela é em cima de sistemas legados, que nós desenvolvemos e/ou de navios antigos”, diz Rolemberg.

Enquanto novos navios estão em construção, a percepção é que a Marinha deve precisar manter navios e sistemas ativos por cerca de cinco anos. A Consub está atenta a eventuais demandas para fazer modernização de outros sistemas. A empresa observa no mercado oportunidades de continuar dando apoio à Marinha no sistema legado do Siconta (sistema de controle tático) e eventualmente em sistemas atrelados ao ciclo de vida dos navios existentes dela.

O Siconta integra as fragatas Defensora (F-41), Constituição (F-42), Liberal (F43), Independência (F-44) e União (F45), além da corveta Barroso (V-34). A expectativa é que a primeira modernização do sistema da F-43 seja entregue até o final do ano e da F-44 e F-5 em 2021. A V-34 também deve precisar da modernização do sistema, entregue em 2010.

A Vibtech é uma empresa especializada em controle de ruídos e vibrações e que detém expertise na fabricação de peças metal elastômero e principalmente nas várias possibilidades de formulações desse elastômero. Desde os anos 1980, a empresa fornece regularmente, quando solicitados, calços em metal elastômero para as corvetas brasileiras. Os componentes isoladores são importantes na medida em que a descrição acústica nos navios e submarinos de defesa é fundamental para que eles não sejam facilmente localizados, além de proteger os equipamentos vitais de choques oriundos de explosões submarinas.

Atualmente, a Vibtech fornece tiras e anéis de vedação para os submarinos da classe Scorpéne do Prosub. As homologações, os desenvolvimentos e a qualificação começaram em 2013. “A Vibtech está homologada junto à Naval Group e à Marinha para o cuidadoso fornecimento de peças de altíssima responsabilidade para os submarinos diesel elétricos. Todas as peças em desenvolvimento seguem rigorosos padrões de ensaios para comprovar o atendimento das especificações técnicas do fabricante”, explica o gerente técnico comercial da Vibtech, Ricardo Siqueira.

A Vibtech também forneceu calços para as bombas do submarino Tikuna, desenvolvendo uma peça com características de trabalho similares às desse projeto. Siqueira conta que o atendimento desse tipo de projeto exige a necessidade de um grande período de desenvolvimento, ensaios, relatórios técnicos, envolvimento de equipe de engenharia e qualidade, bem como o desenvolvimento até de embalagens especiais que não são costumeiras no Brasil.

Ele diz que não há incentivo para esse projeto no Brasil e que faltam laboratórios especializados. “A demanda por equipamentos para a defesa ainda é muito baixa, desencorajando possíveis

empresas nacionais”, comenta Siqueira. Um dos desafios, segundo o gerente, é que o longo período de inspeção, burocracia dos processos e as peças que permanecem até mais de um ano em fábrica aguardando liberação e autorização de envio.

Siqueira observa que o mercado naval está atento às oportunidades junto ao Arsenal da Marinha, no Rio de Janeiro, e diversos estaleiros. Ele acredita que a empresa tem qualificação pela experiência e pelo atendimento a marinhas de outros países, barcos civis e o setor de óleo e gás. “Já estamos trabalhando no projeto do submarino nuclear e, se houver compromisso das empresas vencedoras do projeto Prosuper, estaremos também à disposição”, afirma Siqueira.

A Vibtech entende que o Brasil já teve no passado uma grande indústria naval, que se perdeu com o tempo. “Seria o momento de que ela ressurgisse fomentando uma série de empresas especializadas nesse setor. Ainda há protecionismo exacerbado, o que depõe contra a indústria nacional por força dos projetos nascerem em outros países”, analisa Siqueira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

SERVIÇOS NO RADAR

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 16/10/2020 - 16:26

Demanda por manutenção e integridade de ativos offshore deverá ser maior a partir de 2021

Empresas especializadas em manutenção de ativos offshore aguardam um aumento de demanda a partir de 2021, quando se imagina que os efeitos da pandemia de Covid-19 estarão mitigados e as atividades, reaquietadas. Prestadores de serviços preditivos, preventivos e corretivos estão atentos às oportunidades de plataformas marítimas em diferentes fases de operação. Com a hibernação de mais de 60 unidades da Petrobras em 2020, houve empresas que perceberam diminuição nas contratações de alguns tipos de manutenção. O período de desativação e descomissionamento também vai gerar chances para manter unidades no final da vida útil e evitar acidentes.

O coordenador do comitê técnico de integridade e manutenção de plataformas da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), Ronald Carreteiro, observa a entrada de novos players no mercado de manutenção preditiva, preventiva e corretiva. Ele lembra que, até 2015, esse tipo de serviço era dominado por um grupo relativamente pequeno de empresas. O entendimento é que o aparecimento de outras companhias e outros segmentos reflete uma mudança completa nesse quadro que, nos últimos anos, sofreu com a queda nas atividades industriais do país.

O comitê identificou uma série de desafios associados à manutenção da integridade efetiva dos ativos para melhorar o desempenho operacional e manter os níveis de produção offshore no Brasil. Em reunião do grupo em agosto, Carreteiro destacou que os bons exemplos de integridade e manutenção de ativos estão focados nas melhores práticas atuais do setor, que foram desenvolvidas ao longo de muitos anos. Ele acrescentou que tais práticas observam como a inovação e a tecnologia podem ajudar a moldar o futuro da manutenção offshore.

Em 2020, com a crise do petróleo, a Petrobras decidiu hibernar plataformas de menor produtividade. A empresa decidiu hibernar 62 plataformas que operam em águas rasas, dado que os preços não cobrem os custos variáveis. Algumas unidades serão vendidas e outras, descomissionadas. No começo de agosto, a Petrobras aprovou a hibernação da plataforma de Merluza (PMLZ-1), localizada em águas rasas na Bacia de Santos. A plataforma já estava com sua produção interrompida desde março de 2020, quando houve redução abrupta na demanda por gás natural.

Segundo a companhia, essa hibernação permitirá a redução de gastos operacionais e a transferência de profissionais para outras unidades da Petrobras. O Polo Merluza é composto pelas concessões de Merluza e Lagosta, onde a Petrobras detém 100% de participação. Com início de operação em 1993, sua produção média em 2019 foi de 3,6 mil barris de óleo equivalente por dia de gás natural e condensado.

Atualmente, os campos de Merluza e Lagosta estão em fase vinculante para desinvestimento. A Petrobras informou que a hibernação não impactará o processo de desinvestimento do Polo Merluza e o suprimento de gás natural ao mercado da Baixada Santista. “Essa decisão está alinhada à estratégia de otimização do portfólio e à melhoria de alocação do capital da companhia, visando à maximização de valor para os seus acionistas”, ressalta a Petrobras em nota.

Para Carreteiro, as plataformas que serão hibernadas precisarão adotar procedimentos adequados, por exemplo, quanto à proteção contra corrosão. Ele lembrou que tanto as novas unidades offshore a serem construídas, quanto aquelas que serão vendidas terão que ser totalmente mantidas. O comitê da Sobena avalia que os desafios associados à manutenção e à integridade efetiva dos ativos que melhoram desempenho operacional e mantêm níveis de produção offshore no Brasil deverão ser priorizados. “A manutenção deverá ser prioridade doravante. Bons exemplos da integridade e manutenção de ativos estão nas buscas de melhores práticas e tecnologias e deverão moldar o futuro da manutenção offshore”, analisa Carreteiro.

A câmara setorial de equipamentos navais, offshore e onshore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (CSENO/Abimaq) está atenta às novas operadoras independentes que adquiriram ativos da Petrobras recentemente e terão que investir em manutenção para o aumento da vida útil dos ativos. Entre elas, a Trident e a compra dos campos que compõem os polos Pampo e Enchova.

O presidente da CSENO, Bruno Galhardo, observa cada vez mais empresas tomando relevância nesse mercado, como a PetroRio e Perenco. “Percebemos que a pandemia retardou investimentos previstos para a manutenção de plataformas e barcos de apoio, mas acreditamos que existe uma demanda represada que será retomada nos próximos meses”, comenta Galhardo, que também é gerente de M&O (Marine & Offshore) da Roxtec Latin America.

Com cerca de 80 associados da CSENO e a força da Abimaq, com mais de 1,6 mil empresas filiadas, a entidade abrange praticamente todas as áreas de aplicação no mercado offshore, onshore e naval. Galhardo explica que, apesar da atuação individual das empresas, a associação fomenta a cooperação entre os membros. Uma dessas iniciativas é o grupo de trabalho de unidades estacionárias de produção. O GT UEPs mapeará os projetos de construção de novos FPSOs, com foco nos projetos de manutenção das unidades existentes e usará a representatividade da CSENO/Abimaq para aumentar a participação da indústria nacional e das empresas internacionais que investem no Brasil.

Há expectativa de aumento de demanda por esses serviços diante de novos projetos de exploração e produção de petróleo e da diversificação de operadoras, tanto estrangeiras quanto as de menor porte. Segundo Galhardo, a expectativa de novos FPSOs operando no Brasil é enorme, o que conseqüentemente aumentará a demanda de serviços e a venda de peças nos próximos anos.

Ele acrescenta que a revitalização de campos marginais também será benéfica, pois as operadoras independentes investirão na manutenção e no aumento da vida útil dos ativos. O presidente da CSENO também destacou o crescente mercado de descomissionamento de embarcações, que movimentará estaleiros e prestadoras de serviços. E a expectativa para o crescimento do mercado de gás, que demandará a construção e a manutenção de FSRUs (unidades flutuantes de armazenamento e regaseificação).

De acordo com consultorias internacionais, a demanda global por serviços de campos petrolíferos (oilfield services) cairá 25% em 2020. “Já sentimos o crescente número de demissões, principalmente em empresas prestadoras de serviços, devido a esta redução e à hibernação de plataformas. Mas esperamos que, nos próximos meses, estas atividades sejam retomadas gradativamente”, analisa Galhardo.

A Ocyan avalia que a queda do número de plataformas em atividade deve reduzir as contratações de serviços de manutenção pela Petrobras, mas, por outro lado, deve fazer surgir oportunidades de preservação desses ativos e daqueles que podem ser colocados à venda para as operadoras de campos maduros. Para a empresa, a nova realidade pode acelerar também o cronograma de

descomissionamento daquelas unidades que, se não forem postas à venda, serão de fato desativadas, abrindo assim um novo mercado para o setor.

O escopo da Ocyan tem a proposta de oferecer serviços integrados a toda a cadeia de manutenção offshore. A empresa acredita que a longevidade no mercado deve-se ao planejamento das demandas e às paradas de produção dos clientes e ao gerenciamento de um portfólio amplo de serviços. A área de manutenção e serviços offshore da Ocyan conta com planejamento integrado de serviços; planejamento e execução de paradas em unidades de produção e perfuração; soluções em reparos, manutenção, montagem de projetos (soldagem, caldeiraria, tubulação e elétrica/instrumentação); pintura industrial e de alta performance; engenharia de acesso e serviços especiais em acesso por corda; soluções de fabricação de estruturas e tubulações customizadas; serviços especiais de inspeção; e serviços de preservação e de comissionamento.

Essa área da Ocyan também atua em parceria com a canadense Tube-Mac para oferecer uma nova tecnologia aos players do mercado de óleo e gás e petroquímico no Brasil. “Esta tecnologia propicia a instalação e montagem de tubulações, utilizando conexões sem solda, a frio, chamadas de Pyplok, com baixo custo de instalação, menor hora/homem trabalhada e um sistema livre de vazamentos”, diz o diretor de contrato de manutenção e serviços offshore da Ocyan, Vinícius Castilho.

A Ocyan entende que o mercado vive um cenário adverso e em transformação. “No curto prazo, as empresas de manutenção terão que se adaptar à nova realidade, e a Ocyan já está fazendo isso para oferecer novos serviços a esse mercado”, diz Castilho. Ele ressalta que a aceleração do cronograma de descomissionamento deve trazer ganhos ao setor, além de ampliar as discussões entre as entidades regulamentadoras, criando oportunidades contínuas e rentáveis para a cadeia de óleo & gás. A Ocyan acompanha os movimentos e os cronogramas de licitações para fortalecer as parcerias necessárias para atendimento a essa demanda.

Em relação à hibernação de plataformas, a Ocyan observa que a Petrobras deixa de contratar serviços de manutenção, reparos e novos projetos, porém passa ter a necessidade de preservar os ativos para um próximo ciclo de produção ou propriamente a venda dos mesmos para outras operadoras, além de manter as condições de segurança.

Desde o ano de 2000 até o momento, a unidade de negócios de manutenção e serviços da Ocyan soma mais de 30 contratos performados, um milhão de horas de engenharia, mais de 120 paradas de produção e perfuração, mais de 10 mil toneladas de tubulações e estruturas montadas a bordo das instalações em alto-mar, mais de um milhão de metros quadrados pintados e 14 milhões de metros de andaimes montados, além de contar com quase 80 milhões de homens/hora trabalhados. A empresa já prestou serviços para empresas como Shell, Equinor e Petrobras.

A expectativa da Elfe é que haja uma retomada na demanda dos serviços de manutenção, não apenas para sustentar o crescimento de exploração e produção da Petrobras, como pela atração mundial que o Brasil desperta em novos investimentos para o setor de óleo e gás. A empresa participa de serviços de manutenção offshore, tanto em procedimentos de rotina como nos serviços de construção e montagem, atuando nos ativos da Bacia de Campos, do Espírito Santo, Rio Grande do Norte e na nova gerência executiva recém-criada de Búzios.

“O campo de Búzios, que já é uma realidade, altamente competitivo em termos mundiais para investimentos em novas unidades de produção de óleo e gás, de alguma forma vai consumir serviços de manutenção”, diz o diretor geral da Elfe, Mauro Cerchiari. Outra possibilidade identificada pela empresa são as unidades em que a Petrobras está desinvestindo, como fábricas de fertilizantes (Sergipe e Bahia) e refinarias (RLAM, REFAP, REPAR e outras), que constituem oportunidades de parcerias com novas operadoras.

A Elfe entende ter a capacidade de aglutinar demandas de operação, manutenção e apoio, prestando um serviço mais amplo e completo. “Nossos serviços englobam várias atividades desde caldeiraria, elétrica, instrumentação, pintura, movimentação de cargas entre outras, além de operação de áreas de produção terrestre, sendo que o principal cliente neste segmento é a

Petrobras. Porém, também prestamos serviços para empresas como Perenco e Modec”, detalha Cerchiari.

O diretor-geral da Elfe afirma que o impacto da hibernação de plataformas é pequeno, pois tratam-se de unidades de pequeno porte que já apresentavam baixa demanda de serviços de manutenção. Já o descomissionamento, na visão da empresa, representa um novo mercado a ser explorado e que deve crescer nos próximos anos. A Elfe atua em diversos segmentos com serviços de manutenção industrial e facilities, com preponderância em óleo e gás, energia elétrica e telecomunicações.

O diretor comercial da IEC — Instalações e Engenharia de Corrosão, Mauro Chaves Barreto, identifica um desejo grande das operadoras de realizar serviços de manutenção que não precisem de trabalho a quente com soldagem convencional, por exemplo. Ele conta que os sistemas de proteção catódica das primeiras jaquetas da Bacia de Campos estão no final da vida útil. Dessa forma, há necessidade de inspecioná-los e realizar estratégias de recuperação (retrofit).

A IEC opera sistemas de monitoração de corrosão com troca de cupons e sondas em serviço, análise em laboratório e fornecimento de materiais e instrumentos. A empresa é parceira da francesa ColdPad em reparos e fixadores com materiais compósitos para execução a frio, com adesivos por meio de dois sistemas.

Barreto diz que existe expectativa por aumento de demanda diante de novos projetos de exploração e produção de petróleo e da diversificação de operadoras. “As novas operadoras terão que investir para aumento de produção e extensão de vida útil o que vai requerer muitos serviços de inspeção e manutenção”, projeta o diretor comercial.

A IEC prevê que, no caso da sua especialidade, será significativa a redução de demanda por serviços nas plataformas em hibernação. Porém, entende que haverá necessidade de manter sistemas anticorrosivos para um possível retorno da plataforma à operação. Os principais clientes da carteira da empresa na área offshore são Petrobras, Equinor, Modec, SBM e PetroRio.

A Enaval (RJ) tem expectativa de que ocorra aumento de demanda diante de novos projetos de exploração e produção de petróleo e da diversificação de operadoras. A empresa espera um aumento consistente na demanda por serviços de MMO (modificações, manutenções e operações) nos próximos anos. Especializada em serviços de fabricação, montagem offshore, paradas programadas, comissionamento e fornecimento de mão de obra, a Enaval tem como principais clientes Petrobras, Modec e SBM.

“Enxergamos um aumento na demanda de manutenção de ativos offshore em função da chegada de novas plataformas para os campos do pré-sal e na entrada de novos operadores com a venda de ativos da Petrobras e leilões do pós-sal”, afirma o diretor-presidente da Enaval, Amauri Rodrigues. Ele considera que a hibernação de plataformas é pontual, em função do momento que vivemos, e não afeta a demanda no médio prazo.

A expectativa da Farol Serviços para 2020 contém assuntos como ajustes de estratégia para novos investimentos e revisão de processos. A empresa entende que este ano, devido à Covid-19, haverá uma demanda inferior e queda no valor do tíquete médio. “Acreditamos que 2021, será um ano de retomada de serviços de reparo e inspeção, além de ser um ano importante na implementação da transformação digital em empresas do mercado naval e O&G”, projeta o diretor técnico da Farol, Ivan Lima. A Farol é uma empresa de reparo, inspeção e desenvolvimento de novas soluções.

Lima destaca a presença de parceiros estratégicos para reparos com uso de fibras de carbono (Compa Repairs), visão computacional e machine learning (Pixforce). Tendo em vista a crescente demanda em monitoramento remoto e análise preditiva para equipamentos, a Farol iniciou parceria com a Diagsense. Os principais clientes da carteira da empresa são Repsol Sinopec, Locar, Modec e Bram Offshore.

A empresa enxerga oportunidades em novos nichos de mercado, como descomissionamento e campos maduros. Lima diz que a hibernação de plataformas reduz significativamente o volume das atividades de inspeção, pois são unidades marítimas com mais de 20 anos. Ele diz que, a partir dessa idade, a demanda por inspeções e reparos, é crescente e exponencial.

Carreiro, do comitê técnico da Sobena, observa que a chamada Revolução 4.0 está chegando forte e que a digitalização e a automação são um processo irreversível no setor. Ele explica que o mercado de manutenção é dividido em serviços preditivos, preventivos e corretivos, sendo que os dois primeiros devem estar sempre presentes em um planejamento de manutenção de uma plataforma ou um navio.

Já a manutenção corretiva deve ser levada em conta como um serviço que sempre terá a prioridade em relação aos demais tipos de manutenção. A manutenção preditiva indica as condições reais de funcionamento das máquinas com base em dados que informam seu desgaste ou processo de degradação. A manutenção preventiva tem por objetivos redução de custos, qualidade do produto, aumento de produção, com preservação do meio ambiente, aumento da vida útil dos equipamentos e redução de acidentes de trabalho. A manutenção corretiva é efetuada após a ocorrência de uma pane, destinada a recolocar um item em condições de executar uma função requerida.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

BOAS PERSPECTIVAS

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 16/10/2020 - 16:26

Terminais de líquidos apresentam crescimento na movimentação, mas ainda enfrentam dificuldades logísticas

Apesar da pandemia do novo coronavírus (Covid-19), operadores de granéis líquidos apresentaram um aumento na movimentação, sobretudo nas exportações de óleo combustível. As incertezas geradas no início da crise em relação às medidas de isolamento e à redução do consumo de derivados de petróleo logo foram sanadas frente ao crescimento nas operações portuárias. Porém, os investidores apontam ainda para a necessidade de mais investimentos em infraestrutura, com a redução da burocracia e de maior segurança jurídica para o aumento da participação da iniciativa privada, bem como a revisão da política de preços praticada pela Petrobras.

Nos seis primeiros meses deste ano houve crescimento de 4,42% na movimentação portuária no Brasil, ante o mesmo período de 2019, conforme dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A movimentação de granéis líquidos apresentou aumento de 15,51%, enquanto o granel sólido teve crescimento mais tímido, de 2,20%. Portos e terminais privados operaram mais de 134 milhões de toneladas de líquidos, sendo desse total 79,6% movimentados por terminais privados e 20,4% pelos portos organizados. Os maiores destaques na operação de granéis líquidos foram o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (Tebig), operado pela Transpetro, que movimentou mais de 31 milhões de toneladas, e o Terminal Almirante Barroso (Tebar), em São Sebastião (SP), também operado pela Transpetro.

De acordo com a Associação Brasileira de Terminais de Granéis Líquidos (ABTL), que reúne 27 terminais no país, houve aumento entre as associadas de 10% na movimentação de líquidos no primeiro semestre desse ano, em comparação ao mesmo período do ano passado. O incremento ocorreu em razão, principalmente, das importações de derivados de petróleo e da exportação do etanol.

A expectativa é de que as políticas adotadas pelo governo na infraestrutura e de desburocratização regulatória para atrair investimentos internos e externos continue promovendo o aumento na movimentação do setor. O presidente da ABTL, Carlos Kopittke, destaca que outro ponto positivo para o mercado vem sendo o planejamento de novos arrendamentos portuários para 2020 e 2021. A previsão é que sejam arrendadas áreas para granéis líquidos no Porto de Santos e na região do Arco Norte, que vem despontando como um importante polo nesse

mercado. Ele lembra que foram realizadas licitações recentemente em portos do Norte do país e que essa rota logística tem sido uma das mais promissoras para o setor.

O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal antecipou para o último trimestre deste ano a previsão de realização dos leilões das áreas STS 08 e STS 8A, no Porto de Santos, na região de Alemoa, destinadas à armazenagem e à distribuição de grãos líquidos. A movimentação deverá ser principalmente de combustíveis. De acordo com a Santos Port Authority (SPA), serão as maiores licitações realizadas no país até hoje. As duas áreas somam investimentos da ordem de R\$ 1,4 bilhão por parte dos futuros arrendatários.

A área STS 08 tem 137.319 metros quadrados para armazenagem e distribuição de líquidos. O prazo contratual será de 25 anos e os investimentos previstos totalizam R\$ 209,6 milhões. Com a licitação, o Porto de Santos vai ganhar também dois berços para a movimentação de grãos líquidos minerais.

Destinada à movimentação e à armazenagem de grãos líquidos e gasosos, a área STS 08A tem 305.688 metros quadrados. Os investimentos a serem feitos no terminal totalizam R\$ 1,196 bilhão ao longo dos 25 anos do contrato. Além disso, a autoridade portuária destacou que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), recém-aprovado pelo Ministério da Infraestrutura, projeta um aumento da capacidade de grãos líquidos do porto em 40%, ou seja, dos atuais 16 milhões de toneladas para 22,4 milhões de toneladas até 2040. Esse aumento já contabiliza a entrada em operação dos terminais que serão leiloados no final de 2020.

A movimentação de grãos líquidos, de químicos e derivados no Porto de Santos no primeiro semestre do ano foi de oito milhões de toneladas, o que corresponde a 11,3% do total de cargas operadas no porto. No mesmo período em 2019, foram movimentados 7,2 milhões de toneladas. A exportação de líquidos a granel (com exceção de sucos cítricos) foi superior à importação.

Os principais grãos líquidos movimentados na exportação, por ordem de maiores volumes, foram o óleo combustível, óleo combustível de consumo de bordo e gasolina. Com relação à importação, foram operados mais de três milhões de toneladas de líquidos, sendo os principais produtos o óleo diesel e gasóleo, gasolina, soda cáustica e outros produtos.

No primeiro semestre do ano, os portos do Paraná movimentaram 28,1 milhões de toneladas de cargas. O volume total é 13% maior que o registrado no mesmo período de 2019, quando foram 25 milhões de toneladas. Os grãos líquidos representaram quase 13% desse total. Neste ano, de janeiro a junho já foram operadas mais de 3,6 milhões de toneladas de líquidos. O volume é 7% maior que no mesmo período de 2019, com 3,3 milhões de toneladas.

Entre os grãos líquidos de exportação, os derivados de petróleo apresentaram alta de 64%, com volume movimentado de quase 366,8 mil toneladas no primeiro semestre. Óleos vegetais, principalmente de soja, aumentaram 45%. Foram 631,4 mil toneladas exportadas este ano.

A Cattalini Terminais, uma das operadoras de grãos líquidos no Porto de Paranaguá, movimentou 2,2 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano contra 1,9 milhão de toneladas em 2019. Segundo o gerente comercial da empresa, Lucas Cezar Guzen, o destaque até agora têm sido óleos vegetais e derivados de petróleo, diesel e gasolina.

Ele afirma que durante a pandemia o impacto negativo não foi tão expressivo, visto que o terminal trabalha com diversos tipos de grãos líquidos. Ao todo são mais de 30 produtos diferentes, segundo ele. Apesar da queda acentuada no consumo de combustíveis em razão do isolamento social, Guzen destaca como um dos pontos positivos frente à crise a sobra de óleo de soja para ser exportado, em função da redução do diesel. Já o fator negativo, de acordo com ele, foi a queda na importação de metanol. O terminal é líder no país na importação desse produto.

Os grãos líquidos representam 75% da operação do Porto de Suape (PE) e foram os principais responsáveis pelo recorde na movimentação do porto no primeiro semestre do ano. O aumento registrado foi de 17% em relação ao mesmo período de 2019. Do conjunto de cargas operadas em Suape, 22,2% foram de líquidos, com destaque para o bunker produzido na Refinaria Abreu e

Lima (Rnest). O aumento na exportação desse produto foi de 94%. Produzido com baixo teor de enxofre, o principal destino do bunker é Singapura.

Mesmo no cenário de pandemia, as exportações de granéis líquidos no primeiro semestre do ano cresceram 101% no porto em relação ao mesmo período do ano passado. Com relação à importação, o aumento foi de 3,14% com destaque para o GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) que teve crescimento de 18% no desembarque, pouco mais de 1,2 milhão de toneladas movimentadas.

O presidente do Porto de Suape, Leonardo Cerquinho, explica que devido à redução de carga das refinarias nacionais e à queda no preço do petróleo, o GLP, que é um subproduto, teve sua produção também reduzida, tornando necessário aumentar as importações, inclusive pelo crescimento da demanda. Como Suape já é o hub nacional desse produto, houve um grande volume entrando pelo porto e sendo distribuído ao resto do país por operações ship to ship.

Em Suape são movimentados diversos tipos de granéis líquidos como gasolina, diesel, petróleo, bunker de baixo teor, nafta, óleo combustível e químicos como butadieno, MEG, DEG, paraxileno, etanol, GLP e óleo vegetal. Desses produtos, Cerquinho observa maior potencial de crescimento no GLP e no bunker.

Ele informa que existem empreendimentos em fase avançada de estudos para exploração de outros granéis líquidos e alguns com estudos para a ampliação da capacidade de tancagem de GLP no porto. De acordo com ele, Suape dispõe atualmente de cerca de 730 mil metros cúbicos de tancagem, incluindo navio cisterna de GLP. Tal capacidade, segundo ele, está alinhada com a demanda atual. Entretanto, neste momento, um dos terminais está em fase final de ampliação. Serão mais 22 mil metros cúbicos de tancagem. Ele diz que alguns players colocaram suas ampliações em hold até uma definição do mercado em relação à pandemia, e também em relação ao processo de desestatização das refinarias.

A SPA assinou, em maio deste ano, o contrato de arrendamento do terminal STS 13A com a empresa Adonai East, do Grupo Aba Infraestrutura e Logística S/A, para ampliar a capacidade estática do Porto de Santos. Localizado na Ilha Barnabé, margem esquerda do complexo portuário, o STS 13A foi arrematado em leilão realizado em agosto de 2019 com um lance de R\$ 35 milhões. A área conta com 38,4 mil metros quadrados e estava sem operação desde 2012, após o fim do contrato com o antigo arrendatário. A nova área deverá ter, segundo o contrato, capacidade estática mínima de 70,5 mil metros cúbicos. De acordo com a SPA, os investimentos estimados a serem feitos pela empresa somam aproximadamente R\$ 111 milhões.

Para Guzen, da Cattalini, na logística de granéis líquidos a capacidade estática do porto é fundamental, porém deve ser aliada a toda uma infraestrutura. Por essa razão, ele informa que entre 2019 e 2020 o terminal deu um passo importante nos investimentos de infraestrutura, não apenas em tancagem como também no aprofundamento dos berços, permitindo a atracação de navios maiores, e na ampliação do canal, ambos com a finalidade de aumentar a eficiência no transporte de líquidos.

A ABTL tem observado crescimento no segmento de tancagem no país. Porém, apesar dos investimentos feitos recentemente em algumas regiões, a associação avalia que ainda há uma defasagem no setor em relação ao potencial de importação e exportação do Brasil. Kopittke aponta a falta de infraestrutura como outro gargalo logístico no país. Ele destaca a deficiência de capilaridade das ferrovias no atendimento aos principais portos que movimentam granéis líquidos, bem como nos acessos rodoviários aos portos que têm por vezes se mostrado saturados. Além disso, ele afirma que há pouco incentivo ao transporte marítimo de cabotagem, “mas nesse caso, felizmente com chances de melhoria caso o projeto BR do Mar seja aprovado”, diz.

Um das barreiras para o avanço da infraestrutura, de acordo com Guzen é o excesso de burocracia. Como exemplo, ele cita os processos de arrendamentos de áreas nos portos organizados que costumam passar por um longo período até serem concluídos. Todo o processo licitatório pode levar até três anos, tempo que excede a própria construção do empreendimento. “Essa burocracia afasta os investidores”, lamenta.

Ele considera ainda que o Brasil também esteja “à mercê” da política de preços praticada pela Petrobras, que detém o monopólio do setor no país. Segundo ele, se comparar a base de preços da estatal com outros países é possível perceber que os valores são bem mais elevados, o que interfere diretamente no avanço do setor de distribuição de líquidos.

A estratégia adotada pela Petrobras sobre política de preços, de acordo com a ABTL, naturalmente provoca reações em todos os setores da economia, porém, a associação não observou grandes pontos negativos com relação às movimentações de cargas pelos terminais portuários associados este ano.

O Porto de Suape afirma que faz o acompanhamento semanal de consultorias especializadas, assim como processos em análise pelo Cade, mostrando evidências de que os preços praticados pela Petrobras, hoje, visam (des)incentivar as importações. Para Cerquinho, no momento em que as refinarias forem desestatizadas tal política não será mais viável. “Isso deverá aumentar o fluxo de líquidos em todas as direções, pois não será mais possível coordenar os mercados como é feito hoje”, diz. Segundo ele, as importações tendem a aumentar devido à impossibilidade de controle de preços. A cabotagem deve crescer porque as refinarias desestatizadas vão de fato concorrer entre si no território nacional e até as exportações poderão sofrer acréscimo, considerando que o objetivo deixará de ser proteger o mercado nacional. “É importante destacar também que tudo isso tende a elevar a necessidade de tancagem em todo o território do país”, frisa.

Apesar dessas barreiras, Cerquinho destaca o potencial de crescimento do mercado de líquidos no Brasil, sendo uma das promessas o transporte de GNL. “Ele é o protagonista dos combustíveis limpos neste momento”, pontua. Existem novos projetos com operações iniciadas, inclusive em Suape, onde um terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) está previsto para entrar em operação no primeiro trimestre de 2021. O investimento é da ordem de R\$ 1,8 bilhão e o projeto prevê uma infraestrutura de suprimento de gás natural para geração de energia elétrica, além de atender a demandas de indústrias, comércio, postos de GNV/GNL e residências. Isso em parceria com a Copergás, interiorizando a distribuição. “Já recebemos o primeiro lote de dez iso contêineres importados para viabilizar o projeto, de um total de 70 que chegarão até o fim do ano”, conta.

Cerquinho diz que existem ainda novos players com projetos em Suape visando ao abastecimento de usinas termelétricas, principal demanda para esse combustível, em função dos leilões previstos para este ano. A disponibilidade do GNL no mercado internacional, segundo ele, tem pressionado os preços para patamares bastante competitivos. As instalações para esse produto requerem elevados Capex, levando em conta todos os equipamentos envolvidos, dos navios-tanque e regaseificadores a sofisticados sistemas de segurança e infraestrutura de distribuição.

Apesar da recessão econômica que pode estar por vir e que terá efeitos negativos sobre os volumes, ele acredita que o processo de desestatização de alguns ativos da Petrobras e a consequente desregulamentação dos mercados de derivados de petróleo, GLP e GNL trará grande dinamismo ao setor no Brasil. Do ponto de vista do porto, ele avalia que haverá muita movimentação e investimentos no setor, mesmo considerando a situação econômica.

Embora o segmento da ABTL não movimente esse tipo de produto, a associação avalia que o mercado é muito promissor no país, principalmente para suportar o crescimento da eficiência energética no país. Segundo informação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP), porém, no primeiro semestre de 2020 houve queda de 23,2% na importação de GNL, com relação ao mesmo período do ano anterior. O motivo da redução pode ser atribuído à pandemia do novo coronavírus.

O Terminal Cattalini chegou a especular esse mercado, porém não chegou a gerar interesse. Segundo Guzen, o GNL não é a expertise da empresa, mas ele também observa potencial no setor. Para ele, outro mercado que deve despontar no país nos próximos anos é o de nitrato de amônio diluído em água. Ele afirma que por ser diluído, não há riscos de explosões, como ocorreu na zona portuária de Beirute, capital do Líbano, além de ser mais eficiente. “No Brasil é um tipo de fertilizante muito utilizado nas lavouras. Porém, ainda é um negócio tímido, ainda está sendo

explorado, mas tem espaço para crescer”, afirma. De acordo com ele, a exportação do nitrato de amônio diluído em água vem sendo dividida entre os portos e Paranaguá e de Santos, mas a movimentação ainda é pouco expressiva em ambos os portos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

SEM BARREIRAS

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 16/10/2020 - 16:26

Terminais de contêineres mantêm bons resultados de produtividade das operações em meio à pandemia

Apesar da pandemia do novo coronavírus (Covid-19), os terminais portuários de contêineres no país estão conseguindo manter a produtividade com níveis elevados. As empresas que administram os terminais atribuem o bom resultado aos investimentos feitos nos últimos anos a partir da compra de equipamentos, instalação de novas tecnologias e capacitação profissional. Além disso, para enfrentar a pandemia sem paralisar as operações, os terminais tiveram que adotar medidas preventivas, buscando equilibrar a garantia da saúde e da segurança dos trabalhadores com a continuidade das atividades.

Os resultados crescentes na produtividade estão sendo observados a cada ano e a expectativa não é diferente para 2020. O Terminal de Contêineres do Rio Grande (Tecon) obteve média de produtividade em 2019 de 93 mph, com melhora de 21% em relação a 2018, quando alcançou a média de 77 mph. No primeiro trimestre deste ano, o terminal já conquistou 97 mph. A capacidade do terminal é de 1,4 milhão de TEUs por ano.

De acordo com o diretor-presidente, Paulo Bertinetti, para alcançar esse patamar o terminal realizou diversas melhorias operacionais, além de treinamentos de equipes e investimento em inovações. Segundo ele, o terminal tem como uma das metas a melhoria contínua da qualificação profissional. Para isso vem realizando coaching operacional, ranking do time e benchmarking com terminais estrangeiros.

Para ele, as principais ações que apoiam os resultados em produtividade são os equipamentos de cais e pátio de última geração, a automatização dos gates de acesso das cargas, sistema Navis N4 (de gestão para o setor portuário), além da capacitação contínua e continuidade dos estudos internos. Nos últimos três anos, o Tecon Rio Grande fez uma série de investimentos em novos equipamentos, instalação de tecnologia e treinamento que representaram um investimento de US\$ 40 milhões.

Entre 2017 e 2019, o terminal recebeu 11 novos equipamentos de cais e pátio: três STSs (Ship to Shore Container Crane) de 18 e 24 linhas e oito ERTGs (Electric Rubber Tyred Gantry Crane). Para atender a esse novo pacote de guindastes, foram adquiridos 42 caminhões e 18 semirreboques. Além disso, foram contratados 80 novos profissionais. O sistema Navis N4, que foi implantado em 2017, segundo Bertinetti otimizou processos e deu um upgrade na acessibilidade de informações a todos os que usam o terminal.

O Tecon Santos permaneceu em aproximadamente 100 mph de produtividade entre 2018 e 2019. Segundo o diretor de operações portuárias da Santos Brasil, empresa que opera o terminal, Roberto Teller, essa média significa uma produtividade acima da esperada pelos clientes. Ele informa que a atual capacidade do terminal é de dois milhões de TEUs por ano. “Se considerarmos um peso médio de 20 toneladas por contêiner, isso representa 25 milhões de toneladas anualmente”, destacou.

Apesar da crise provocada pelo coronavírus, a Santos Brasil mantém os investimentos estratégicos e prevê injetar entre R\$ 180 e R\$ 220 milhões em 2020. Atualmente a empresa está dando andamento a duas importantes obras no Tecon Santos. Uma delas amplia o cais de atracação em 220 metros, totalizando 1.510 metros. A outra, que teve início em abril deste ano, aprofunda toda a extensão do cais do Tecon Santos e do Terminal de Exportação de Veículos (TEV). O objetivo é deixar ambos com a profundidade de 16 metros. Para essa última obra, a

empresa também prevê o reforço da estrutura do cais para a instalação de trilhos para os novos portêineres.

A conclusão das duas obras está prevista para meados de 2021. A expectativa, segundo Teller, é que o terminal tenha capacidade de receber simultaneamente até três navios New Panamax, de 366 metros, adequando-o para a nova categoria de embarcações previstas para escalar no porto nos próximos anos. Essas obras são de grande importância para o terminal, visto que a profundidade do calado ainda tem sido um dos principais gargalos a ser enfrentado pela empresa.

Teller menciona a instabilidade da dragagem do canal e do berço em todo o Porto de Santos, que impacta “profundamente” clientes e terminais. Ele acrescenta que o porto também necessita de alternativas de acessos rodoviários, pois com o fluxo que, segundo ele, tende a aumentar após a pandemia, poderá causar congestionamentos como no passado.

Essas duas obras estão presentes no projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos, que prevê investimentos da ordem de R\$ 1,5 bilhão. O objetivo é aumentar a produtividade operacional, a eficiência energética, a velocidade e o fluxo da operação, bem como ampliar em pelo menos 20% a capacidade de movimentação do terminal de dois milhões de TEUs/ano para 2,4 milhões de TEUs/ano. Todas essas medidas, segundo ele, possibilitarão o atendimento eficiente da demanda prevista para o porto, com a chegada dos novos navios New Panamax.

O ciclo de investimentos no Tecon Santos teve início em 2018, com uma primeira fase de aquisições de equipamentos no valor de R\$ 100 milhões, referentes à compra de dois portêineres, 30 reboques e 30 terminal tractors para movimentação de cargas no pátio. Desde então, a companhia já investiu mais de R\$ 170 milhões na modernização do terminal. Recentemente, a Santos Brasil inaugurou o novo Centro de Controle Operacional (CCO). Esse investimento permite a ampliação do controle em tempo real da operação, agregando mais eficiência às atividades. Nele está presente a gestão do sistema utilizado para administrar as diferentes operações do terminal, o Terminal Operation System (TOS).

Uma das principais demandas da Portonave (SC) também tem sido o acesso aquaviário. Por essa razão, de acordo com o diretor-superintendente administrativo do terminal, Osmari de Castilho Ribas, o foco tem sido na segunda etapa da bacia de evolução, que vai possibilitar ao Complexo Portuário de Itajaí e Navegantes o recebimento de navios de até 366 metros. A primeira etapa, que consistiu na liberação da nova bacia de evolução, possibilitou o giro de navios de até 350 metros. Com a melhora dos parâmetros de navegação, a maioria dos navios pode atracar a qualquer período do dia, provocando um impacto positivo na produtividade do berço do terminal.

A restrição de navegabilidade noturna e de manobras representou, nos últimos anos, um dos principais gargalos operacionais da Portonave. Segundo Ribas, por várias vezes os navios acima de 286 metros chegavam à barra e aguardavam a luz do dia para atracar ou terminavam suas operações e permaneciam atracados no terminal para sair no dia seguinte.

Outra expectativa do terminal é que seja concluída a obra da BR-470. Ribas afirma que não apenas a Portonave, mas toda a economia da região depende dessa obra para alavancar a economia do estado.

Atualmente a Portonave dispõe de três berços de atracação, cais com 900 metros e bacia de evolução de 530 metros, com capacidade para receber navios de até 350 metros de comprimento. O terminal conta também com quatro empilhadeiras de contêiner vazio (EV); cinco reach stackers; dois scanner HCVM-R; seis portêineres Post-Panamax, 40 terminal tractors e 18 RTGs (transtêineres) eletrificados. Além disso, dispõe de uma câmara frigorífica automatizada com capacidade para 16 mil posições/pallets. Ribas diz que o terminal tem áreas de expansão, mas que, hoje, não existe previsão de obras nesse sentido, visto que a estrutura existente atende à demanda.

Segundo ele, o terminal investe constantemente em infraestrutura, tecnologia e mão de obra capacitada. Em 2019, na área de equipamentos foram adquiridos 25 novos terminal tractors com maior capacidade e uma tecnologia mais avançada. Nos últimos três anos, a Portonave também

investiu mais de R\$ 20 milhões em desenvolvimento de soluções sistêmicas para digitalização e eficiência operacional do terminal. Ribas ressalta que esse investimento faz parte do processo de evolução do terminal, que busca aperfeiçoar os processos manuais, agregando valor ao negócio e promovendo segurança das operações, bem como cumprindo as legislações vigentes.

Ele destaca que os principais ganhos do terminal com os investimentos feitos em novas tecnologias foram maior agilidade e segurança nos processos. Foram eliminados procedimentos manuais, documentos em papel, além da necessidade de atuação presencial no porto dos usuários envolvidos no processo logístico.

A Portonave, por dois anos consecutivos, 2018 e 2019, manteve a média de produtividade de STS (equipamentos de movimentação de contêineres entre navio e pátio) de 38,4 mph. Com relação à produtividade por navio, a média dos últimos dois anos foi de 109,5 mph. Ribas destaca que em 2018 a maior produtividade registrada em um único navio foi de 168 mph. Já em 2019 o terminal bateu quatro vezes essa marca em navios diferentes e registrou a maior produtividade, de 190,5 mph. A capacidade de movimentação do terminal é de 1,5 milhão de TEUs por ano.

A pandemia do novo coronavírus não causou impactos na produtividade, conforme garante Ribas. Mas ele afirma que houve um aumento na taxa de ocupação de pátio devido a alguns picos de demanda ocasionados pelos blanksailings de alguns serviços semanais. No entanto, ele diz que o terminal conseguiu absorver essa demanda em função da infraestrutura de pátio de que dispõe, com capacidade de 30 mil TEUs.

O Sepetiba Tecon também não foi afetado pela pandemia no quesito produtividade, embora tenha havido uma diminuição no volume movimentado de 12% em relação ao ano anterior. Em 2019, o índice de produtividade bruta foi de 60,2 mph. O coordenador de planejamento e operação do terminal, Gabriel Lucena Fontes, considera que no ano passado houve a consolidação da produtividade alcançada em 2018.

Para atingir um bom patamar de produtividade, Fontes considera três principais fatores: dispor de mão de obra qualificada; dispor de equipamentos em quantidade adequada e com tecnologia de ponta e ter sistema específico e dedicado para a realização do gerenciamento da movimentação dos contêineres. E foi com base nessa visão que em 2019 o terminal investiu principalmente em tecnologia com a aquisição do sistema Navis, mas com implantação prevista para o segundo semestre deste ano. Este será responsável pela gestão da movimentação de contêineres, oferecendo mais agilidade e precisão aos processos. Além disso, Fontes destacou que o sistema vai proporcionar grande parte do avanço tecnológico que a pandemia tem imposto ao setor.

Para o futuro, o plano é investir em equipamentos que permitam que a operação seja realizada a distância. Ele explica que com os investimentos em equipamentos que permitem operações a distância, associados a sistemas informatizados, o terminal ganha melhor ocupação dos espaços e otimiza a movimentação dos equipamentos no pátio, o que, conseqüentemente, gera maior produtividade. Além disso, esse investimento possibilita o aumento do controle e a automatização dos processos.

Já para um futuro mais próximo, a previsão é de que sejam adquiridos novos equipamentos, como é o caso de nove RTGs e dois portêineres. Tais aquisições visam aumentar tanto a produtividade quanto a capacidade do Sepetiba Tecon.

Além disso, o terminal tem um plano estratégico de investimento para se modernizar e expandir a capacidade de movimentação. Nele está incluída a expansão do cais em 273 metros, permitindo a atracação simultânea de dois navios da classe New Panamax, além do berço dedicado a navios de carga geral. Também há previsão de obras de dragagens. O Sepetiba Tecon dispõe de três berços de atracação, com total de 810 metros; seis portêineres e transtêineres; dez reach stackers, além de 400 mil m² de áreas e 325 toneladas de reefer.

Embora não tenha sentido o impacto imediato com a pandemia, o Sepetiba Tecon tem se preocupado com a desaceleração da economia. Em razão disso, Fontes ressalta a importância do processo de retomada do crescimento econômico, pois mesmo que haja melhoria da malha

logística, um dos gargalos da maioria dos portos, será preciso vitalidade econômica para que a atividade portuária se desenvolva.

A pequena malha ferroviária disponível no país representa um dos principais gargalos do terminal, segundo Fontes. Além disso, ele destaca o envelhecimento da mão de obra portuária avulsa, o alto custo da dragagem e a falta de duplicação do canal de acesso dos terminais como problemas que impactam de forma significativa na produtividade portuária.

Os acessos ferroviários também estão entre as principais demandas do Tecon Rio Grande. Segundo informa o diretor-presidente, Bertinetti, atualmente os acessos rodoviários e hidroviários funcionam bem no terminal. O primeiro tem tido uma participação crescente de 91% e o segundo, de 9%. No entanto, o modal ferroviário, localizado dentro do terminal, está desativado desde 2015, após decisão da concessionária de encerrar o transporte de contêineres em ferrovia no estado do Rio Grande do Sul. O fato crítico, para Bertinetti, é que as cargas gaúchas têm perfil para a multimodalidade, o que torna urgente a reativação da ferrovia para o crescimento da capacidade portuária.

Bertinetti aponta também a necessidade de que as autoridades portuárias tenham mais autonomia na definição das condições de acessibilidade ao porto, como é o caso das definições sobre calado, controle de acesso e navegabilidade. Portanto, segundo ele, é importante que se elimine a subjetividade das informações, investindo ainda em tecnologia, como é o caso do VTMS, sistema de gestão de tráfego de embarcações. Esse sistema monitora mudanças climáticas, correntes, marés e ventos de forma ágil, confiável e reduz potenciais riscos.

As novas tecnologias, segundo ele, resultam em operações mais ágeis, com maior segurança para os trabalhadores e otimização no manejo das cargas. “O Tecon Rio Grande está em linha com os mais modernos terminais do mundo, apostando na inovação”, frisa .

Com base nessa aposta, além da compra de equipamentos, o terminal investiu nos últimos anos em automação e atendimento ao cliente de forma digital. Sobre este último, Bertinetti destaca o Teconline, portal B2B que permite a execução on line de diversos trâmites, bem como o acompanhamento do status da carga.

O terminal também utiliza o Navis N4, aplicativo de gestão integrado que carrega informação de todos os sistemas digitais do Tecon Rio Grande. Ele possibilita antecipar o planejamento da gestão da carga e descarga dos navios, apoiando o gerenciamento do pátio, incluindo o uso de STS, RTGs e tratores. Alguns anos atrás, entrou em funcionamento o XVela, uma plataforma em nuvem colaborativa, que permite que terminais portuários e armadores usem o mesmo sistema on line para tratar da operação do navio e monitorem o transporte de uma carga em tempo real.

A área total do Tecon Rio Grande é 735 mil metros quadrados, sendo 900 metros de cais linear (com três berços) e calado de 12,8 metros. Além disso, o terminal tem 20 mil metros quadrados de armazém e 1,4 milhão de TEUs de capacidade anual de movimentação. Em termos de equipamentos, o terminal conta com nove guindastes de cais STS (24 linhas), 22 guindastes de pátio RTGs e 56 tratores de pátio.

Dentro do projeto de inovação tecnológica, a Santos Brasil, que administra o Tecon Santos, entregou ano passado 54 projetos de automação, melhorias operacionais, treinamento, novos equipamentos e renovação tecnológica, entre outros. Entre aqueles, o diretor de operações, Teller, destaca a leitura de lacres por meio de OCR (reconhecimento ótico de caracteres), sistema que substitui a digitação manual dos dados do contêiner, aumentando e reduzindo erros. Além desse projeto, outro considerado importante foi a implantação das câmaras para armazenamento de produtos químicos com temperatura controlada.

O terminal passou a utilizar também o app que possibilita fotografar, com smartphones, todas as operações de desova, sendo que o armazenamento de evidências de cargas fica registrado em nuvem, agilizando o envio de dados ao cliente. Foi implementada ainda uma nova lógica de armazenagem de contêineres, com algoritmo que envolve tempo de permanência médio e perfil

de cliente. Segundo Teller, essa solução reduziu em 25% o número de movimentos médios por contêiner e em 10% o consumo de diesel nas stackers.

Outros 42 projetos de inovação estão em desenvolvimento e serão entregues nos próximos meses. Entre eles está a instalação de monitores interativos nas unidades, e o projeto de IoT, com instalação de dispositivos eletrônicos nas carretas que permitem conferir e monitorar a produtividade delas a partir de geolocalização.

No contexto da pandemia, para garantir a saúde e a segurança dos trabalhadores, foram implantado em todos os acessos às operações totens para reconhecimento e controle da temperatura das pessoas que entram. Aquelas que apresentam uma temperatura acima do padrão são diretamente encaminhadas à equipe médica para que possam ser avaliadas e orientadas.

O Tecon Santos conta com 980 metros de cais e três berços de atracação. Ao todo são 13 portêineres e, recentemente, o terminal recebeu dois novos equipamentos de última geração da marca ZPMC, com 50 metros de altura, comprimento de lança de 70 metros e capacidade para movimentar simultaneamente dois contêineres de 20 pés.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

EM BUSCA DA SUSTENTABILIDADE

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 16/10/2020 - 16:26

Portos melhoram gestão ambiental, mas IDA revela indicadores que precisam ser melhorados

A atividade portuária, por sua própria natureza, impacta o meio ambiente e a comunidade a sua volta. Os riscos podem estar relacionados à contaminação de solo, água e ar, em razão de operações como dragagem, movimentação de cargas diversas, incluindo perigosas, entre outros serviços. E na busca pelo cumprimento de convenções internacionais que traçam diretrizes sobre esses impactos e diante da centralidade do debate ambiental na agenda contemporânea, os portos vêm aprimorando a cada ano a gestão do meio ambiente nas suas atividades. Apesar disso, há aspectos que precisam ser melhorados para garantir a máxima redução de possíveis danos.

Um dos entes com competência no Brasil para o tratamento das questões ambientais junto aos transportes aquaviários e atividades portuárias é a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). E para a avaliação do atendimento à legislação (Lei nº 10.233/2001) e da adoção das boas práticas, a agência criou um sistema de monitoramento da gestão ambiental dos portos. As vistorias levantam uma série de informações que dizem respeito a licenciamento ambiental, gerenciamento de riscos, controle dos diferentes tipos de poluição, entre outros aspectos. E para aprimorar essa análise, em 2013 a Antaq criou o Índice de Desempenho Ambiental (IDA). O índice qualifica as gestões, simplifica informações e promove um ranking de avaliação entre os portos.

Desde que o IDA foi criado, o aperfeiçoamento da gestão ambiental por parte das autoridades portuárias se tornou uma meta a ser alcançada. No Porto de Paranaguá, a diretoria de meio ambiente foi criada um ano após o surgimento do IDA e logo o porto buscou se adequar e fazer o licenciamento ambiental. Por essa razão, segundo o diretor de meio ambiente, João Paulo Ribeiro Santana, a gestão conquistou um bom desempenho na avaliação desde o início. Na última análise do índice, de 2019, o Porto de Paranaguá se manteve entre as primeiras colocações do ranking com avaliação de 99,29%.

Após o licenciamento do porto, Santana afirma que foram seguidas ao longo dos anos todas as recomendações da autoridade ambiental “como uma receita de bolo”. Isso fez com que, de forma consecutiva, o porto tenha conquistado as primeiras colocações no IDA. Porém, segundo ele, alcançar a marca dos 100% para um porto público ainda representa um desafio, visto que existem entraves burocráticos próprios da gestão de um porto organizado.

O licenciamento ambiental representa um dos principais pontos de análise da Antaq. Um exemplo disso é que portos sem licença acabam por figurar entre posições mais baixas no ranking. Com a marca de 46, 37% no IDA de 2019, o Porto de Natal conseguiu a licença de regularização de operação expedida pelo Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente (IDEMA) somente em junho deste ano. De acordo com a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), todas as condicionantes foram atendidas pelo porto para a obtenção da licença e isso deve impactar positivamente na próxima análise do IDA.

A companhia avalia que os indicadores utilizados pelo índice veem o porto de forma estática, ou seja, se tem ou não licença de operação. Desse modo, caso o terminal portuário já disponha de licenciamento sua avaliação “ganha picos elevados”. Outro aspecto que segundo a Codern contribui para o baixo índice do IDA no porto está associado a sua cultura empresarial ainda muito rígida. Com 85 anos de existência, a companhia não absorve tão facilmente mudanças. Além disso, de acordo com a Codern o Porto de Natal não tinha até pouco tempo uma política socioambiental verticalizada e integrada ao planejamento da companhia, nem trabalhava com uma equipe multidisciplinar que atendesse a todas as frentes necessárias.

Um dos indicadores analisados pela Antaq para a elaboração do índice refere-se a ações de promoção da saúde nos portos. E o Porto de Natal apresentou um baixo desempenho nesse aspecto no levantamento que tomou por base o ano de 2018. A companhia afirma que, embora tenha formalizado parcerias importantes com órgãos de saúde desde 2014, crises econômicas e de saúde no estado interromperam alguns desses projetos.

A Codern firmou parcerias e criou, em 2014, o Comitê Gestor Local de Saúde e Segurança do Trabalhador, composto pelas secretarias de saúde do estado e do município, pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) e pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), entre outros órgãos. E elaborou o projeto Circuito Saúde nos Portos. O programa tem por meta atingir não somente a comunidade portuária mas também moradores das áreas adjacentes com a promoção de exames e palestras sobre temas relevantes à saúde.

Em 2016, essa parceria foi fortalecida por meio da cooperação institucional em nível nacional junto ao SEST/SENAT e à Secretaria Nacional dos Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), com a disponibilidade de recursos destinados a publicidade, profissionais de saúde e incentivos promocionais. Porém, de acordo com a companhia, devido à crise na saúde do estado não foi possível viabilizar o programa em 2017. Somando-se a isso, não foi possível também renovar o convênio com os órgãos nacionais.

Já em 2018, o estado do Rio Grande do Norte decretou calamidade pública no setor da saúde, o que tornou mais uma vez inviável a parceria estadual, com a disponibilização dos profissionais da rede de saúde e a realização do Circuito Saúde nos Portos. No entanto, com a secretaria municipal de saúde foi possível realizar as imunizações, o que se estendeu até este ano, mesmo durante a pandemia do novo coronavírus.

Apesar do baixo desempenho na promoção da saúde pela análise do IDA de 2019, o Porto de Natal conseguiu realizar todas as medidas necessárias de combate à pandemia este ano. Foram adotadas medidas de distanciamento social, adquiridos Equipamentos de Proteção Individual (EPIs); realizados treinamentos dos colaboradores; elaborados protocolos de saúde e monitoramento diário da saúde dos colaboradores, entre outras ações de enfrentamento.

Uma das primeiras medidas tomadas pelos portos para lidar com a crise sanitária foi a atualização dos Planos de Contingência em Saúde. No entanto, quando foi decretada a pandemia no Brasil, a atualização do plano da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) estava em análise pela Anvisa e, devido às medidas de isolamento social, a companhia não conseguiu ter o retorno da agência em relação à nova versão do plano. Desse modo, para promover as medidas de combate à doença, a CDRJ adotou iniciativas mitigadoras dos riscos da pandemia paralelamente à revisão do Plano de Contingência — que ficou paralisado.

Assim, segundo a companhia, foram publicadas resoluções para regulamentar o uso de EPIs e foram realizados monitoramentos de saúde dos trabalhadores. A CDRJ também aumentou a

oferta de lavatórios para a higienização das mãos, entre outras ações. Além disso, um comitê de representantes de todas as empresas que atuam no porto passou a se reunir periodicamente para compartilhar experiências e monitorar em conjunto a situação.

A companhia também afastou o pessoal dos grupos de risco que atuam nas áreas operacionais. Por essa razão, e levando em consideração que os portos do Rio de Janeiro mantêm um grande número de colaboradores naquele grupo, as equipes operacionais ficaram com pessoal reduzido, inclusive na área de gestão ambiental. Com isso, a CDRJ precisou se adaptar e atuar com foco nas atividades de rotina, como fiscalização. Nesse período foi implantado o Centro de Controle Operacional. De acordo com a companhia, por meio desse centro foi possível realizar o monitoramento remoto com base nas imagens das câmeras no porto.

Durante o ano de 2019, a CDRJ enfrentou problemas de caixa e precisou realizar cortes severos de despesas. Isso incluiu o treinamento e a capacitação de funcionários da gestão ambiental. Sendo este um dos indicadores para a avaliação do IDA, o Porto do Rio de Janeiro apresentou um baixo desempenho, com dados que indicam que menos de 50% dos trabalhadores do setor participaram de capacitação. “Nesse contexto, a baixa oferta de capacitações na área de gestão ambiental no Rio atrapalhou a execução de um programa de capacitação na área”, diz o diretor de relações com o mercado e planejamento da CDRJ, Jean Paulo Castro e Silva. Ele afirma, porém, que a partir deste ano, com o aumento das receitas, houve a retomada da capacitação, a partir da oferta de treinamentos não presenciais como um efeito indireto da pandemia.

Outros aspectos de baixo desempenho no Porto do Rio de Janeiro, de acordo com o levantamento do IDA 2019, dizem respeito às ações de monitoramento da poluição atmosférica, qualidade da água e gerenciamento de resíduos sólidos. A companhia reconhece que precisa implantar ações mais efetivas de controle da poluição e de monitoramento da condição da água. “Uma das boas coisas dessa iniciativa da Antaq, de medir o desempenho das autoridades portuárias por meio de índices, é não somente mostrar onde estamos no caminho certo, mas também apontar onde necessitamos melhorar”, diz Silva.

De acordo com ele, o porto vem negociando com alguns dos arrendatários alterações nos contratos de arrendamento que prevejam regras que possibilitem a atuação mais eficiente na área ambiental. Com relação ao gerenciamento de resíduos sólidos, há uma parceria com a cooperativa de catadores para a retirada de recicláveis, chamada de Reciclaporto.

A interação do porto com as empresas arrendatárias e a comunidade do entorno está entre as principais razões para que fosse possível um salto de 32,63% no IDA 2018 para 65,10% em 2019. Segundo Silva, a Gerência de Meio Ambiente e de Segurança e Saúde e as empresas vêm buscando ações conjuntas para melhorar a qualidade ambiental das operações portuárias.

Outro indicador de grande relevância para as operações portuárias são os planos de prevenção de riscos e ocorrência de acidentes. O levantamento feito pela Antaq tomando como referência o ano de 2018 indica que o Porto do Rio de Janeiro também apresentou um baixo desempenho nesse quesito. Entre os planos existentes voltados para a prevenção desses riscos, o porto ainda não tem o Plano de Ajuda Mútua previsto na Norma Regulamentadora da Saúde e Segurança do Trabalho Portuário (NR-29).

Para consolidação do plano, a CDRJ vem finalizando o processo de contratação de brigada de incêndio. Entre 2019 e 2020, alguns pequenos incidentes ocorreram no Porto do Rio de Janeiro, mas que não resultaram em maiores ocorrências. Além disso, houve um acidente recente de afundamento de embarcação, que também não resultou em dano ambiental. Silva informa que a embarcação foi cercada com barreiras de contenção, de forma preventiva, para o caso de possíveis vazamentos, que não ocorreram.

No Porto de Santos, o indicador sobre ocorrência de acidentes passou de uma avaliação negativa, em 2018, para boa, em 2019. De acordo com a Santos Port Authority (SPA), o ano de 2018 foi marcado por ocorrências envolvendo embarcações, como as relacionadas a vazamentos de óleo ocasionados pelo soçobramento de barcos pesqueiros em condições de abandono, ou ainda por falhas operacionais em navio mercante. A companhia atribui a melhoria da pontuação desse

indicador ao fato de terem sido intensificadas as ações de fiscalização de rotina. Além disso, foram viabilizadas, desde o ano passado, ações de fiscalização ambiental a bordo de embarcações, contribuindo para a conscientização de não conformidades e atos de negligência.

O porto em conjunto com outras autoridades intervenientes vem realizando ações especiais de fiscalização que têm garantido mais eficiência nas atividades a bordo dos navios. Dentre essas ações, está a Operação Descarte, dedicada à repressão de irregularidades em atividades de lavagem de porões de navios graneleiros, e a Operação Taifa, como ficaram conhecidas as inspeções ambientais com foco em irregularidades no gerenciamento de resíduos em navios. Essas ações de fiscalização conjuntas foram viabilizadas no âmbito do Grupo de Trabalho de Meio Ambiente e Embarcações (GT/MAE), vinculada à Comissão Local das Autoridades nos Portos (Claps) e coordenada pela Superintendência de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho (Sumas) da SPA.

Sobre o gerenciamento de produtos considerados perigosos, como é o caso do nitrato de amônio, substância que provocou uma grande explosão na região portuária de Beirute, capital do Líbano, no último mês, a SPA afirma que todos os terminais que operam esse tipo de marcadores são licenciados pelo órgão ambiental. De acordo com a autoridade portuária, no âmbito de cada processo de licenciamento são estabelecidas condições específicas e controles para as operações, dentre as quais normalmente figura o Programa de Gerenciamento de Riscos, o qual estabelece os controles necessários para a realização das atividades de forma segura.

O armazenamento do nitrato de amônio no Porto de Santos ocorre em um terminal especializado em operação de fertilizantes, localizado na Margem Esquerda (Guarujá). Já para a armazenagem desse produto existem medidas de controle a fim de garantir a manutenção das condições de segurança. Dentre elas, a SPA cita o monitoramento de umidade e temperatura da mercadoria armazenada; o controle do tempo de recebimento e expedição do produto, de modo que evite o armazenamento da carga por longo período, como teria ocorrido em Beirute; previsão de medidas para o resfriamento do produto caso haja seu aquecimento; combate a incêndios; controle de manutenção de equipamentos; e medidas para evitar a contaminação do produto durante a sua movimentação.

Na Margem Direita do Porto de Santos, o nitrato de amônio é movimentado por descarga direta, isto é, onde a mercadoria é desembarcada do navio diretamente sobre os caminhões, e segue com destino para a área externa do porto. Esse tipo de operação conta com a utilização de equipamentos e alguns cuidados diferenciados, como o uso de funis com sistemas de despoeiramento (funis ecológicos), para evitar a dispersão do produto. Tais operações são acompanhadas por equipes de fiscalização do porto.

A SPA afirma que tem um plano anual de fiscalização que prevê a realização de vistorias em todos os terminais do porto. Nessas fiscalizações são verificadas as condições de segurança das operações. No caso da constatação de não conformidades, os terminais são notificados, sendo exigida a adoção das medidas corretivas necessárias. Caso sejam observadas situações de risco e de poluição ambiental, as operações são paralisadas, podendo ser retomadas apenas depois da aplicação das medidas corretivas e de controle.

Outras ações também são realizadas no controle das atividades de manutenção dos terminais de graneis líquidos da Alemoa e Ilha de Barnabé. Devido às operações com produtos inflamáveis, todas as atividades de manutenção são feitas mediante autorização do setor de segurança do trabalho do porto e emitida por meio de uma permissão. Além disso, por meio de uma resolução interna, a SPA impede o armazenamento de determinados tipos de mercadorias dentro do porto organizado. A movimentação das mesmas se limita à descarga, na qual a mercadoria é desembarcada do navio diretamente sobre um caminhão e segue com destino para a área externa do porto.

Com a falta de uma agenda ambiental institucional (interna), o Porto de Santos apresentou desempenho negativo neste que também representa um dos indicadores do IDA da Antaq. Segundo a SPA, o porto tem desde 2014 uma Agenda Ambiental que, embora agregue componentes de natureza institucional, tem um caráter mais típico de uma Agenda Ambiental

Local, tendo sido classificada desta forma no IDA da Antaq por esse motivo. No entanto, uma agenda institucional está em processo de estruturação e deverá atender ao objetivo de melhoria do desempenho ambiental do porto. Apesar disso, a autoridade portuária garante êxito nas boas práticas adotadas pela gestão. Porém, em virtude da pandemia da Covid-19, parte das ações previstas para o primeiro semestre de 2020 em relação à agenda ambiental institucional não pôde ser priorizada.

Embora vários representantes do núcleo ambiental do porto tenham sido redirecionados para ações de prevenção e enfrentamento à pandemia, a SPA afirma que conseguiu manter os compromissos de monitoramento ambiental, tendo, inclusive, obtido avanços significativos na área. Um deles foi o encaminhamento das ações necessárias para viabilizar o cumprimento da Licença de Operação do Porto de Santos. Apenas neste ano, após a condução dos devidos processos licitatórios, foram efetivados oito novos contratos relativos à prestação de serviços correlatos às condicionantes da licença, cuja soma dos preços globais se aproxima de R\$ 10 milhões.

De acordo com a SPA, foi dada continuidade às ações de prevenção e mitigação de ocorrências ambientais, com a manutenção da equipe técnica especializada e base operacional para atuar 24 horas por dia. Dentre os trabalhos nesse segmento realizados no período de pandemia, a empresa destaca o trabalho junto ao navio Professor W. Besnard, no qual a atuação evitou a ocorrência de acidente que poderia gerar impactos ambientais de grandes proporções.

No Porto de Suape (PE) todas as atividades ambientais foram mantidas, dentro do cenário de pandemia, com todas as normas de segurança estabelecidas pelos órgãos de saúde. Entre as ações realizadas neste ano destacam-se o monitoramento de sedimentos, biota e espécies exóticas; o monitoramento meteoceanográfico; liberações de embarcações; fiscalizações; celebração de novos contratos e projetos para resposta a emergência, tendo em vista a continuidade das operações portuárias e seus cenários de risco. As reuniões e gestões de contratos passaram a ser feitas remotamente, por meio do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) do porto.

As ações de contingência e emergência em saúde pública em Suape também são da responsabilidade do setor ambiental, por meio do Plano de Contingência e Emergência em Saúde Pública. Com isso, os protocolos de resposta, envolvendo cenários com tripulantes suspeitos de contrair a doença, foram articulados junto às instituições competentes. Porém, de acordo com a autoridade portuária não houve interrupção dos trabalhos presenciais para fiscalizar as operações portuárias, em cumprimento das portarias estabelecidas pelo porto.

O IDA 2019 de Suape foi 85,40% contra 72,05% em 2018. O crescimento expressivo, segundo o diretor de meio ambiente e sustentabilidade do porto, Carlos André Cavalcanti, se deu, especialmente, pela retomada do Programa de Monitoramento Ambiental, o qual se dedica à avaliação da qualidade da água, sedimentos e da caracterização da biota marinha. De acordo com ele, o monitoramento passou por uma readequação, tendo em vista a ausência de um programa padronizado preestabelecido para o setor portuário, bem como para subsidiar uma caracterização ambiental eficiente do território.

Além disso, segundo ele, foram tomadas medidas para redução do consumo energético da instalação portuária, a exemplo do Programa de Eficiência Energética que se dedica ao uso de energia limpa. Ele destaca que houve crescimento na dotação orçamentária destinada ao setor de meio ambiente, em paralelo ao crescimento da dotação orçamentária do próprio porto.

Entretanto, conforme avaliação dos indicadores do IDA de 2019, o Porto de Suape apresentou, entre outros aspectos, baixo desempenho no quesito sobre redução e reúso da água. Cavalcanti explica que, atualmente, a reutilização da água é feita apenas no edifício sede, já concebido com base em um sistema de reúso do produto consumido diariamente em áreas verdes e descargas. Segundo ele, no porto ainda existem algumas dificuldades estruturais que estão sendo tratadas antes de avançar para a questão da reutilização. “Também estamos trabalhando em outros indicadores, como o acompanhamento de consumo e da eficiência”, frisa.

A CDRN também não apresenta ações efetivas de redução e reúso da água na instalação portuária. No entanto, a companhia afirma que está adotando nova postura socioambiental em seu Planejamento Estratégico 2020/2024 visando implantar práticas pautadas na sustentabilidade e na racionalização de uso dos recursos naturais, a exemplo de energia e água. Outro ponto de baixo desempenho do porto no índice da Antaq diz respeito a ações de monitoramento de poluentes atmosféricos. Segundo a companhia, esse indicador será mais bem avaliado pela agência quando houver a contratação do monitoramento ambiental, que já se encontra em trâmite para licitação.

O indicador sobre movimentação e armazenamento de cargas perigosas no porto também não está dentro dos bons padrões considerados pela Antaq. Sendo um aspecto de relevância após o acidente em Beirute, a companhia ressalta que, tomando como referência o Porto de Natal, que só opera dentro dos limites da sua capacidade, não incorreria em riscos de acidentes e avarias. A CDRN afirma que já dispõe de instrução de serviço sobre o armazenamento de cargas perigosas e está em trâmite o projeto de infraestrutura para delimitação da área de armazenagem de cargas perigosas do Porto de Natal. “A regulamentação foi desenhada conforme a capacidade operacional, caso contrário não seria aplicável”, pontua.

Despontando entre as maiores pontuações do IDA 2019 (99,49%), incluído o indicador sobre cargas perigosas, o Porto de Itajaí (SC), vem buscando o aperfeiçoamento das medidas de contenção de risco. De acordo com a coordenadora do Setor de Meio Ambiente do porto, Médelin Pitrez, sempre que há uma ocorrência catastrófica, como foi o caso da explosão em Beirute é comum que protocolos sejam revistos, o que já vem sendo feito em Itajaí. “Os protocolos sempre devem ser revisados, analisados e constantemente melhorados. Nós sempre vamos ter pontos de melhoria”, diz.

Ela afirma que o porto tem todos os estudos e diagnósticos de avaliação de riscos e que, por isso, já são conhecidos os riscos associados aos produtos armazenados no porto. Com base nesses estudos, foram elaborados planos de gerenciamentos de acidentes, com o objetivo de fazer o armazenamento correto de produto. As cargas incompatíveis não ficam próximas e a área de armazenagem específica para substâncias de risco têm sistemas de combate a incêndio, entre outros protocolos. Alinhado a esses procedimentos, Médelin destaca que o porto também conta com profissionais capacitados para atender a eventuais emergências, além de realizar articulação com as empresas que atuam no porto e com órgãos ambientais e de defesa.

No Porto de Paranaguá, o nitrato de amônia representa 3% da movimentação portuária. Além disso, conforme destaca o diretor Santana, o armazenamento da substância fica fora da área do porto. Ele diz que antes mesmo do incidente na capital do Líbano o porto já vinha tomando medidas de segurança nas operações, especialmente no maquinário que carrega fertilizante. Segundo ele, foi dado um prazo para que as empresas se adequassem e instalassem um dispositivo nas máquinas de combate a possíveis explosões e incêndios.

O setor de meio ambiente do porto vem elaborando também um projeto para a produção da própria energia elétrica. Segundo Santana, os diálogos com a empresa CIBiogás já estão adiantados para um projeto de biodigestão de material orgânico que, normalmente, iria para o lixo. “Tudo que cai no chão e que for material orgânico vai virar energia para o porto”, garante. O porto também vem realizando o monitoramento da água subterrânea e de 32 pontos de toda a bacia. Além disso, realiza limpeza dos manguezais e procedimentos de retirada adequada do lixo nos navios para que não polua o mar.

As ações do setor de meio ambiente do Porto de Itajaí dividem-se em estruturais, monitoramento e atividades educativas. Uma dessas ações, voltadas para o reúso e monitoramento da qualidade da água, gerou avaliação máxima no IDA 2019. Segundo Médelin, como ação estrutural o porto realiza a captação da água da chuva e a reutiliza em sanitários e com paisagismo. Na parte de monitoramento, a autoridade portuária promove ações de limpeza da bacia hidrográfica onde o porto está localizado. Ela explica que grande parte dos resíduos de 70 municípios próximos a bacia se acumula às margens do porto. Esse projeto de limpeza envolve a comunidade vizinha, que colabora a partir do trabalho voluntário.

Já no Porto do Recife, o indicador sobre uso consciente de recursos naturais apresentou baixo desempenho. No entanto, o porto afirma que a qualidade da água é realizada com monitoramento constante. Mas admite que buscando alternativas para aplicar, junto aos possíveis arrendatários, o reúso de água e a utilização de energia limpa.

Apesar disso, o porto apresentou um salto significativo no índice da Antaq. Passou de 41,96% em 2018 para 64,44% em 2019. Entre as principais medidas que possibilitaram a melhora do IDA foi a realização da auditoria ambiental que estava pendente. Segundo a autoridade portuária, isso não apenas contribuiu para a melhoria do IDA como também para o cumprimento de requisitos legais. “Pre vemos trabalhar na construção da agenda ambiental, conversar com o órgão ambiental sobre o Plano de Área e promover ações voltadas para educação ambiental”, garante.

Dentro do planejamento do porto para aumentar o IDA está um convênio a ser realizado com a Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), com o objetivo de contribuir para a realização de monitoramento dos sedimentos e realizar levantamento de espécies exóticas/invasoras nas instalações do Porto do Recife. Além disso, vem sendo construída uma parceria com a Petrobras para realizar o monitoramento das emissões atmosféricas, mas que está dependendo ainda da análise da estatal.

As ações de monitoramento das emissões atmosféricas também estão entre os indicadores de baixo desempenho do porto. Por essa razão, além da parceria com a Petrobras o porto afirma que já fez algumas campanhas de monitoramento nas operações mais expressivas, as quais demandaram ações conjuntas com operador portuário. Em paralelo, vem tentando viabilizar um estudo utilizando o uso de drones, juntamente com programas de avaliação das emissões de poluentes atmosféricos.

O Porto de Itajaí atribui o bom desempenho ambiental no IDA à presença de equipe técnica multidisciplinar atuante na coordenação de meio ambiente. Por ser multidisciplinar, a equipe agrega as várias áreas importantes para o setor como a área ambiental, de segurança, saúde e comunicação. Segundo Médelin, o porto conta também com o apoio de parcerias com órgãos públicos, privados, ONGs, universidades, instituições de ensino, entre outros. Ela destaca que no dia a dia o porto vem aprimorando os controles operacionais para que a atividade portuária seja mais segura, com menor impacto ambiental e, ao mesmo, preservando a saúde de todos os envolvidos.

A autoridade vem buscando também obter a certificação da ISO 14001. Para tanto foi criado um comitê de sustentabilidade com colaboradores do porto, de modo que seja possível aperfeiçoar os controles do sistema de gestão ambiental. A ISO está prevista para este ano. “Estamos sempre procurando atualizar junto ao órgão ambiental para melhorar as tecnologias e os monitoramentos”, diz.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

FREIO INESPERADO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 16/10/2020 - 16:26

Pandemia adia planos, mas clientes sinalizam a fornecedores que retomarão investimentos em movimentação de minérios

Fornecedores de equipamentos de movimentação de minério de ferro esperam uma recuperação gradativa a partir de 2021. Avaliação é que, apesar de 2020 estar sendo um ano conturbado em função da pandemia, as consultas permaneceram estáveis e com um horizonte melhor a partir da segunda metade do ano. A percepção é que este ano não deve ser esquecido, mesmo não tendo sido excelente para venda de equipamentos. Fabricantes e representantes concentraram seu foco na área de pós-vendas e manutenção enquanto aguardam um ambiente com menos incertezas para os negócios. A recuperação dos preços do minério de ferro representa uma tendência de alta no segundo semestre.

Nesse período, ficaram mais protegidas as empresas que estavam com projetos de longo prazo em carteira, bem como as que têm um portfólio mais diversificado, por exemplo, aqueles fornecedores com equipamentos de movimentação de transportadores de minérios e de grãos. Isso porque os investimentos em equipamentos no agronegócio têm sido representativos já há alguns anos. Os clientes têm sinalizado que pretendem manter investimentos previstos.

A Takraf avalia que o número significativo de projetos nas diversas fases de desenvolvimento nos indica uma tendência de melhora nos próximos anos. “Avaliando o nosso negócio pelo número de oportunidades, podemos dizer que o ano está sendo muito bom. Estamos trabalhando em um bom número de projetos, tanto para portos como para movimentação de materiais dentro das mineradoras”, diz o consultor da empresa, Newton Lima.

No Brasil, a Takraf é conhecida por seus equipamentos de manuseio de minérios. A empresa recebe consultas para fornecimento de equipamentos para reposição ou expansão de praticamente todos os principais portos de embarque de minérios do Brasil, como São Luís (MA), Vitória (ES) e Sepetiba (RJ). A linha de produtos da fabricante abrange transportadores de correias tradicionais e de longa distância, transportadores de correias tubulares, stackers, reclaimers, viradores de vagões, carregadores e descarregadores de navios.

A Takraf identifica crescente interesse por transportadores de correia menos tradicionais, como os transportadores tubulares e transportadores de longa distância com curvas horizontais e verticais que, além da redução de custos, têm a vantagem de reduzir o impacto no meio ambiente. A fabricante acredita que o aumento de eficiência e produtividade para máquinas de pátio e sistemas para movimentação de minérios é uma busca comum entre os principais operadores de terminais.

Lima observa que os clientes parecem ter se adaptado muito bem ao trabalho remoto. Ele conta que, durante a pandemia, o número de consultas e estudos aumentou bastante em relação ao mesmo período do ano passado. O consultor associa essa demanda ao fato de a Takraf ter um departamento específico para ofertar manutenções preditivas, preventivas, corretivas e serviços de engenharia e supervisão. “Temos recebido consistentemente várias consultas para executar tais serviços ou prestar a supervisão dos mesmos”, destaca.

A Aumund continua focada em fornecer a terminais portuários e a clientes que tenham plantas siderúrgicas ou de mineração próximas às áreas portuárias e que praticamente integram suas operações. Em outros países da América do Sul que não tenham processamento dessas matérias-primas, o foco está em portos e nas atividades de mineração.

O gerente de vendas da Aumund, Átila Soares, lembra que houve um freada nas visitas in loco durante os primeiros meses de pandemia. Algumas visitas marcadas foram canceladas e agendadas pelos clientes desde junho. Devido aos bloqueios nas fronteiras, a divisão regional da Aumund tem interagido com seus clientes por videoconferências e pela rede de representantes que a empresa tem em todos países na América Sul.

Soares explica que a maioria dos projetos é para melhorias operacionais e otimização de capacidades. No entanto, a Aumund também recebeu consultas de projetos novos. O gerente de vendas da empresa diz que a atividade de mina está aquecida e os grandes países mineiros da região —Brasil, Chile e Peru — estão com consultas e investindo em mineração.

Ele acrescenta que a questão ambiental reforça essa demanda na medida em que algumas modificações de processo da atividade na mina, como a filtragem de rejeitos, tem aparecido com mais força nos projetos e demandando investimentos. “Notamos que, na área portuária, houve uma pequena freada por causa da Covid-19. Alguns projetos que estávamos tratando no começo do ano com perspectivas boas, ficaram em stand-by aguardando melhora da pandemia”, relata Soares.

Na área portuária, três equipamentos aparecem com consultas em andamento: máquinas de pátios, empilhadeiras e retomadoras. No último ano, a Aumund também percebeu consultas para empilhadeira móvel sobre pneus ou esteiras. O Stormajor é composto de um alimentador com

lança em um único chassis. O equipamento pode ser alimentado tanto por caminhões basculantes, quanto por pás carregadeiras.

Soares diz que essa é uma solução versátil para movimentação tanto para minérios quanto para fertilizantes, coque e carvão. Ele explica que esse equipamento evita danos ao material devido a seu manuseio excessivo. Quando ele chega em caminhão basculante, não precisa tombar o material no chão e recuperá-lo com uma pá carregadeira. A lança pode ser abaixada, reduzindo a queda livre do material.

Além do empilhamento, o Stormajor também pode ser empregado no carregamento de barcaças e vagões, aumentando suas aplicações dentro de um terminal portuário. No Brasil, a fabricante tem esse equipamento manuseando bauxita e coque. No Peru, os equipamentos movimentam concentrado de cobre.

A Aumund acredita em um começo de ano mais aquecido em 2021, com alguns projetos tomando forma. Soares diz que alguns clientes com propostas em aberto já estão com expectativa melhor, mas ainda com um pouco de receio de como a retomada deve se apresentar.

A Terminal Full Dealer (TFD) vê 2020 se mostrando como um ano atípico, mas com o número de consultas por equipamentos similar ao de anos anteriores. “Isso é a prova de que o nosso Brasil não pode parar, que projetos de longo prazo são feitos para sair da prancheta mesmo que com um certo nível de tropicalização. Claro que 2020 não deverá ser lembrado como o ano recorde de vendas, porém não estará esquecido nas estatísticas”, salienta o diretor comercial da TFD, Renato Macedo.

Macedo diz que já é possível enxergar alguma melhora nas demandas para esse tipo de equipamentos. Segundo o diretor, os projetos estão em andamento e devem se concretizar na virada de 2020 para 2021. “Estamos falando de projetos de infraestrutura de longo prazo, empresas que pretendem deixar o seu legado para outras gerações e que, mesmo com Covid, dólar alto, ainda estão dando sequência em seus projetos”, enaltece.

A TFD afirma que vem investindo na oferta de serviços e, hoje, conta com uma equipe com oito engenheiros aptos a lidar com todos os tipos de equipamentos comercializados pela empresa, serviços e peças. “A cada ano que passa, sinto que os terminais ficam mais profissionais no quesito manutenção preditiva e preventiva tentando evitar ao máximo a corretiva de emergência”, observa Macedo. Ele acrescenta que isso permite aos terminais reduzir os custos operacionais (Opex). A empresa também oferece treinamento e capacitação aos clientes atendidos de Manaus (AM) a Rio Grande (RS).

A representante trabalha com a linha de guindastes móveis de cais da marca Konecranes Gottwald sob pneus ou portal, além da linha da Telestack, sua mais nova representada. A TFD conta também com o sistema Roltainer, que possibilita fazer uma operação casada entre esses três produtos. Para a TFD, os departamentos de engenharia e manutenção dos terminais têm buscado de forma contínua o aumento de eficiência e produtividade para máquinas de pátio e sistemas para movimentação de minérios.

O diretor comercial da Rimac, Marcelo Vieira, conta que os atuais clientes mantiveram suas operações e que a representante recebeu novas consultas para equipamentos para o escoamento de minério de ferro através do estado da Bahia. “Operações teste foram realizadas e estamos apostando que será uma tendência e assim precisarão fazer investimentos no curto e médio prazo”, analisa Vieira. Na área de movimentação de minério de ferro, a empresa recebe demandas de clientes nos estados do Ceará, Bahia e Rio de Janeiro. Para granéis sólidos em geral, há procura em terminais de todo o Brasil.

Vieira confirma que, no início da pandemia, projetos e investimentos ficaram parados e aos poucos voltaram. Ele diz que, atualmente o ritmo voltou ao normal. A avaliação é que os atuais e novos clientes estão procurando alternativas e vão pôr seus planos de investimento em ação. “O Brasil precisa continuar o investimento em infraestrutura, é um caminho longo e sem volta”, defende.

A linha principal da Rimac inclui grabs do fabricante alemão Peiner-Smag, com soluções e aplicações para manuseio de granéis sólidos, tanto no embarque como no desembarque de navios. Outro parceiro da representante é com a brasileira Bulkbraz, que tem uma linha de baias graneleiras específicas para uso no embarque de minério em navios, quando o operador não dispõe de guindastes de terra do tipo shiploader. Segundo Vieira, os clientes buscam principalmente soluções que aumentem sua produtividade operacional com segurança.

A Rimac observa que os clientes estão cada vez mais conscientes da necessidade de aplicar manutenção preventiva e preditiva em seus equipamentos a fim de reduzir o custo operacional (Opex) e downtime, ampliando a vida útil e retorno de investimento. Uma das apostas da representante é, para todo novo equipamento entregue, a realização de treinamento à equipe de manutenção, com visitas frequentes para acompanhar máquina, equipe e prestar eventuais assistências de reciclagem.

A TMSA se considera em situação relativamente privilegiada, em função do ciclo de negócios ser mais longo e da carteira de pedidos que assegura à empresa razoável carga de trabalho para grande parte deste ano. O diretor comercial da empresa, Paulo Lambert, conta que a situação financeira da TMSA, no segundo semestre é razoável e relativamente estável. “A diversificação em termos de segmentos de mercado, famílias de produtos e, em menor grau, distribuição geográfica de nossas vendas, é uma importante vantagem competitiva em momentos de crise”, destaca Lambert.

A maioria dos clientes da TMSA continua a sinalizar à empresa que pretende dar sequência aos investimentos planejados. “Esperamos poder fechar novos negócios. Durante o ano, alguns setores serão menos afetados por esta crise”, estima Lambert. As apostas da empresa são: o agronegócio, vinculado à crescente necessidade alimentar do mundo; a mineração, que se beneficiará de investimentos em obras de infraestrutura e construção civil em geral, usuais medidas anticíclicas da maioria dos países; bem como seus respectivos terminais portuários.

Lambert diz que a quantidade de consultas recebidos tem sido bastante expressiva e permite enxergar uma melhora de demanda para esse tipo de equipamentos nos próximos meses. O Foco da TMSA é em terminais portuários para grãos, segmento em que a empresa fornece ou já forneceu para: Tegram (MA); Cargill, em Paranaguá; Terminal XXXIX, em Santos; TEG/TEAG, no Guarujá (SP); e Coamo, também em Paranaguá. Na área de minérios, a TMSA forneceu os equipamentos de manuseio do Porto do Açú (RJ), transportadores tubulares para o desembarque de carvão em Pecém (CE), sistema de carregamento de bauxita em Vila do Conde (PA).

A TMSA tem um departamento de peças e serviços que oferece suporte técnico, peças de reposição e serviços para sua linha de equipamentos. O DPS, como é chamado trata de contratos de manutenção, instalação assistida, assistência técnica e treinamentos. Lambert explica que cada modalidade pode ser adaptada para a realidade e a necessidade de cada cliente.

As principais soluções para movimentação de minérios dentro do portfólio oferecido pela TMSA abrangem transportadores, empilhadeiras, carregadores de navios, eletrocentros, peças de reposições, sensores e filtros. “Com o aumento da demanda e comercialização de minérios nos terminais portuários, empresas estão investindo na automação de processos e em equipamentos que suportem o aumento na velocidade dos embarque de minérios, fator determinante para o atingimento de expressivos índices de eficiência e produtividade”, observa Lambert.

No Porto de Itaguaí (RJ), o retorno das operações da Companhia Portuária Baía de Sepetiba — CPBS (Vale) proporcionou acréscimo de 60,82% na movimentação de minério de ferro do terminal. De acordo com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), que administra o porto organizado, esse resultado se deve à volta da produção das minas de minério que atendem ao terminal. A movimentação na CPBS atingiu a marca 6.892 milhões de toneladas no acumulado até julho de 2020 em relação ao mesmo período do ano anterior.

O superintendente de gestão portuária de Itaguaí e Angra dos Reis, Alexandre Neves, destaca que o incremento da movimentação em referência, impulsionado pela alta do dólar e pelo preço

do minério, gerou acréscimo de 104,22% no acumulado até agosto do faturamento da CDRJ referente ao contrato de arrendamento CPBS, o que representa R\$ 23,912 milhões comparado ao mesmo período de 2019.

O Porto Sudeste projeta movimentar 17 milhões de toneladas de granéis em 2020. A administração do porto considera que, com o atual ritmo de operação, é possível até ultrapassar essa meta. Um dos fatores que contribuiu para o recorde operacional, mais de três milhões de volume movimentados em agosto, foi início do trabalho com importação. Este ano, a novidade na operação ficou por conta da movimentação de diversos granéis sólidos.

Além do minério de ferro, que é seu carro-chefe, o terminal agregou pelota, escória e carvão a suas atividades. “Como o Porto Sudeste é um terminal novo e foi projetado para movimentar tipos variados de cargas, contamos com estrutura e equipamentos modernos em nossas operações”, ressalta a administração do porto.

O Porto Sudeste tem capacidade para movimentar até 50 milhões de toneladas de todos os tipos de granéis sólidos por ano. Numa segunda fase, atualmente em processo de licenciamento, a capacidade poderá ser expandida para até 100 milhões de toneladas por ano. O terminal é considerado um dos mais eficientes do país com tempo recorde de descarregamento de vagões – duas horas e meia.

O Complexo do Pecém (CE) movimentou mais de 2,7 milhões de toneladas de minério de ferro nos oito primeiros meses de 2020. Essa é uma das principais cargas movimentadas pelo Porto do Pecém, que movimentou a média anual de aproximadamente 4,5 milhões de toneladas/ano de 2017 a 2019, com curva crescente de movimentação. O desembarque dessa carga acontece através de esteiras transportadoras, com as operações realizadas em um berço exclusivo, no píer 1, onde acontecem as movimentações de granéis sólidos (carvão mineral e minério de ferro).

Eventualmente, acontecem operações de descarga de minério de ferro no terminal de múltiplas utilidades (TMUT), com auxílio de guindastes MHC e grabs, com a saída da carga correndo por meio de caminhões, que levam o minério até seu destino, dentro da área industrial do complexo. “Uma vez que somos um porto-indústria, a pandemia nos afetou negativamente, fazendo com que nossa movimentação global apresentasse uma queda mensal de mais de 10% nos últimos três meses, inclusive o minério de ferro, que também teve sua movimentação reduzida no terminal”, relata o gerente de negócios portuários do Complexo do Pecém, Raul Viana.

Após a segunda ponte de acesso aos píeres e do segundo portão de acesso ao terminal portuário do Pecém, agora há outra opção para quando há minério sendo descarregado pelo TMUT. Nos últimos anos, o porto havia recebido melhorias como uma esteira de minério e dois MHCs e três moegas no píer 1, que podem ser utilizados como equipamentos de contingência na falha do descarregador de minério/carvão.

O minério movimentado no complexo atende basicamente à Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), cuja capacidade instalada atual é de produzir três milhões de toneladas de placas de aço/ano nesta primeira fase do projeto. A expectativa é dobrar esse número, chegando a seis milhões de toneladas de placas de aço/ano. “Nos próximos anos, esperamos que o volume de minério aumente bastante em função da segunda fase de expansão da CSP”, projeta Viana.

Ele revela que, além dos desembarques, existem outros projetos que estão em desenvolvimento para possibilitar a exportação de minério de ferro através do Porto do Pecém. Contudo, como esses projetos ainda não estão consolidados, ainda é difícil prever qual seria o aumento de demanda e em que horizonte de tempo. Também estão nos planos novas opções logísticas para escoar a produção e a exportação de minério através do porto.

A VLI registrou uma redução na movimentação de minérios por conta da diminuição da produção de aço, reflexo dos impactos relacionados a Covid-19 sentidos a partir do segundo trimestre. “Contudo, no terceiro trimestre os volumes já foram melhores, e estamos retomando de forma gradativa a normalidade”, afirma gerente geral da área de siderurgia e construção da VLI, Asley Ribeiro.

Este ano, a VLI realizou os primeiros embarques de minério de manganês no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), em Sergipe, abrindo mais uma oportunidade de escoamento de minerais pelos portos operados pela VLI, além de ampliar o volume de embarque no terminal portuário de São Luís (MA).

A VLI movimentou cerca de quatro milhões de toneladas de minério pelo modal ferroviário e recebeu cerca de 4,8 milhões de toneladas de minério de ferro por meio do Porto do Pecém. A empresa tem expectativa de aumentar o transporte desse insumo em 2021.

No Porto do Pecém, a VLI investiu em mais uma moega de descarga com objetivo de aumentar a capacidade de desembarque de minério de ferro. "Com o investimento, a empresa aumentou em 23% a sua capacidade de descarga no local, garantindo regularidade e confiabilidade no abastecimento do nosso cliente", destaca Ribeiro.

A Samarco planeja retomar as atividades operacionais de forma gradual, inicialmente com 26% de sua capacidade produtiva, atingindo produção de aproximadamente entre sete e oito milhões de toneladas de pelotas por ano a partir de 2021. Além do escoamento da produção a partir da retomada, a Samarco manterá as atividades complementares no Porto de Ubu por meio do recebimento e de embarques de granéis sólidos para terceiros. "A retomada será de forma gradual, inicialmente, com um concentrador em Germano (MG) e uma usina de pelotização em Ubu (ES)", informa a companhia.

A empresa mantém a previsão de retomada operacional para o final do ano, após a implantação do sistema de filtragem, que está em andamento, e a conclusão das atividades de prontidão operacional. Com a obtenção da licença de operação corretiva (LOC), aprovada em outubro de 2019 pela Câmara de Atividades Minerárias (CMI), do Conselho Estadual de Política Ambiental (Copam), a empresa afirma que detém todas as licenças ambientais necessárias para reiniciar suas atividades operacionais.

O terminal marítimo de Ponta de Ubu está localizado em Anchieta (ES), a cerca de 80 quilômetros de Vitória. A unidade tem dois berços de atracação com calados de 16,8 m e 13 m em um píer de concreto com dimensões 313 x 22 m, protegido por um quebra-mar em forma de "L", capaz de receber navios de até 210 mil toneladas. O porto tem um sistema de embarque com capacidade instalada de até 33 milhões de t/ano. A unidade tem três pátios, com capacidade para armazenar até 2,3 milhões de toneladas de pelotas, cercados por barreiras de vento que contêm a emissão de particulados. A recuperação do material é feita por meio de um sistema de correias e o embarque por meio de um shiploader com capacidade de 12.500ton/h.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) espera uma boa movimentação de commodities no segundo semestre, não somente para grãos e combustíveis. Após o encerramento da safra de soja, a avaliação é que as exportações de milho também devem ser positivas na segunda metade de 2020. O presidente da ATP, Murillo Barbosa, diz que, no caso do minério de ferro, a tendência está positiva, com preço na casa dos US\$ 130 como forte indicativo de alta.

Dados do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) apontam que, de janeiro a agosto, o faturamento do setor é de R\$ 93,8 bilhões e a arrecadação total de impostos soma R\$ 32,3 bilhões. Considerando o primeiro semestre de 2020, o saldo da balança comercial de minérios correspondeu a 50% do saldo comercial brasileiro, segundo o Ibram. O instituto apurou que os investimentos das mineradoras no Brasil são estimados em US\$ 32,5 bilhões para o período 2020-2024, valor que se mantém estável desde novembro de 2019.

Para o instituto, esses indicadores comprovam a importância da mineração para a economia nacional. "A pandemia não arrefeceu os ânimos quanto aos investimentos no setor", afirma o diretor-presidente do Ibram, Flávio Penido. Ele avalia que, em linhas gerais, não houve paradas das operações na mineração brasileira durante a pandemia. O instituto destaca a portaria 135/2020 do Ministério de Minas e Energia, publicada em março, que estabeleceu a atividade de mineração como essencial, desde que respeitadas as diretrizes do Ministério da Saúde para

conter o avanço da Covid-19. A leitura foi que, num primeiro momento, as exportações do Brasil para a China caíram devido à desaceleração da economia chinesa, um dos primeiros países afetados pela contaminação.

“Nos últimos 12 meses, vínhamos observando uma queda no volume de exportação, muito em função das adequações de produção de minério de ferro à legislação de barragens em todo Brasil”, lembrou Penido. Ele conta que isso afetou diretamente o volume de produção e de exportação do minério de ferro, que é o principal produto da pauta de exportação mineral. Houve queda de 12% de 2019, em relação a 2018, e o volume esperado para 2020 deve ser 15% menor.

A expectativa do Ibram é que o minério de ferro recupere, entre três e quatro anos, o volume de produção que tinha em 2018. O setor movimenta anualmente cerca de dois bilhões de toneladas de minérios, somando mais de 80 tipologias minerais produzidas no Brasil. Para minério de ferro e agregados da construção civil, há perspectivas de aumento de volume nos próximos anos. Os agregados foram impulsionados durante o período da pandemia com a movimentação das obras residenciais e comerciais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

BAIXA ATRATIVIDADE

Por Dérika Virgulino PORTOS E LOGÍSTICA 16/10/2020 - 16:26

Excesso de regulação e insegurança jurídica afastam investidores e mantêm áreas nos portos ociosas

Uma auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU), realizada no final de maio, apontou alto índice de ociosidade dos portos públicos no país, com a taxa média de 56%. O levantamento evidenciou também a existência de problemas relacionados à atratividade dos portos, indicando uma transferência de demanda para os Terminais de Uso Privado (TUPs). A principal limitação apurada está relacionada ao excesso regulatório nos processos de arrendamentos portuários, que oferece pouca flexibilidade operacional para o investidor, o que prejudica a prestação adequada do serviço no porto.

Para o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, o relatório do TCU revela que a baixa atratividade dos portos organizados se apoia na falta de segurança jurídica para as empresas e no excesso de regulação. Segundo ele, o investidor não é livre para operar, nem mesmo na realização de melhorias do terminal arrendado. Para exemplificar, ele diz que uma empresa operadora que deseje aumentar um galpão precisa pedir uma autorização que pode levar de um a dois anos. “Até que aprove a solicitação, ele já perdeu o negócio”, critica.

Ele avalia que precisa haver um entendimento sobre a condição privada na exploração de áreas nos portos. De acordo com ele, ainda se confunde concessão para o uso da terra com o controle da atividade privada nela exercida. Ele ressalta que os arrendatários exploram de forma privada o terminal e, além disso, concorrem com outros terminais dentro do próprio porto organizado. Portanto, para ele, a partir dessa compreensão é importante que se tenha maior liberdade para o investidor e agilidade nas aprovações para se operar nos terminais.

O Ministério da Infraestrutura informa que vem tomando iniciativas com vistas à redução da burocracia, a fim de permitir mais celeridade na disponibilização de novas áreas. Uma delas, segundo a pasta, foi a Portaria nº 574/2018, que descentraliza a competência de arrendamentos para portos que apresentem índices de eficiência operacional e governança. Atualmente, o Porto de Paranaguá (PR) já vem podendo realizar suas licitações de forma independente e mais célere. O Ministério diz que existem outros portos também em processo de habilitação para adquirir essa mesma competência.

A pasta destaca também a Resolução n.º 7.821/2020 da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq), que vem regulamentar o Art. 6.º do Decreto nº 8.033, que cria a figura do Arrendamento Simplificado. Essa alternativa flexibiliza os procedimentos para arrendamento de

determinadas áreas, tornando o processo mais célere e eficiente. Mas para o ministério um dos grandes avanços foi sobre o tempo médio de licitação de áreas portuárias, que tinham, no passado, um prazo que poderia chegar a 28 meses, mas hoje é observada uma média de 15 meses.

Sobre a migração de investimentos em TUPs fora dos portos organizados, a pasta afirma que o setor portuário é dotado de uma série de alternativas para a construção de novas estruturas portuárias, o que faz com que seja natural que investidores analisem, frente às suas próprias necessidades, qual é a mais adequada. Além disso, o ministério afirma que alguns projetos, por exemplo, não encontram viabilidade para a construção de novos Terminais de Uso Privado, uma vez que existem casos em que os níveis de investimentos tendem a ser muito mais elevados do que em portos públicos. Isso porque estes já têm boa parte da infraestrutura necessária em funcionamento. “Dessa forma, entende-se que tal análise é mais ampla e não relacionada apenas à burocracia de áreas em portos públicos”, frisa.

O ministério enfatiza também que nem toda área ociosa no porto representa um potencial de movimentação não realizado. Ele explica que o sistema portuário é planejado a partir de instrumentos de planejamento, como o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) e pelos Planos Mestres (PM) de cada complexo portuário. E são eles que identificam de forma pontual quais cargas apresentam necessidade de disponibilização de novas áreas para o escoamento ou a internalização dos produtos.

Além disso, a pasta afirma que quando gargalos são identificados por esses instrumentos, o setor portuário se movimenta para captura das cargas por meio de diversas formas como leilões de novas áreas em portos públicos; autorizações de novos TUPs; construções de novos IP4; operações de transbordo ship-to-ship, dentre outras. Dessa forma, o ministério reitera que a ociosidade pode estar ligada a diversos pontos como ausência de demanda para todas as áreas disponíveis e captura de mercado por parte de outras estruturas portuárias dentro do mesmo complexo portuário, entre outras razões.

A partir do levantamento feito pelo TCU, a Companhia Docas do Ceará (CDC) apresenta o maior índice de ociosidade entre as principais Docas do país, com taxa de 91,2%. No entanto, a companhia afirma que esse número já foi reduzido, pois à época da auditoria ainda não havia sido realizado o arrendamento do Cais Pesqueiro do Porto de Fortaleza. Ele foi arrematado pela Compex por meio de pregão eletrônico no último mês de abril. A empresa fará investimento na área de R\$ 10 milhões. Além disso, a CDC destaca que o Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) teve o leilão presencial suspenso devido à pandemia da Covid-19, mas que será retomado logo após o fim da crise de saúde pública.

De acordo com a CEO da companhia, Mayhara Chaves, a prioridade neste ano será justamente avançar nas concessões de áreas não operacionais, como do TMP, Cais Pesqueiro de Camocim e uma área greenfield. Está nos planos da CDC também a concessão do Terminal de Granel Sólido Vegetal, em consulta pública pela Antaq. A companhia acrescenta que tem predominantemente áreas operacionais públicas, onde são movimentadas cargas diversas, com destaque para granéis sólidos, cereais e não cereais, e contêineres refrigerados.

A companhia vem registrando também crescimento na movimentação de mercadorias. No primeiro semestre deste ano foram movimentados 2,34 milhões de toneladas, representando valor 9% superior ao do mesmo período do ano passado, e 53% do balanço do fechamento de 2019 (com 4,4 milhões de toneladas). Para o segundo semestre já estão sendo programadas, pelos principais operadores portuários, 1,5 milhão de toneladas de cargas no porto.

Outra que também apresentou uma alta taxa de área ociosa, de 77%, segundo o levantamento do TCU, foi a Companhia Docas do Pará (CDP), responsável pelos Portos de Belém, Vila do Conde e Santarém. De acordo com a companhia, no Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), é onde existem mais áreas físicas a serem exploradas, cerca de 80% sob responsabilidade do porto. A CDP destaca que todos esses complexos portuários têm tanto áreas operacionais, ou seja, que movimentam cargas, como também não operacionais, com restaurantes, refeitórios, laboratórios para laudos técnicos, entre outras áreas.

A CDC explicou que não existem entraves para o maior aproveitamento de áreas nos portos, e que isso está relacionado a alguns aspectos como vocação natural, localização, infraestrutura disponibilizada, áreas existentes e desempenho operacional. “São esses os principais ativos mostrados aos potenciais investidores e interessados em cada porto”, afirma.

Recentemente, a companhia lançou edital para licitação de uma área de cerca de 300 mil metros quadrados para exploração de uma região não operacional destinada para instalação de usina termelétrica no Porto de Vila do Conde. A CDC informa que o planejamento para a destinação de cada área do porto organizado está presente no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, que divide os espaços portuários em operacionais e não operacionais.

Silva, da ABTP, explicou que é possível destinar, nas licitações de áreas, recursos para a infraestrutura de espaços nos portos públicos, isto é, converter uma parcela dos investimentos dos contratos para áreas, por exemplo, que não são mais consideradas operacionais.

O Porto de Santos, por outro lado, registrou a segunda menor taxa, de 17,5%, de ociosidade dentre os principais portos públicos do país apontados no levantamento do TCU. Segundo a Santos Port Authority (SPA), atualmente a taxa de ocupação de áreas no Porto de Santos já é superior a 90%, devido a uma política que envolve autoridade portuária e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários de Portos (SNPTA), ligada ao Ministério da Infraestrutura. Por meio dessa política, vêm sendo realizados leilões de arrendamentos de áreas e contratos provisórios para o uso de espaços. Essas ações, conforme destaca a SPA, promoveram a redução da ociosidade portuária e ampliaram a participação do porto público. Entre 2019 e 2021, o Porto de Santos deve licitar pelo menos seis novas áreas.

Em curto prazo, serão realizados quatro leilões de áreas no porto, dentro da lógica de formação de clusters, com vista à promoção da eficiência e da sinergia entre os terminais. São eles: dois Terminais de Celulose (o STS14 e da o STS14A), que devem demandar R\$ 400 milhões de investimentos. As duas áreas terão capacidade para movimentar aproximadamente 2,5 milhões de toneladas.

Para o quarto semestre do ano serão leiloados mais dois terminais para graneis líquidos (STS08 e STS08A). A SPA estima que ambos demandem R\$ 1,4 bilhão em investimentos. Tal licitação reduzirá o que atualmente representa o maior gargalo de capacidade do Porto de Santos. Serão adicionados juntamente as áreas de graneis sólidos dois berços de atracação e 100 mil metros cúbicos de tancagem.

A SPA lembra que recentemente o Ministério da Infraestrutura aprovou a nova poligonal do Porto de Santos. Segundo a companhia, isso vai favorecer o novo PDZ do porto, um instrumento estratégico que projeta a ocupação das áreas públicas do porto até o ano de 2040. O plano prevê um aumento de 50% na capacidade para 240 milhões de toneladas, com objetivo de racionalizar e modernizar a operação, mas sem necessidade de explorar áreas novas.

O Ministério da Infraestrutura afirma que seus projetos de licitações têm tido prioridade estabelecida justamente pelos principais gargalos apontados pelos instrumentos de planejamento dos portos. A pasta informa que ao longo de 2019, foram licitadas 13 áreas, com investimentos previstos de R\$ 1,1 bilhão e outorgas (BID) de R\$ 815 milhões. Para 2020, a previsão é de até 15 novos leilões, com investimentos previstos de R\$ 3 bilhões. O ministério destacou que dentro do universo de áreas disponibilizadas, os casos onde se identificam gargalos operacionais, tais como acessos, calado e estrutura operacional das áreas, não são impeditivos para realização dos certames, uma vez que todos esses gargalos são contornados por meio das próprias modelagens.

Como exemplo a pasta cita o caso do Terminal de Granel Mineral de Santos (STS20), licitado em 2019. Nesse terminal, entre as obrigações contratuais, está previsto o derrocamento do berço, contornando, assim, sua limitação operacional, possibilitando que a área passe a operar de forma eficiente. O mesmo se aplicou ao Terminal de Celulose (IQ118) Porto do Itaquí (MA), greenfield licitado em 2018. Para operar, necessitava-se da construção de um novo berço, também atribuído como obrigação contratual do licitante vencedor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

O SETOR MARÍTIMO AO FINAL DE 2020

Por Ivan Leão OPINIÃO 16/10/2020 - 16:26

O quarto trimestre mostra indícios da nova situação do setor marítimo ao final de 2020. Começa pela intenção de modificar as regras para o transporte marítimo na costa brasileira, admitindo novas modalidades de afretamento e importação de navios. O objetivo é ampliar o transporte de contêineres de 1,2 milhão para 2 milhões toneladas ao ano. Sinaliza a aceitação de formulações que permitam desenvolver ofertas de transporte marítimo de cabotagem, sendo a linha feeder da Norsul entre os portos do Rio de Janeiro e do Açú um exemplo recente.

O debate tende a um foco excessivo sobre o transporte de contêineres, dominado pela Aliança (Maersk, 50%); MercoSul Line (CMA-CGM, 26%) e Log-In (brasileira, 24%). No entanto, mais de 60% da carga de cabotagem são combustíveis líquidos, segmento que também atrairá investidores. A tendência de redução da frota de Transpetro, somada à nova logística a ser criada com a venda de refinarias da Petrobras, cria demanda de novos fluxos marítimos. Esse motivo leva o Sinaval a lutar pela clara definição de que as importações permitidas pela BR do Mar não se apliquem a navios petroleiros e gaseiros.

É necessário não perder de vista o impacto da malha ferroviária na ampliação da carga nos portos. A ampliação da malha da ferroviária da Rumo (controlada da Cosan) na malha paulista na ferrovia Norte-Sul vai aumentar volume de carga em direção aos portos do Sudeste e Nordeste. A Rumo informou, em setembro, o pagamento antecipado de R\$ 5,1 bilhões em outorgas, com dinheiro captado no mercado financeiro. No Sul, a Ferroeste, do governo do Paraná, planeja aumentar a malha ferroviária até 1.371 quilômetros. Para isso pretende colocar a Ferroeste em leilão na Bolsa de Valores (B3) até novembro de 2021, ampliando o alcance dos portos da região até Mato Grosso.

Projetos conexos com participação da iniciativa privada são uma realidade. As alegações de que o segmento da construção naval foi deixado de lado, nesse novo modelo para o setor marítimo, precisam ser colocadas em contexto. Os grandes estaleiros estão em processo de reestruturação financeira, com decisões combinadas entre credores e acionistas. O Enseada (BA) informa nova atividade como terminal de embarque de minério; o Atlântico Sul (PE) prepara-se para atuar em projetos de desmanche de unidades de produção offshore descomissionadas; o Rio Grande-Ecovix (RS) divulgou associação com a empresa estatal chilena Asmar e juntas participarem da concorrência de construção do Navio de Apoio Antártico para a Marinha do Brasil.

Estaleiros médios continuam recebendo aprovação para financiamentos com recursos do Fundo de Marinha Mercante. Em setembro, prioridades de financiamento foram anunciadas aos seguintes estaleiros: Arpoador (SP), dois navios de apoio para a Oceânica Engenharia; Wilson, Sons (SP), manutenção e reparo de 29 rebocadores para a Wilson, Sons; Aliança (RJ), manutenção e reparo em 14 navios de apoio da CBO; a manutenção de quatro rebocadores da Wilson, Sons teve a prioridade de financiamentos transferida aos estaleiros Bertolini (PA), Eram (AM), Vard Promar (PE) e Camorim (RJ). É um exemplo do dinamismo do segmento de apoio marítimo e portuário gerando trabalho em estaleiros do Norte, Nordeste e Sudeste.

Merece destaque o pedido da Oceana Offshore (controladora do Grupo CBO) à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) para oferta pública inicial de ações, o que indica a preparação da empresa para uma nova fase de investimentos. O Grupo CBO é controlado por Vinci Partners (40%), Pátria (40%) e BNDESPar (20%).

A Petrobras, com elevado endividamento, mantém seu foco nos ativos mais rentáveis do pré-sal. Tem pressa na implantação de sistemas de produção offshore e levar ao mercado as grandes reservas de petróleo do país. Em setembro a Petrobras informou a redução para US\$ 40-50 bilhões das despesas de capital no período 2021-2024. Búzios e os demais ativos do pré-sal passarão a ter uma importância ainda maior na carteira da companhia, representando aproximadamente 71% do investimento total do E&P para 2021-2025.

A contratação de sistemas de produção no Brasil continua entre os maiores investimentos no cenário mundial. Em agosto, a Petrobras assinou com a MISC Berhad, da Malásia, o afretamento do FPSO Mero 3 (Marechal Duque de Caxias). Estão em construção os projetos de Mero 1 (FPSO Guanabara) pela Modec; Mero 2 (FPSO Sepetiba) pela SBM. No campo de Búzios, quatro FPSOs estão em operação; três em contratação e quatro em estudo. Dos três em contratação, os FPSOs 78 e 79 serão adquiridos pela Petrobras em empresas locais e internacionais previamente selecionadas. A SBM Offshore está em negociações para construir e afretar o FPSO Almirante Tamandaré, o sexto sistema de produção do campo de Búzios (produção em 2024). Será a maior unidade de produção no litoral brasileiro, com processamento diário de 225 mil barris de óleo e 12 milhões de metros cúbicos de gás.



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/190909-ivan-leao.jpg>
Ivan Leão Ivan Leão é diretor da Ivens Consult

O último trimestre de 2020 apresenta para 2021 duas fortes associações entre empresas: Altera-Ocyan, Altera, controlada pela Brookfield, é o novo nome da Teekay Offshore e prossegue associada à brasileira Ocyan para oferecer no Brasil afretamentos de FPSOs e navios aliviadores; a Magni Partners e a Mubadala criaram Knarr Drilling para administrar as sondas de perfuração: Arpoador, Guarapari, Urca e Frade, adquiridas da Sete Brasil, em final da construção nos estaleiros BrasFels (RJ) e Jurong ES). Demonstrando que o setor atrai investidores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

EDITORIAL 717

Da Redação EDITORIAL 16/10/2020 - 16:26

Mas se as operadoras desses segmentos cumpriram seu papel, por outro lado imprimir e distribuir a revista tornaram-se um desafio logístico incerto, o que nos levou à decisão das edições bimestrais. A boa notícia é que a Redação ampliou a atuação no online, um ganho efetivo para os assinantes. Enquanto a versão impressa permanece com as reportagens analíticas e de cenário setorial, o dia a dia da indústria marítima ganhou agilidade com as reportagens diárias. Em nosso planejamento, não contamos com o fim da crise sanitária e econômica de imediato. Com todo o otimismo de que a vacina para a Covid-19 em breve seja homologada, há que se produzir, distribuir, imunizar. Com certeza, 2021 não começará em janeiro. E sem a perspectiva de alteração do quadro em curto prazo, optamos também por, em 2021, permanecermos com edições consolidadas. Serão impressas sete edições — ampliadas e com o conteúdo integral das 12 inicialmente programadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

RELATÓRIO PN 717

Da Redação EDITORIAL 16/10/2020 - 16:26

Anteriormente, o Reporto era renovado por três anos. Porém, tendo em vista o tempo necessário para a finalização do investimento, passou a ser renovado a cada cinco anos.

FMM

Desde 2013, 80% dos recursos investidos na construção de embarcações destinadas a transportar cargas do agronegócio tiveram como origem o Fundo da Marinha Mercante (FMM). A informação é do diretor comercial do estaleiro Rio Maguari e conselheiro do FMM, Fabio Vasconcellos. Os valores somam R\$ 2,2 bilhões e foram utilizados na construção de 500 barcaças, 20 empurradores grandes e 15 empurradores pequenos. O setor do agronegócio, que defende a extinção gradual do FMM, deve ampliar sua participação nos recursos do Fundo pelos próximos dez anos. Os investimentos em curso na BR-163, no aumento do calado no Porto de Vila do Conde e nas obras na Hidrovia do Madeira indicam aumento da navegação pelo Arco Norte, com a conseqüente ampliação da frota necessária para transportar os grãos.

Cooperação

A Associação Brasileira de Logística (Abralog) e a Afilog, associação empresarial francesa de logística, assinaram acordo de cooperação técnica internacional, que vai colocar em colaboração as duas entidades. A parceria tem o objetivo de reunir empresas e especialistas das duas organizações, na busca de soluções e troca de experiências na lida diária com as cadeias de suprimento.

Captura de CO2

A Mitsubishi Shipbuilding, do Grupo Mitsubishi Heavy Industries (MHI), desenvolve com a Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) e a Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) um equipamento de captura de CO2 a ser instalado em navios (acima, o desenho conceitual). O objetivo do experimento é verificar a viabilidade de utilização em larga escala na indústria marítima. O projeto está sendo conduzido com o apoio do Bureau Marítimo do Ministério de Terras, Infraestrutura, Transporte e Turismo (MLIT) do Japão, como parte de seu projeto de assistência para pesquisa e desenvolvimento de avanços tecnológicos no desenvolvimento de recursos marinhos. Os testes envolvem a conversão de um sistema existente de captura de CO2 para usinas de energia terrestre em um ambiente marinho e sua instalação a bordo de um navio em serviço.

O projeto tem duração prevista de dois anos, desde a construção do equipamento em pequena escala e a avaliação da segurança até a instalação a bordo de um navio da Tohoku Electric Power operado pela K Line. O experimento é o primeiro desse tipo no mundo. O conhecimento adquirido será usado para o desenvolvimento futuro de tecnologias e sistemas para capturar CO2 dos gases de exaustão de equipamentos marítimos e navios.

Hidrogênio

Desde setembro, um consórcio de cinco organizações japonesas está participando de um projeto para construir um navio com células de hidrogênio de alta potência e zero emissões até 2024. A agência nacional de P&D do Japão, New Energy and Industrial Technology Development Organization (Nedo), aprovou a participação da NYK Line, Toshiba Energy Systems & Solutions Corporation, Kawasaki Heavy Industries Ltd, ClassNK e Eneos Corporation no projeto. A iniciativa é o primeiro esforço do Japão para desenvolver um navio comercial com célula de combustível e realizar uma operação de demonstração envolvendo o fornecimento de hidrogênio combustível. Com o uso de células a combustível como fonte de energia, será possível eliminar completamente as emissões de gases de efeito estufa (GEE) durante as operações.

Funcionando como um navio turístico de médio porte, o navio movido a célula de combustível terá 150 toneladas brutas, com capacidade para cerca de 100 passageiros. O consórcio acaba de iniciar um estudo de viabilidade de fornecimento de navio de célula de combustível e hidrogênio, para concretizar projeto da embarcação e o equipamento de abastecimento de hidrogênio em 2021. A construção da embarcação começará em 2023, com operações piloto ao longo da costa do porto de Yokohama a partir de 2024.

Cada organização traz tecnologia, experiência e know-how específicos e complementares para o projeto. A Toshiba vai “marinizar” sua tecnologia móvel de célula de combustível de alta potência, enquanto a Kawasaki está desenvolvendo um sistema de abastecimento de combustível a bordo e um sistema de gerenciamento de energia. O armador NYK vai desenvolver, construir e operar o navio, a ClassNK fornecerá verificação de terceiros sobre a segurança do navio e a Eneos fornecerá hidrogênio combustível.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

PRODUTOS E SERVIÇOS 717

Da Redação EDITORIAL 16/10/2020 - 16:26

Trabalhando em estreita colaboração com os fornecedores para solucionar esse desafio da indústria, a Maersk escolheu um fabricante norueguês chamado Timm Ropes que oferece uma nova tecnologia de cabo de amarração. O equipamento apresenta um núcleo especial que alonga mais que o cabo circundante, atuando para absorver e amortecer a tremenda energia liberada ao atracar.

Cordas quebram enquanto estão sob tensão. Como resultado, em vez de recuar de maneira imprevisível a grande velocidade, uma corda quebrada da SBA simplesmente cairá no chão. As novas cordas também são coloridas com uma faixa azul da Maersk, facilitando aos operadores detectar qualquer dano ou torção.

Depois que o conceito SBA foi verificado por testes de pressão na instalação de fabricação Timm Ropes, várias embarcações da Maersk foram inscritas em um projeto piloto de nonagésimo mês em 2019 para garantir as condições operacionais da corda, juntamente com as tradicionais amarras, usando embarcações de vários tamanhos. A colaboração garantiu a padronização dos cabos de amarração SBA e a compatibilidade com os projetos de amarração existentes.

A cada ano, a Maersk compra e substitui cerca de 1.000 cabos de amarração.

Suporte a salvamento

A expansão das fronteiras da exploração de petróleo offshore, cada vez mais distantes da costa, como o polo do pré-sal, tornaram o monitoramento das águas territoriais e as operações de busca e salvamento ainda mais complexas.

Para auxiliar nesse desafio, em parceria com a Marinha do Brasil, a Shell Brasil e a Prooceano iniciaram um projeto para avançar na tecnologia empregada atualmente nas atividades conhecidas como SAR, do inglês Search and Rescue.

Intitulado Sistema de Planejamento e Apoio à Decisão em Operações de Busca e Salvamento (SPAD-SAR) da Marinha do Brasil, o projeto propõe a integração de duas áreas de pesquisa: novas metodologias e modelos numéricos para a previsão precisa da deriva de objetos no mar, por meio da aplicação de técnicas de modelagem computacional de partículas, e o planejamento das operações de busca e salvamento por meio de algoritmos computacionais avançados.

Essa parceria entre Marinha, Shell Brasil e Prooceano permitirá um salto de qualidade na eficiência dos serviços prestados pelos Centros de Coordenação SAR Marítimos (Salvamar) para a comunidade marítima, no que se refere à salvaguarda da vida humana no mar. O novo sistema de apoio à decisão SAR terá interface intuitiva e de fácil utilização, equipada com sistemas de verificação e minimização de erros do usuário.

Poderá ser acessada pela intranet da Marinha e dará acesso ao ambiente de simulações, onde os operadores SAR fornecerão informações sobre o evento e receberão instruções e relatórios detalhados para colocar a operação em prática.

O projeto de Pesquisa & Desenvolvimento, viabilizado pela cláusula de investimentos em projetos de Pesquisa, Desenvolvimento & Inovação, da Agência Nacional de Petróleo (ANP), terá um investimento estimado de R\$ 7 milhões e será integralmente executado no Brasil no prazo de três anos.

Portfólio de produtos

Fabricante gaúcha de produtos de proteção e prevenção ambiental, a Global Sea Fence lança novos produtos que ampliam o portfólio de proteção e prevenção ambiental para os segmentos portuário, marítimo e offshore. Além das tradicionais barreiras de contenção e absorção de petróleo e derivados, a empresa passa a fabricar barreira de areia. O produto serve para contenção de óleo quando vazamentos vêm do mar para a praia. Segundo Silvano Schmitt, diretor operacional da Global Sea Fence, esse produto serviria para a contenção de óleo bruto do maior desastre ambiental dos últimos tempos, provocado pelas manchas de óleo que poluíram toda a costa do Nordeste.

Outro produto em fase de performance é destinado ao setor portuário. A barreira conhecida como Big Bag Têxtil é fabricada em poliéster de alta densidade, com propriedades de filtração e permeabilidade que proporciona drenagem para tratamento sólido. A barreira de contenção promete praticidade e contenção dos resíduos como lodo de dragagem.

Novo motor

A Mitsubishi Turbocharger and Engine America (MTEA) lançou um novo motor de propulsão marítima de serviço pesado, o EPA Tier 4, com controle mecânico de 1.260 cavalos de potência. O equipamento é um motor de propulsão marítima V12 de 1.260 cavalos de potência de 49 litros, operando a 1.600 rpm. Embora ofereça controles mecânicos simples e grande cilindrada, ele utiliza a tecnologia SCR para atender aos requisitos de emissão de NOx Nível 4. O motor S12R-Y4 atendeu aos requisitos de certificação Tier 4.

A maior parte da indústria mudou para motores eletrônicos complexos na última década, mas a Mitsubishi escolheu outra abordagem: uma série de motores mecânicos que atendiam às regulamentações de emissão da Agência de Proteção Ambiental (EPA) Tier 2.

Novo nome

Altera&Ocyan é o novo nome da joint venture formada pela brasileira Ocyan e a norueguesa Altera Infrastructure (antiga Teekay Offshore), em que cada parte detém 50% das cotas. A mudança ocorre no momento em que os dois ativos da empresa, os FPSOs Cidade de Itajaí (CDI) e Pioneiro de Libra (PDL), apresentam alto desempenho operacional, excelentes resultados de SMS e estão sob contratos estáveis de longo prazo e consolidados.

Os resultados de produção dos dois FPSOs da joint venture são expressivos. O Pioneiro de Libra já produziu mais de 29 milhões de barris desde o primeiro óleo, em novembro de 2017. E o Cidade de Itajaí alcançou a marca de 108 milhões, desde o início da operação em fevereiro de 2013.

Inspeção de pipeline

A Advanced Crew and Ship Management (ACSM), operadora global de serviços marítimos, pesquisa e ROV, escolheu o veículo robótico elétrico Panther XT, da Saab Seaeye, para inspeção de dutos no Golfo do México. Em menos de 10 meses de duração do projeto, o Panther inspecionou 261 dutos, totalizando 2.340 quilômetros em quatro campos no Golfo do México, em profundidades que variam de 15 a 130 metros.

A ACSM escolheu o veículo elétrico da Saab Seaeye por causa da sua capacidade de realizar todo o escopo de trabalho necessário com uma economia considerável. Essa vantagem vem dos 700 quilos do equipamento. Acusticamente mais silencioso do que outros veículos hidráulicos, o Panther também fornece dados de sonar multifeixe mais precisos.

O Panther XT da ACSM é equipado com uma câmera Kongsberg HDTV, Norbit Dual Head MBES, ROVINS INS, sonar Trittech Super SeaKing e Blueview multifeixe, Teledyne Navigator DVL, sistema de rastreamento de tubos TSS 440, CTD, Laser Line, CP e manipuladores de cinco funções e booms.

Gerenciamento de carga

A Schneider Electric lança o TeSys island, sistema de gerenciamento digital de carga, que integra as partidas de motores aos painéis de controle da máquina. O inovador conceito de avatares orientado a objetos atua como um digital twin sobre os dispositivos físicos para facilitar a integração e permitir um tempo de comercialização mais rápido.

Essa abordagem permite que os usuários se concentrem no projeto da máquina, na integração de carga e no controle.

Uma vez em operação, como parte da solução EcoStruxure™ Machine da Schneider Electric, o TeSys island auxilia na diminuição do tempo de paradas das máquinas, ao fornecer dados de acesso fácil e seguro para o time de engenharia e manutenção, gerando pré-alarmes quando um comportamento incomum de carga elétrica é detectado.

Empilhadeiras

A Hyster ampliou recentemente o seu portfólio de empilhadeiras contrabalançadas à combustão para atender à demanda do mercado por produtos de simples operação e aplicações menos exigentes. Com o incremento da linha UT, a fabricante passou a oferecer quatro modelos dessa

categoria, com capacidades nominais que vão de 2.000 kg a 3.500 kg. São eles: as empilhadeiras H2.0 UT, H2.5 UT, H3.0 UT e a H3.5 UT.

“As empilhadeiras contrabalançadas à combustão, da série UT, estão aptas a atender a uma série de aplicações e segmentos que vão desde o varejo até as indústrias de papel e celulose”, destaca Edson Nascimento, gerente sênior de Engenharia e Marketing da Hyster. Segundo o especialista, os novos modelos foram desenvolvidos para entregar a força exata de que os clientes precisam em operações de menor intensidade, adequando o produto correto dentro do orçamento das empresas.

Sedex

A TÜV Rheinland recebeu aprovação da Sedex para conduzir auditorias sociais com base na Avaliação Virtual Sedex. Essas avaliações podem ser usadas internacionalmente e são aplicáveis a empresas em uma ampla gama de setores. A Sedex é um grupo que une empresas ao redor do mundo com o objetivo de trazer mais transparência à cadeia de fornecimento. A organização desenvolveu uma metodologia de auditoria que ajuda as empresas a identificar oportunidades de melhoria na cadeia de fornecimento e, conseqüentemente, diminuir o número de auditorias de fornecedores, criando um banco de dados que pode ser compartilhado com várias empresas.

A Avaliação Virtual Sedex é baseada na metodologia SMETA e abrange todos os aspectos da prática comercial responsável, cobrindo: Trabalho, Saúde e Segurança, Meio Ambiente e Ética nos Negócios. A auditoria remota pode ser realizada por meio de tecnologias de vídeo. Primeiro, a TÜV Rheinland verifica se aquela empresa pode passar por uma auditoria remota. Essa verificação é baseada em vários critérios definidos pela Sedex. A auditoria é planejada somente se os critérios para a sua realização forem atendidos. Em seguida, os auditores da TÜV Rheinland fazem um tour virtual pela empresa usando a tecnologia de vídeo e examinam o local, sistema de gestão e a documentação correspondente. Após a conclusão da Avaliação Virtual Sedex, os fornecedores recebem um relatório que é carregado na plataforma Sedex, e fica visível para todas as empresas associadas.

Cabotagem

A Mercosul Line, parte do grupo CMA CGM, lança um novo serviço de cabotagem, o Nexco, que conectará as regiões Sudeste e Nordeste, com escalas nos portos de Santos, Salvador, Suape e Itaguaí. O serviço será operado pelo CMA CGM Aristote, um novo navio na frota da empresa, com capacidade nominal de 1,7 mil TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

BR DO MAR: DEPUTADO GURGEL (PSL-RJ) É DESIGNADO RELATOR DO PL

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16/10/2020 - 15:45

O deputado federal Gurgel (PSL-RJ) foi designado, nesta sexta-feira (16), relator do projeto de lei 4199/2020 (BR do Mar). O PL apresentado no último dia 13 de agosto está trancando a pauta da Câmara dos Deputados desde o dia 29 de setembro, porém não impede a votação de medidas provisórias e propostas de emenda à Constituição (PECs), por exemplo. O PL é uma das três propostas previstas para votação na próxima sessão deliberativa extraordinária (virtual) da Câmara, prevista para terça-feira (20).

O projeto que institui o programa de estímulo ao transporte por cabotagem carrega propostas de alteração às leis 9.432/1997 (ordenação do transporte aquaviário), 10.233/2001 (que criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários-Antaq) e 10.893/2004 (Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante- AFRMM e sobre o Fundo da Marinha Mercante-FMM).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020

‘CONVIVÊNCIA ENTRE PORTO PÚBLICO E PRIVADO CONTINUARÁ ACONTECENDO’, AVALIA ESPECIALISTA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15/10/2020 - 21:44



https://cdn-pen.nuneshost.com/images/15-04-22_movimentacao_graneis_paranaqua_divulgacao_appa.jpg

Arquivo/Divulgação

Luis Antonio Souza, do IASP, identifica um processo em curso de retirada do Estado dos investimentos em infraestrutura, assumindo uma postura mais voltada para coordenação.

A autoridade portuária precisa ter a capacidade de fixar regras e alinhamento de interesses. A avaliação é do presidente da comissão permanente de estudos de infraestrutura do Instituto de Advogados de São Paulo (IASP), Luis Antonio Semeghini de Souza. Segundo Souza, o papel da autoridade portuária de disciplina da área pública não deveria ser remunerado pelo agente privado, evitando assim que ela possa ser 'capturada'. Ele sugeriu que deveria haver um conjunto de regras definindo a autoridade de forma precisa como agente de disciplina portuária.

Souza identifica um processo em curso de retirada do Estado dos investimentos em infraestrutura, assumindo uma postura mais de coordenação. "É um setor que vai bem e achando caminho da autofinancialidade — o que é bom", comentou. O advogado, do escritório Souza, Mello e Torres, avalia que esse trabalho deve sempre procurar os eixos logísticos mais eficientes, por meio de planejamento e bons projetos executivos. Ele disse que é fundamental a ordenação de interesses privados na infraestrutura de forma a assegurar que o acesso será livre no interesse público.

Para Souza, faltam investimentos, conexões e logísticas chegando aos portos. Ele considera um problema de combinar logísticas de terra com investimentos em portos, o que envolve multiplicidade de concessões que, muitas vezes, não se comunicam. "O escoamento da produção de grãos do planalto central com trem de bitola larga chegando a porto de calado profundo colocará o país em papel estratégico de escoador de commodities para o mundo", exemplificou Souza.

Souza considera os projetos portuários brasileiros relativamente bons de serem ofertados por se tratar de um país produtor de commodities, sobretudo agrícolas. Ele avalia que, nesses sete meses de pandemia, os portos reagiram com bom desempenho, apesar das circunstâncias. Por outro lado, ele observa que o setor de manufaturados sentiu um impacto por conta da retração econômica. Nesse período, o governo conseguiu leilões produtivos, como as áreas para movimentação de celulose. Para o advogado, o país tem com a exportação de alimentos papel fundamental por se tratar de demandas essenciais.

Souza acredita que continuará havendo grande procura para terminais agrícolas, que deverão manter as demandas. Para os grãos líquidos, sobretudo combustíveis, a retomada dos níveis movimentados até 2014 ainda deve demorar um pouco para se consolidar. O advogado avalia que o desafio para novos projetos portuários está em garantir taxas de retornos rentáveis que amortizem os riscos do negócio. Souza observa que o setor, historicamente, convive com boa relação publico-privada, sem situações que ofereçam uma insegurança jurídica mais acentuada. "A convivência entre porto público e privado sempre houve e continuará acontecendo", analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020



MANTER REGISTROS DAS CONDIÇÕES DO ATIVO AUXILIA NA DECISÃO DE ESTENDER A VIDA ÚTIL, DIZEM ESPECIALISTAS

Por Dérika Virgulino OFFSHORE 15/10/2020 - 21:02

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/170518-fps0-plataforma-cidade-de-saquarema.jpg>

Além dos registros, analisar o ciclo de vida do campo, as condições econômicas e tecnológicas também fazem parte da decisão de estender a vida útil do ativo.

A decisão de estender a vida útil de um ativo offshore pode ser uma opção econômica e ambientalmente mais viável do que o descomissionamento. No entanto, tomar a decisão sobre estender o tempo de uma plataforma ou FPSO passa por critérios econômicos, pelos registros de toda a trajetória do ativo, bem como pelas condições de tecnologia, sobretudo subsea. O ciclo de vida de um campo, isto é, a possibilidade de revitalização também faz parte da decisão de estender a vida útil ou descomissionar. As informações são da live de lançamento do Congresso 2020 da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), realizada nesta quinta-feira (15).

O diretor regional da Sobena, Ronald Carreteiro, afirmou que após 25 anos, quando normalmente fecha o ciclo de vida de um campo de petróleo é necessário fazer a decisão sobre estender a vida útil do ativo ou realizar o descomissionamento. Segundo ele, tal decisão está condicionada as caracterizações da instalação e dos aspectos ambientais.

Sobre as instalações é importante analisar as condições do poço, das instalações subsea e do topside, que pode ser tanto de uma plataforma fixa quanto semi-submersível. Já os aspectos ambientais envolvem as questões físicas, biológicas e também sociais. Para tanto, segundo Carreteiro, se faz necessário a realização de estudo de viabilidade técnica, bem como a análise sobre os custos e a possibilidade de se revitalizar o campo.

Para o diretor da Global Offshore do ABS, Luiz Feijó, o que também facilita na decisão de estender a vida útil no lugar de descomissionar é a tecnologia subsea. Ele afirmou que essa tecnologia mais moderna, com um bombeamento que permita conectar-se a unidades mais remotas do campo, pode ampliar a capacidade de vida útil do ativo. Isso evita problemas com o meio ambiente, inevitáveis em qualquer processo de descomissionamento, além de aproveitar todo o investimento já feito.

Além disso, a manutenção dos registros de documentação, desde a fase do projeto, passando pelos relatórios de vistorias, vai facilitar no processo de decisão sobre aumentar o tempo de utilidade do ativo. Com a digitalização esse processo de documentação tem sido cada vez mais facilitado. Muitos operadores já vêm mantendo todos os tipos de registros digitais.

Outro aspecto que também deve ser considerado, segundo Feijó, é a necessidade de refazer alguns cálculos, visto a obsolescência de alguns sistemas de engenharia. Portanto, ele afirmou que existem algumas fases a serem cumpridas a fim de observar as condições do ativo e tomar a decisão. A primeira delas diz respeito à coleta de dados ao longo de toda a vida do ativo. A segunda é de análise dessas informações e a terceira passa pela determinação sobre mudanças no plano de inspeção e nas devidas correções que devem ser feitas caso a decisão seja pela extensão da vida útil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/10/2020