



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MPF DENUNCIA ANTIGA CÚPULA DO PORTO DE SANTOS POR DESVIO DE R\$ 1,2 MILHÃO

A transação foi enquadrada como suposto desvio de verba pública e baseia a primeira denúncia da Procuradoria no âmbito da Operação Tritão. Quatro ex-diretores da Codesp foram denunciados

O Ministério Público Federal (MPF) denunciou nesta quinta (29), quatro ex-diretores e dois ex-funcionários da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), responsável pelo Porto de Santos (SP). O grupo é acusado de autorizar sem justificativa o pagamento de R\$ 1,2 milhão à empresa de informática 'Domain Consultores Associados', em setembro de 2016. A transação foi enquadrada como suposto desvio de verba pública e baseia a primeira denúncia da Procuradoria no âmbito da Operação Tritão.

Segundo os procuradores, a Domain alegou falsamente ter sofrido em 2016 com variações cambiais ao adquirir produto importado para a Codesp e passou a exigir pagamentos da autarquia para balancear os supostos prejuízos.

No entanto, análise feita pelo Tribunal de Contas da União (TCU) apontou que não houve desvalorização cambial que justificasse os repasses e tampouco a empresa de informática comprovou a aquisição de equipamentos ou a aplicação das taxas sobre as compras que foram usadas para calcular o suposto prejuízo.

Os pedidos de pagamento da Domain foram travados três vezes pela área técnica da Codesp, que dizia que o pagamento tornaria o contrato menos favorável para a autarquia. Mesmo assim, a diretoria executiva da empresa do Porto de Santos autorizou R\$ 1,6 milhões para a Domain - valor acima do solicitado e, segundo o MPF, sem justificativa aceitável. O pagamento ficou em R\$ 1,2 milhão.

O Ministério Público Federal suspeita que o repasse acima do normal teria sido motivado com o objetivo de arcar com o pagamento de propina aos diretores da Codesp e os funcionários envolvidos na liberação da verba.

Os integrantes da diretoria executiva que foram denunciados são José Alex Botelho Oliva, ex-diretor-presidente da Codesp, Francisco José Adriano, ex-diretor de Administração e Finanças, Celino Ferreira da Fonseca, ex-diretor de Operações Logísticas, e Cleveland Sampaio Lofrano, ex-diretor de Relações com o Mercado e Comunidade. Segundo a Procuradoria, o grupo foi responsável pela aprovação do pagamento indevido.

Também foram denunciados o ex-superintendente jurídico da Codesp, Gabriel Nogueira Eufrásio, e seu assessor Frederico Spagnuolo de Freitas, responsáveis pela emissão de despachos e pareceres favoráveis ao pagamento de R\$ 1,2 milhão à Domain.

O Porto de Santos é alvo de investigações ligadas à Operação Tritão, deflagrada em outubro de 2018 para apurar esquema de desvio de verbas públicas e fraudes em licitações da Codesp. A etapa mais recente foi a Operação Círculo Vicioso, lançada em novembro do ano passado e que mirou prejuízo de mais de R\$ 100 milhões.

COM A PALAVRA, A DEFESA

A reportagem busca contato com a defesa dos acusados. O espaço está aberto a manifestações.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 30/10/2020

CÂMARA PEDE EXPLICAÇÕES SOBRE BR DO MAR AO MINISTRO TARCÍSIO

Votação para criação de programa federal pró-cabotagem já foi adiada no Legislativo por três vezes

Da Redação



[https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.82391:1578143434/Navio-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&\\$p\\$f=8a98683&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/contentid/policy:1.82391:1578143434/Navio-Porto-de-Santos.JPG?f=2x1&pf=8a98683&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Programa federal BR do Mar busca ampliar a frota dedicada à navegação de cabotagem no Brasil (Foto: Carlos Nogueira/AT)

A Câmara dos Deputados aprovou, na última terça-feira, dois requerimentos para colher informações do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, e do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), ligado ao Ministério da Justiça, sobre o projeto de lei que tenta criar o chamado BR do Mar, para facilitar a cabotagem, a navegação comercial na costa brasileira.

Enquanto a votação da proposta, que tramita em regime de urgência, foi adiada pela terceira vez, os parlamentares aguardam esclarecimentos sobre questões de ordem orçamentária e concorrencial.

Do ministro da Infraestrutura, autor do projeto, a Câmara cobrou detalhes sobre o Fundo da Marinha Mercante (FMM) – desde o saldo da reserva e de cada uma das contas vinculadas a ela, até o extrato de movimentações financeiras do fundo. Isso porque uma das justificativas apresentadas no PL foi uma suposta necessidade de proteção aos investimentos feitos por empresas brasileiras de navegação nos últimos anos.

“Não há qualquer demonstrativo sobre isso na nota argumentativa, tornando-se imperiosa a análise do fluxo das contas vinculadas de AFRMM (Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante), de modo que se tenha informações acuradas sobre o setor”, argumenta o deputado Fausto Pinato (PP-SP), autor dos requerimentos.

O Cade, cuja principal função é estimular a livre concorrência, foi chamado a se manifestar sobre uma série de dispositivos que, segundo Pinato, poderiam limitar a competitividade, “restringindo o setor de cabotagem às empresas que já possuem frota no Brasil, dificultando o ingresso de novos empreendimentos e a atuação de empresas menores, sem embarcações próprias”.

“O que nos leva a questionar se, na verdade, o BR do Mar não cria barreiras de entrada a novos concorrentes na cabotagem brasileira, pois as empresas de pequeno a médio porte não terão capacidade de se manterem competitivas frente a disparidade de custos nas modalidades de afretamento. Nesse sentido, a desvantagem competitiva acaba por fortalecer ainda mais os grandes grupos estrangeiros, criando ainda mais reserva de mercado”, afirma o deputado.

Com a BR do Mar, o Governo Federal pretende aumentar o volume de cargas da chamada navegação de cabotagem, entre portos ou pontos da costa de um mesmo país. Segundo o ministro Tarcísio de Freitas, a ideia é ampliar a oferta de embarcações e diminuir os custos para fazer com que haja um crescimento no setor. A expectativa da pasta é que, com o programa, a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem cresça 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

Em nota, o Ministério confirmou o recebimento do requerimento da Câmara e informou que “está à disposição dos parlamentares para prestar todos os esclarecimentos solicitados dentro dos prazos previstos”. E ressaltou que os efeitos do BR do Mar, ampliando a concorrência e abrindo o mercado de cabotagem, são confirmados pelo Cade.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/10/2020

MARINHA CRIA COMISSÃO PARA MONITORAR POLUIÇÃO MARÍTIMA POR ÓLEO E OUTROS POLUENTES

Desde setembro do ano passado, toneladas de óleo surgiram em alto-mar e atingiram praias, costões, manguezais e outros habitats em todo o litoral do Nordeste brasileiro



[https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.4354:1603990947/navio-marinha-porta-helicopteros-atlantico.jpeg?f=2x1&\\$p\\$f=0894c9e&q=0.8&w=1500&\\$w=f075b93](https://www.tribuna.com.br/image/content/d/policy:1.4354:1603990947/navio-marinha-porta-helicopteros-atlantico.jpeg?f=2x1&pf=0894c9e&q=0.8&w=1500&$w=f075b93)

Marinha vai monitorar poluição (Rogério Soares/AT)

a medida foi publicada nesta quarta-feira (28), no Diário Oficial da União, como resultado da necessidade de diálogo, liderança e coordenação de ações para o enfrentamento a eventuais incidentes futuros de derramamento por óleo, como o ocorrido em 2019.

A Marinha do Brasil criou uma comissão para o monitoramento da poluição marítima por óleo e outros poluentes. A portaria com

Desde setembro do ano passado, toneladas de óleo surgiram em alto-mar e atingiram praias, costões, manguezais e outros habitats em todo o litoral do Nordeste brasileiro, além de alguns locais do Espírito Santo e da costa norte do Rio de Janeiro. Até o momento, não se sabe a origem da substância.

A Comissão Técnico-Científica para o Monitoramento e a Neutralização dos Impactos Decorrentes da Poluição Marinha por Óleo e outros Poluentes na Amazônia Azul ficará sob a coordenação da Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha. Ela funcionará como o órgão de assessoramento do comandante da Marinha.

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/10/2020

PORTO DE SANTOS SUPERA A MARCA DE 110,1 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS NO ANO

Mesmo durante a pandemia, operações cresceram 10,2% entre janeiro e setembro, na comparação com o mesmo período de 2019

Da Redação

Mesmo com uma queda de 13,8% nas importações, que somaram 3 milhões de toneladas em setembro, as operações do Porto de Santos cresceram 5,2% e atingiram a marca de 12,1 milhões de toneladas movimentadas no mês passado. Nos três trimestres deste ano, mais de 110,1 milhões de toneladas de cargas entraram ou saíram do País pelo cais santista. O volume representa um crescimento de 10,2% em relação ao mesmo período de 2019.

De acordo com a Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp, este foi o segundo melhor movimento mensal para setembro, perdendo apenas para o mesmo mês de 2017.

Os números foram impulsionados pelas exportações, que cresceram 13,4% em setembro e 15% no acumulado do ano. Os volumes representam, respectivamente, 9,1 milhões de toneladas e 81,5 milhões de toneladas.

No mês, o movimento de grãos sólidos somou 6,2 milhões de toneladas, alta de 12,2% sobre o mesmo mês do ano passado. Os destaques são os embarques de açúcar e de farelo de soja.

Já os graneis líquidos apresentaram alta de 18,6% em setembro, somando 1,6 milhão de toneladas, reflexo do bom comportamento das operações de óleo diesel e gasóleo, sucos cítricos e de óleo combustível.

A carga geral solta atingiu 457,8 mil toneladas, alta de 6,9%, devido, principalmente, aos embarques de celulose.

Contêineres em queda

A movimentação de contêineres caiu no Porto de Santos. No mês, a redução foi de 10,8% e a soma de embarques e desembarques chegou a 344.427 TEU (unidade equivalente a um cofre de 20 pés). Já no acumulado do ano, a queda é de 1,6% e pouco mais de 3 milhões de TEU já foram operados.

O Porto de Santos manteve a participação na corrente de comércio brasileira, respondendo por 28,3% das trocas nacionais no ano. Cerca de 27% das transações tiveram a China como país parceiro.

De acordo com a Autoridade Portuária, em todo o ano, o fluxo de navios acumula 3.692 embarcações, 2,1% acima do ano anterior

Fonte : A Tribuna Digital - SP

Data : 29/10/2020



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETORES DA ANTAQ RECEBEM EMBAIXADOR DOS EMIRADOS ÁRABES UNIDOS



<http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2020/10/Reuni%C3%A3o-EAU2-267x300.jpeg>

Francival Mendes (E) e Saleh Alsuwaidi

Os diretores da ANTAQ Francival Mendes (geral substituto) e Adalberto Tokarski receberam, nesta quinta-feira (29), o embaixador dos Emirados Árabes Unidos, Saleh Alsuwaidi.

A visita teve como objetivo apresentar o interesse dos países árabes em investir no setor de infraestrutura no Brasil.

Segundo relatou o embaixador, o Brasil tem um ambiente amigável para os investidores estrangeiros, cenário bastante atrativo para a manutenção dos atuais investimentos já realizados e a construção de novos e arrojados projetos em diversas frentes do segmento da infraestrutura.

Participaram também da reunião a chefe de Gabinete do diretor-geral, Jacqueline Wendpap, o assessor da Diretoria-Geral, Bruno Frota, e o almirante Roberto Gondim Carneiro da Cunha.

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 : 29/10/2020

ISTOÉ Dinheiro

ISTOÉ - DINHEIRO

ANT RECEBE US\$ 3 TRILHÕES EM OFERTA E PODE TER O MAIOR IPO DA HISTÓRIA

As ofertas dos investidores de varejo feitas para a ANT foram realizadas em listagem dupla nas bolsas de Xangai e de Hong Kong

Da redação

O ANT Group, braço financeiro do grupo Alibaba, deve realizar o maior IPO (oferta pública inicial, na sigla em inglês) da história mundial. Os investidores de varejo já fizeram oferta recorde de mais de US\$ 3 trilhões no IPO da empresa de serviços financeiros. As negociações em Hong Kong começam dia 5.

De acordo com o Money Times, as ofertas dos investidores foram feitas em listagem dupla nas Bolsas da China. Em Xangai, foram levantados US\$ 2,9 trilhões em ofertas de investidores de varejo. A soma supera em 872 vezes o número de ações reservadas para eles.

Em Hong Kong, a empresa arrecadou outros US\$ 168 bilhões. O montante equivale a 389 vezes as ações em oferta.

O maior IPO da história acontece em um momento de instabilidade dos mercados, com as eleições norte-americanas na próxima semana e o aumento de casos de covid-19 na Europa, com alguns países anunciando novos lockdowns.

Mesmo com este cenário, os investidores decidiram apostar suas fichas no IPO da ANT, considerando que a empresa continuará a se beneficiar da rápida digitalização dos serviços financeiros na China.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/10/2020

PETROBRAS ANUNCIA QUEDA DE 5% NO PREÇO DA GASOLINA NAS REFINARIAS

A Petrobras anunciou aos seus clientes que o litro da gasolina vendida em suas refinarias vai ficar 5% mais barato a partir do sábado, 31 de outubro. Essa é a segunda queda de preço do combustível da semana. A primeira foi na segunda-feira, 26, também de 5%.

O preço do combustível vai cair R\$ 0,0829 nas refinarias, conforme informação da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom) obtida pelo Broadcast, sistema de notícias em tempo real do Grupo Estado.

Fonte : IstoÉ- Dinheiro

Data : 30/10/2020



EXTRA ONLINE

EUA E BRASIL VEEM ESPAÇO PARA AVANÇO DO ETANOL ANTES DE TRANSIÇÃO PARA ELÉTRICOS

Por Marcelo Teixeira

NOVA YORK (Reuters) - Os Estados Unidos e o Brasil, dois produtores líderes de etanol, veem potencial para um grande aumento no consumo mundial do biocombustível como uma forma definitiva de reduzir as emissões de carbono, enquanto ocorre a transição para os veículos totalmente elétricos, indicaram representantes da indústria nesta semana.

"Há muita esperança (de redução das emissões) relacionada aos veículos elétricos, mas a frota atual ainda existirá por muito tempo", disse Brian Healy, diretor de desenvolvimento do mercado de etanol do U.S. Grains Council, acrescentando que a mistura de biocombustíveis em carros com motor a combustão é a maneira mais rápida de se melhorar a qualidade do ar.

Durante participação na Conferência Internacional de Açúcar e Etanol da Datagro, realizada nesta semana, Healy afirmou que os países devem se movimentar mais rapidamente para implementar planos de mistura do etanol à gasolina.

Diversos países e regiões de todo o mundo estão discutindo ou estabelecendo metas para aumentar o uso de biocombustíveis, como China, Canadá, Reino Unido, Índia, México, Vietnã, África do Sul e Austrália, mas houve adiamentos generalizados.

Analistas veem uma relutância de alguns países em depender de fontes renováveis de energia se não puderem produzi-las, como é o caso da China, que adiou sua meta para uma política nacional de mistura E10.

Lara Bacellar, gerente-executiva de trading de etanol da Copersucar, uma das maiores comercializadoras do mundo, disse que se todas as obrigações e políticas globais para as misturas fossem cumpridas, incluindo a proposição dos EUA para a gasolina E15, a demanda poderia saltar em até 55 bilhões de litros por ano.

"Essas ações iriam na direção do cumprimento do acordo climático de Paris, utilizando um produto que é eficiente na redução de emissões e que está disponível", afirmou.

Especialistas veem as misturas como uma estratégia particularmente importante na redução da poluição em economias emergentes, onde a revolução dos veículos elétricos levará muito mais tempo para ocorrer devido à necessidade de grandes investimentos na infraestrutura de recarga.

Fonte : Extra Online

Data : 30/10/2020

'DEFENDER O RIO DE JANEIRO NA QUESTÃO DOS ROYALTIES É DEFENDER O EQUILÍBRIO DO PAÍS', DIZ GOVERNADOR DO ESTADO

Por Manoel Ventura



<https://extra.globo.com/incoming/24720631-eaf-0a3/w640h360-PROP/xseminario-royalties-1.pagespeed.ic.x7p3vxux12.jpg>

Discussões envolvendo os royalties do petróleo será tema de seminário nesta sexta-feira

Foto: Reprodução

O governador do Rio, Cláudio Castro, disse nesta sexta-feira que defender o estado na divisão dos royalties de petróleo é defender o país. Segundo ele, se o estado quebrar, vai afastar

investimentos do país.

— Defender o Rio de Janeiro é defender o Brasil. Defender o Rio de Janeiro na questão dos royalties é defender o equilíbrio do país. Porque, se o Rio de Janeiro quebrar, o país vai quebrar — disse, acrescentando: — A gente está comendo a galinha dos ovos de ouro no almoço.

Ele participa do seminário "Partilha dos royalties do petróleo", organizado pelos jornais O GLOBO e Valor Econômico. Veja ao vivo através do link.

https://www.youtube.com/watch?v=fmsHqYmsq_g&feature=youtu.be

A discussão em torno dos royalties se arrasta desde 2012, quando o Congresso aprovou uma lei com novas regras de distribuição dos recursos gerados pela indústria do petróleo.

A nova legislação reduzia a fatia nos royalties de estados e municípios produtores e da União para redistribuir os recursos entre todos os entes federativos, mas foi suspensa por liminar da ministra Cármen Lúcia, do STF, em 2013, a pedido de Rio e Espírito Santo, principais prejudicados. Desde então, o tema aguarda decisão final do plenário da Corte.

O julgamento está previsto para dezembro, mas o governo do Rio tenta adiar.

— Esse debate ele tem que ser um debate de pacto federativo. E ele é claro: não pode aumentar a receita de um estado quebrando outro estado. Para que nós aumentemos a receita dos estados, temos que criar desenvolvimento, e não tirar de outro. Se não, poderemos fazer a seguinte proposta: toda a vocação estadual distribuir para todo mundo, e não é assim que funciona — disse o governador.

O Presidente da Alerj, André Ceciliano, ressalta que Constituição privilegia estados produtores porque a cobrança do ICMS sobre o produto é feito no destino.

— A Constituição, para compensar a taxaço do ICMS de destino, garantiu os royalties como compensação financeira na área de produço. O Estado do Rio perde, nessa nova possibilidade, muito das suas receitas — disse.

Castro afirmou que, em 2017, empresas e cidadãos do Rio pagaram quase R\$ 180 bilhões em impostos para os cofres do governo federal, mas só receberam de volta R\$ 20 bilhões. Também ressaltou que o ICMS do petróleo é cobrado no destino.

— Ou seja, esse debate vai entrar da maneira como o Rio sobrevive e da maneira que o Rio ajuda a federaço toda.

Ele também citou a insegurança jurádica que se arrasta há sete anos:

— Quando você deixa o Estado do Rio de Janeiro há sete anos com a possibilidade de quebrar a qualquer tempo, cria uma insegurança jurádica onde está 83% do óleo e 64% do gás. Quem vai querer investir num local onde se extrai a principal matéria, que é o petróleo, que pode quebrar a qualquer tempo?

Ele disse que, dos R\$ 13,5 bilhões que o Rio recebeu de royalties em 2019, 80% foram usados para pagar aposentados e pensionistas.

O evento é organizado pelos jornais O Globo e Valor, com participaçao de Cláudio Castro, governador do Estado do Rio, Marcelo Guarany, secretário-executivo do Ministério da Economia; André Ceciliano, deputado estadual e presidente da Alerj; Everardo Maciel, consultor tributário e vice-presidente da ABDF e Mauro Osorio, economista e diretor-presidente da Assessoria Fiscal da Alerj.

Fonte : Extra Online

Data : 30/10/2020



EPOCA NEGÓCIOS

PIB DEVE CAIR 5,0% EM 2020 E SUBIR 3,5% EM 2021, ESTIMA TESOURO

Entre 2022 e 2029, a estimativa é que a economia brasileira cresça 2,5% ao ano

O Tesouro Nacional considera em suas projeções que o PIB brasileiro cairá 5,0% neste ano - número que leva em consideração a mediana das expectativas do Relatório de Mercado Focus,

do Banco Central. A previsão é um pouco mais pessimista do que a da Secretaria de Política Econômica (SPE), também do Ministério da Economia, que espera um recuo de 4,7% neste ano.

No Relatório Quadrimestral de Projeções da Dívida Pública, para o ano que vem, o Tesouro considera um crescimento de 3,5% na atividade econômica. Entre 2022 e 2029, a estimativa é que a economia brasileira cresça 2,5% ao ano.

Fonte : Epoca Negócios

Data : 30/10/2020



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

RENOVABIO ELÉTRICO? O QUE DIZEM ESPECIALISTAS SOBRE A TRANSIÇÃO PARA O FIM DE SUBSÍDIOS

Por epbr - 30 de outubro de 2020 - Em Newsletter, Newsletter Diálogos da Transição

Editada por Nayara Machado

nayara.machado@epbr.com.br

RenovaBio elétrico? O que dizem especialistas sobre a transição para o fim de subsídios

O governo espera que, mesmo com o calendário difícil, a MP 998 será votada e aprovada este ano e acredita que o país dará início a migração de uma política de subsídios às fontes renováveis para um novo mecanismo de estímulos à geração de energia limpa.

Por enquanto, o consenso entre agentes do mercado ouvidos pela epbr é que a definição da forma de valorização desta emissão com baixa emissão de carbono não deve estar engessada na lei, mas ser infralegal.

Esta semana foi definido que Léo Moraes (Podemos/RO) será o relator na Câmara dos Deputados. Falta bater o martelo no Senado Federal. A MP 998 recebeu mais de 200 emendas, mas o governo confia que a essência do texto será preservada.

A retirada de subsídios é discutida desde 2017, na consulta do MME sobre a modernização do setor elétrico, mas na época faltou consenso sobre o que seriam considerados como atributos ambientais em todo rol de benefícios que cada fonte carrega para o sistema elétrico – a questão também consta no projeto de modernização no Senado (PLS 232/2016).

Na MP 998, a opção foi criar um “mecanismos para a consideração dos benefícios ambientais”, mas deixando claro que serão aqueles “relacionados à baixa emissão de gases causadores do efeito estufa”. E até 2021, prazo considerado curto por alguns agentes do setor.

- **Relembre:** Publicada a nova MP do setor elétrico com mudanças em regras de subsídios

“Ela [a MP] está super restrita à baixa emissão de gases do efeito estufa e estão delimitados ao setor elétrico, como se fosse uma implementação do setor elétrico, como se a preocupação ambiental fosse inerente ao setor elétrico. Em muitos países, o meio ambiente e a energia são uma pasta só, e isso faria mais sentido. No nosso caso, o MME não tem expertise para fazer sozinho essa definição”, afirma Paulo Gabardo, presidente da i4 Economic Regulation.

“Preço é um atributo, mas não necessariamente representa o custo daquela fonte para o sistema”, afirma Bruno Pascon, diretor da CBIE Advisory. Isto é, defende que é fundamental precificar os atributos ambientais, mas também a confiabilidade para o sistema elétrico.

“No atributo preço, eólica e solar são imbatíveis. Mas, para o sistema como um todo, se a gente precificar adequadamente todos os atributos, com certeza vai ser possível uma competição mais igual entre fontes”, argumenta.

Cita o caso do México, em que os leilões de energia nova incluem a comercialização de certificados de energia limpa – uma solução de mercado, que pode incorporar a essa confiabilidade exigida para o sistema.

“A partir de 2015, o país criou três produtos: um produto de confiabilidade, que a gente pode chamar de potência, um produto de energia, que é o normal, e um produto que é o certificado de energia limpa. Nada mais é do que uma fonte de receita que se a fonte é fóssil, não vai ter”, conclui.

Rodrigo Sauaia, presidente executivo da Absolar, aponta ainda que os mecanismos de valoração devem considerar o que as renováveis agregam ao setor elétrico, não só do ponto de vista ambiental, mas também socioeconômico, como geração de empregos e minimização de investimentos em linhas de transmissão.

“Isso tudo é valor implícito”, afirma.

Outra pauta da associação do setor fotovoltaico é que os benefícios sejam implementados para geração centralizada e para geração distribuída renovável, segmento em que a solar é campeã, com quase a totalidade dos sistemas espalhados pelo país, mas também é uma aposta para a geração de energia a partir do biogás, especialmente em propriedades rurais.

RenovaBio faz sentido, mas não é solução automática

“O Renovabio é uma experiência que tem relação e pode ser um parâmetro. Não será necessariamente por meio dos certificados, mas essa é uma política de sucesso e podemos sim pegar pontos e aplicar ao setor elétrico”, comentou esta semana o secretário de Energia Elétrica Ministério de Minas e Energia (MME), Rodrigo Limp (CanalEnergia).

Luiz Barroso, diretor-presidente da PSR Consultoria, acredita que, no caso de um “RenovaBio para o setor elétrico”, um mercado nacional único de créditos de descarbonização faria mais sentido do que dois separados.

“Mas esta ainda será uma escolha a ser feita, que demanda muitas análises e estudos, a começar pela definição de implementar um mecanismo de mercado para precificar a redução de emissões pelo setor elétrico”, comenta Luiz Barroso.

Barroso acredita em alguns modelos têm mais aderência ao ambiente regulatório brasileiro:

- Precificação de carbono: cobrança pela emissão de gases do efeito estufa. A energia a partir das fontes fósseis perdem competitividade frente às renováveis, estimulando a transição.
- Mercado de carbono: é o RenovaBio (ou em partes). No programa de descarbonização do setor de combustíveis, quanto mais energia o biocombustível é capaz de gerar, na menor relação de emissões, maior é a receita potencial com a emissão de créditos. Mas neste caso, há um mercado cativo (as distribuidoras são obrigadas a comprar os créditos) e um voluntário, com a negociação livre em bolsa.
- Valoração nos leilões: introdução de um mecanismo nos leilões, seja de contratação de energia, seja de contratação de lastro. Exemplos: segregação de uma demanda por tecnologias, definição de uma parcela econômica no preço de comparação entre as fontes no leilão (um “handicap”), ou qualquer outra forma de valorar os benefícios das renováveis na competição.

Curtas

O BNDES já licitou quatro das sete Parceiras Público-Privadas (PPPs) de iluminação pública em sua carteira, e vai deixar para depois das eleições municipais negociações com outras prefeituras

para projetos do tipo. Em 18 de novembro, acontece o leilão de Petrolina (PE). Para 2021, estão previstos os de Curitiba (PR) e Caruaru (PE). Megawhat

Relatório da APIB (principal organização indígena do país) e Amazon Watch lista onze empresas que consideram “cúmplices na destruição” da Amazônia e foco de conflitos com povos indígenas. São citadas quatro mineradoras, três empresas do agronegócio e quatro do setor elétrico. O documento também ressalta seis grandes instituições financeiras sediadas nos EUA que contribuíram com as empresas de 2017 a 2020. UOL

Por outro lado, as áreas financiadas pelo Programa Agricultura de Baixo Carbono cresceram quase 98% no primeiro trimestre do atual ano-safra (julho a setembro) em relação ao mesmo período do ano passado. As operações totalizaram R\$1,068 bilhão no período, aumento de 36,8% em relação a julho-setembro de 2019. O número de contratos também cresceu, de 796 para 1.202 (51%). MAPA

A cidade de Itacuruba, no sertão pernambucano, é a localização preferencial para receber uma nova usina nuclear. A cidade de aproximadamente cinco mil habitantes é banhada pelo Rio São Francisco e está localizada a 270 quilômetros de Petrolina. Investimento discutido há anos gera resistência no estado. epbr

A produção mundial de biocombustíveis para transportes, como o biodiesel, o etanol celulósico e o óleo vegetal hidratado (HVO), deve cair este ano pela primeira vez em duas décadas por força do impacto da pandemia da covid-19 na atividade econômica, na circulação de pessoas e no preço do petróleo. Agência FAPESP

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/10/2020

IBAMA CONCLUI TERMO DE REFERÊNCIA PARA LICENCIAMENTO DE EÓLICAS OFFSHORE

Por Gabriel Chiappini - 30 de outubro de 2020 - Em Eólica, Setor elétrico, Transição energética

O termo de referência (TR) para eólicas offshore já está disponível para as empresas interessadas, segundo afirmou a coordenadora de licenciamento ambiental do Ibama, Roberta Cox, durante o Brazil Wind Power, nesta quinta (29).

A divulgação oficial do documento está marcada para novembro.

O TR apresenta informações referenciais e diretrizes para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), para construção de plantas eólicas offshore, que devem ser apresentados ao Ibama para análise da viabilidade ambiental dos projetos.

Atualmente, sete projetos de eólicas offshore no Brasil estão com pedido de licenciamento ambiental:

- Três da Neoenergia: Águas Claras (RS), Maravilha (RJ) e Jangada (CE), com 9 GW ;
- Um da Equinor: Aracatu 1 e 2, com 4 GW;
- Dois da BI Energia: Camocim (CE) e Caucaia (CE), com 1,5 GW; e
- Um da Eólicas do Brasil: Asa Branca (CE), com 0,7 GW.

Além do licenciamento ambiental, ainda há muitas discussões sobre quem são as autoridades responsáveis pelo mar, águas e fundo do mar.

A Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL) vem trabalhando para definir os responsáveis pela jurisdição e domínio marítimo e facilitar o caminho para investidores no setor offshore.

“A regulação não pode ser uma barreira, mas um fomentador. A Aneel está totalmente focada em desenvolver uma regulação consistente (...) Estamos estudando se estabelecemos um novo marco regulatório ou adaptamos o existente”, disse o superintendente da Aneel, Carlos Cabral.

Incentivo governamental

Para Ben Beckwell, chefe executivo do Global Wind Energy Council (GWEC), associação que representa o setor de energia eólica no mundo, será necessário o incentivo governamental para estimular as eólicas offshore.

“Vai ter que ter uma política de estado clara para fomentar esse setor (...) o Brasil possui fatores fabulosos, um a costa de grandes dimensões, infraestrutura e tradição naval e marítima, por conta da indústria de óleo e gás”.

O executivo destacou que a eólica offshore pode ser uma iniciativa importante na recuperação econômica do país pós-covid.

“O Brasil tem até potencial para exportar energia offshore no futuro”, disse Beckwell.

Atualmente, todos os projetos de eólicas offshore, que estão sob avaliação para licenciamento ambiental no Ibama, são de estruturas fixas, presas ao fundo do mar. Entretanto, diversos estudos estão em andamento para tentar reduzir o peso estrutural de turbinas eólicas, permitindo a implementação de projetos offshore flutuantes.

“Muitos estudos apontam que as flutuantes têm muito menos impactos ambientais”, afirmou Roberta Cox.

As estruturas flutuantes permitem a implementação de parque mais distantes da costa, o que significaria maior incidência de ventos e até mesmo projetos maiores.

“A tendência é baratear os custos das flutuantes. Baixando os custos ela será ‘standarizada’ e aplicada em larga escala”, contou Laura Porto, diretora executiva de renováveis da Neoenergia.

Em agosto, Roberta Cox participou do painel Os primeiros passos das eólicas offshore no Brasil, na edição digital dos Diálogos da Transição.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/10/2020

RAÍZEN E RWE ESTUDAM USO DE PELLETS DE BAGAÇO PARA GERAÇÃO DE ENERGIA NA EUROPA

Por epbr - 30 de outubro de 2020 - Em Combustíveis, Setor elétrico, Transição energética

A Raízen fechou uma parceria com a alemã RWE, uma das maiores geradoras de energia elétrica da Europa, para o desenvolvimento de projetos termoeletricos abastecidos com pellets de bagaço da cana-de-açúcar, que podem substituir o carvão na geração termoeletrica.

Os testes deste novo produto estão sendo realizados em Geertruidenberg, na Holanda, na usina Amer da RWE. O objetivo é comprovar a viabilidade da utilização em larga escala dos pellets de bagaço em usinas a carvão convertidas para biomassa, afirmou a Raízen, nesta sexta (30).

“Estamos focados em explorar o potencial do biomassa como matéria-prima sustentável através da criação de novos produtos e da adoção de novas tecnologias nos nossos negócios”, afirma Raphaella Gomes, diretora de Transição Energética e Investimentos Renováveis da Raízen. A empresa é uma sociedade entre a Cosan e a Raízen.

O Brasil é um dos maiores produtores de cana-de-açúcar do mundo, com 590,36 milhões de toneladas processadas na safra 2019-2020. A biomassa representa aproximadamente 8% da matriz energética nacional.

Nos Países Baixos, estima-se que haverá escassez de geração de energia renovável e despachável nos próximos anos. No projeto, serão avaliados aspectos técnicos como logística, armazenamento, incineração e as emissões dos pellets de bagaço. A iniciativa conta com o apoio da Solidariedad, organização especializada no desenvolvimento de cadeias de produção sustentáveis.

O mercado internacional é uma aposta da Raízen para exportação de pellets. Em dezembro do ano passado, o então CEO da Raízen, Luis Henrique Guimarães, afirmou à epbr que a empresa via um interesse crescente em mercados europeus e asiáticos por soluções para substituição do carvão.

“[A aposta] É saber como você transporta a biomassa, que é um produto caro para transportar por conta da sua complexidade, em um produto mais otimizável. O que a gente está fazendo é a transformação do bagaço e da palha em pellets para transportar para mercados mais distantes”, afirmou. Atualmente, o executivo preside a Cosan.

De lá para cá, a companhia já exportou 40 mil toneladas de pellets de bagaço em 2020, de uma capacidade de produção de 100 mil toneladas anuais. Ao todo, a companhia tem 26 unidades de produção de açúcar, etanol e bioenergia.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/10/2020

ARMAZENAMENTO PODERÁ COMPETIR COM FIO EM NOVOS NEGÓCIO DE ENERGIA

Por Gabriel Chiappini 30 de outubro de 2020 Em Eólica, Solar



<https://846928.smushcdn.com/1787860/wp-content/uploads/2020/10/Anna-Pacheco-e-diretora-de-Regulacao-da-Enel-divulgacao-750x401.png?lossy=1&strip=1&webp=1>
Anna Pacheco é diretora de Regulação da Enel (divulgação)

A diretora de Regulação da Enel, Anna Pacheco, acredita que futuramente pode haver uma competição entre sistemas de armazenagem e a contratação de rede elétrica. Para isso,

será necessária a regulamentação, além da implantação do preço horário.

“Hoje há um ‘armazenamento gratuito’, onde a rede faz esse papel. (...) É importante que haja uma remuneração. Isso criaria um mercado de competição com os storages”, disse a diretora durante o evento Brazil Wind Power, na quinta (29).

Com o aumento da geração eólica e solar na matriz energética, há uma preocupação pela falta de estabilidade e alta variabilidade no fornecimento de energia por essas fontes.

O que poderá ser uma oportunidade para implementação de sistemas de armazenagem e híbridos, que combinam duas ou mais fontes de geração distintas. O modelo vem ganhando destaque em muitos países, inclusive no Brasil.

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) abriu, na semana passada (21/10), a primeira fase da Consulta Pública 061/2020 para a normatização de usinas híbridas e associadas.

“Diversos empreendedores, que têm projetos híbridos estão aguardando essa regulamentação. Estamos confiantes que ainda no primeiro semestre de 2021, vamos vencer essa barreira”, afirma Anna Pacheco.

Hernado Castillo, diretor de Sistemas Híbridos e de Armazenamento da Siemens Gamesa destacou que, em diversas regiões do mundo, como Austrália e Filipinas, parques eólicos já estão sobrecarregando as redes.

“As redes são fracas, então será necessária uma compensação com um sistema de armazenamento. E isso ocorrerá no mundo todo. Algo precisa ser feito para garantir uma estabilidade”, afirma.

O caso californiano foi lembrado por James Ellis, da Bloomberg New Energy Finance. Em agosto deste ano, o estado da Califórnia, nos Estados Unidos, sofreu com riscos de interrupções no fornecimento de energia, devido ao clima seco e ausência de ventos, que afetaram a geração hidrelétrica e eólica na região.

“Eles estão adquirindo grandes projetos de armazenamento de energia para garantir mais confiabilidade ao sistema a medida e que usinas nucleares e de gás estão sendo desativadas”, disse.

Nos cinco últimos anos, a Califórnia desativou térmicas com capacidade para produção de 9GW.

Baterias “atrás do medidor”

Além das baterias destinadas às distribuidoras, transmissoras e geradoras, existem aquelas que podem ser usadas pelo próprio consumidor e conectadas à rede, “atrás do medidor”.

Castillo acredita que hoje já existe toda a tecnologia disponível para operacionalização da armazenagem, só falta a regulamentação.

A solução pode ser adequada para consumidores industriais “que querem ter mais flexibilidade e não querem ficar dependentes da rede e querem produzir sua própria energia e armazenar, seja na rede ou nos próprios ativos”, afirmou.

Pare James Ellis, o mercado de baterias ainda tem muito para crescer, considerando a tendência no barateamento dos custos.

“Estimamos que haverá uma capacidade de armazenagem de 1,95 gigawatts até 2040, capaz de atrair US\$ 62 bilhões em investimentos neste mesmo período”, concluiu.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/10/2020

O IMPACTO DA FALTA DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA NO BRASIL, POR RODRIGO PEREIRA

Por epbr - 30 de outubro de 2020 Em Artigos e opinião, Transição energética

Menos é mais. Esse é o conceito básico de eficiência energética: dosar a quantidade de energia utilizada para determinada ação a fim de obter um resultado tão bom quanto outro que foi realizado com uma quantidade maior de energia.

Mas será que o Brasil é um país preparado para considerar a eficiência energética no seu dia a dia?

Um estudo realizado pelo Instituto E+, centro que aborda temas relacionados à energia, aponta a falta de eficiência energética no país. Segundo a pesquisa, o investimento nacional não chega a 50% do investimento feito por países europeus e estima-se que para chegar ao mesmo nível da União Europeia, por exemplo, nosso país ainda precise de 20 anos de caminhada.

O fato é que o Brasil tem uma carência de investimentos no mercado local para a fabricação de produtos voltados à energia, não possibilitando ao consumidor e às empresas ter à sua disposição uma gama de produtos eficientes e com mais opções de escolha.

Além disso, a pouca oferta de incentivos fiscais por parte do próprio governo brasileiro a fim de ajudar desde o fabricante ao consumidor final, torna a energia renovável inviável do ponto de vista financeiro.

Ainda de acordo com o relatório do Instituto E+, atualmente o consumo de energia no Brasil é distribuído nos seguintes segmentos: transportes (34,8%), industrial (33,8%), energético (11,2%), residencial (10,6%), comercial e público (5,2%) e agropecuário (4,4%). Observa-se que os setores de transportes e indústria são os que mais consomem energia, fator difícil de reverter por serem tratadas de áreas que demandam muito mais energia se comparadas às outras.

No entanto, é possível diminuir esse consumo, principalmente por meio de campanhas, sejam de iniciativa pública ou privada, que divulguem os benefícios do investimento em energia renovável. Por meio do fortalecimento do conhecimento na gestão da energia de cada um dos segmentos, deixando claro onde está o desperdício e onde se pode economizar sem perder a produtividade, existe grande chance de trazer uma eficiência energética para as grandes empresas de transporte e do setor industrial do país.

Energia x Gastos

Segundo a ABESCO – Associação Brasileira das Empresas Brasileiras de Conservação de Energia, em um período de três anos (2014-2016) o desperdício de energia no Brasil custou R\$ 61,7 bilhões para o país. Este dado deixa clara a necessidade de ações voltadas ao mercado de eficiência energética para auxiliar na redução desses gastos nas empresas e, conseqüentemente, na economia nacional.

Apesar da necessidade de investimentos em eficiência energética para minimizar o desperdício de energia, ainda estamos defasados neste sentido. Conhecimento e informação sobre esta questão são fundamentais para as boas práticas de eficiência energética não apenas nas empresas, mas em todos os lugares.

Com um consumo energético mais eficiente o mercado local torna-se mais competitivo, as empresas reduzem os custos relacionados à energia, mantendo ou até melhorando sua produtividade e, como resultado, a população em geral é beneficiada com a redução do preço dos produtos e serviços. Não é segredo que todo setor que possui gastos elevados com energia são os mais impactados economicamente.

Portanto, são estes também os que mais devem se preocupar com a eficiência energética e como aplicá-la em seu ambiente.

Apenas dessa maneira será possível aumentar o investimento em energia renovável no Brasil para fomentar a competitividade internacional e aumentar a demanda local.

É importante ter consciência que o desperdício de energia está ligado a diversos fatores, como um compressor de ar comprimido que teve um consumo maior de energia nos últimos meses devido a vazamentos de ar na tubulação e que aumentaram seu período de funcionamento, por exemplo.

Todo projeto de eficiência energética começa com um estudo da qualidade da energia utilizada, e para isso, existem equipamentos e tecnologias capazes de realizar uma medição para identificar os gargalos e então aplicar as correções necessárias.

Perspectivas para o mercado de eficiência energética

Apesar de tantos desafios e de ainda estarmos muito atrás no que diz respeito aos investimentos em energia, a perspectiva é de crescimento para o mercado brasileiro, uma vez que a questão energética tem estado mais em pauta justamente pela vantagem comercial e produtiva. Além disso, as empresas a cada dia estão investindo mais em sustentabilidade, o que inclui o uso de energias renováveis, buscando economia e minimizando os impactos ambientais.

Atualmente já existem modelos variados de instrumentos para a medição de qualidade de energia. As empresas brasileiras estão atentas aos novos desafios do mercado e, por isso, tem desenvolvido equipamentos cada vez mais sofisticados para realizar medições complexas de forma rápida, precisa e segura.

Além de equipamentos a cada dia são disponibilizados também conjuntos de acessórios e softwares para auxiliar no trabalho com os próprios equipamentos, facilitando assim o uso dos produtos em qualquer situação de medição de qualidade de energia.

Somente entendendo a origem do desperdício de energia é possível tomar decisões inteligentes sobre maneiras eficientes de reduzir o consumo e, conseqüentemente, os custos.

No fim das contas, a melhor maneira de utilizar a energia de maneira eficaz, com base no conceito “menos é mais”, e projetando um crescimento de mercado no país, é por meio da conscientização, investindo no conhecimento e na divulgação dos benefícios da aplicação da energia renovável.

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/10/2020

UM NOVO MERCADO DE REFINO

Por Marcelo Gauto - 30 de outubro de 2020 - Em Artigos e opinião, Coluna do Gauto, Combustíveis

O mercado de refino de petróleo no Brasil está passando possivelmente pela maior mudança estrutural dos seus mais de oitenta anos de existência. Dois grandes movimentos corroboram com esta afirmativa, a venda de metade da capacidade de refino da Petrobras e a transição energética. Desafios e oportunidades surgem em meio as mudanças, alguns dos quais já se tornam visíveis.

A abertura de fato do mercado de refino, embora já tivesse a chancela legal desde 1997, dá sinais de que agora vai efetivamente ocorrer. O interesse e os investimentos privados já começaram e marcam definitivamente uma nova fase no setor.

Uma pequena refinaria que está sendo erguida na Bahia, a ampliação de outra unidade existente também em território baiano, a adaptação de uma planta industrial para refino de petróleo em São Paulo e os projetos de duas novas unidades de refino no Espírito Santo demonstram o otimismo em relação a este novo momento do mercado de refino no país.

Em Simões Filho (BA), o canteiro de obras já estampa as torres de destilação e os trocadores de calor da Brasil Refinarias, que constrói uma unidade de 736 barris por dia (bpd) de capacidade na localidade.

Pode parecer pouco em termos de volume, mas é uma forte sinalização de confiança nas mudanças em curso. A unidade quando pronta deverá produzir nafta leve, querosene, diesel S-500, parafina e óleo combustível a partir do petróleo fornecido por pequenos produtores do Recôncavo Baiano.

A uma distância de menos de 30 quilômetros do município de Simões Filho, no polo de Camaçari, encontra-se a refinaria baiana Dax Oil, que concluiu recentemente a ampliação da sua planta de refino, que passou de 2.500 bpd para 4.000 bpd.

Já existe, aliás, plano para triplicar a capacidade da unidade, levando-a a 12.000 bpd até o final de 2021, para atender ao aumento de oferta de óleo cru que é produzido pelos produtores independentes, que cresce na esteira dos desinvestimentos da Petrobras nos campos maduros do nordeste.

No município de Coroados (SP), a SSOil Energy está finalizando as obras de uma unidade com capacidade de 12.500 bpd para processamento de condensado de petróleo com foco no mercado de combustíveis do Centro Oeste.

A refinaria deve ter sua partida em 2021, após as devidas autorizações da Agência Nacional do Petróleo (ANP). Serão produzidos lá gasolina A, diesel S500, óleo combustível e solventes especiais.

No rol de novos investimentos em refino, a EnP Energy Platform e o Oil Group estudam a implantação de duas refinarias no Estado do Espírito Santo. Ao norte do Estado, a RelubES (Refinaria de Lubrificantes e Derivados do Espírito Santo) é planejada para utilizar óleo de

produção terrestre capixaba, com baixo teor de enxofre, para gerar óleos lubrificantes básicos naftênicos, gasolina, combustível marítimo e asfalto.

Ao sul, planeja-se a RefinES (Refinaria do Espírito Santo), por conta da infraestrutura portuária em desenvolvimento e a proximidade com o Pré-sal. A planta deverá produzir gasolina, óleo diesel, GLP (gás liquefeito de petróleo) e MGO (marine gasoil). As duas refinarias somadas, em sua primeira fase, agregarão 50 mil barris diários de capacidade de refino ao Brasil, segundo informam as empresas que tocam estes projetos.

Os novos empreendimentos ampliados, em construção ou em fase de planejamento supracitados ocorrem porque os investidores estão confiantes com a venda das refinarias da Petrobras, que ensejará um ambiente de negócios mais plural, e com a política de precificação dos combustíveis à realidade de mercado praticado pela estatal.

O Brasil não tinha tantos projetos privados de refino em andamento no país desde a década de 1950. Existe ainda espaço para que mais unidades em refino surjam conforme a consolidação deste processo avance. Apesar da autossuficiência em petróleo já alcançada no país, somos deficitários em derivados leves, cuja importação diária tem sido da ordem de 500 a 600 mil bpd nos últimos dois anos.

A importância do preço de paridade de importação

Peça central desta nova fase de investimentos na infraestrutura de refino é a prática de preços de paridade de importação de derivados adotada pela Petrobrás desde 2017 nos combustíveis.

Em resumo, o preço de saída dos combustíveis das refinarias é definido pela comparação com o produto importado, levando-se em consideração o valor do derivado no mercado externo, a taxa de câmbio e os custos de internação. Por se tratar de um sistema dinâmico, a percepção de tais premissas não é homogênea entre os agentes, ou seja, cada um pode precificar a paridade de forma ligeiramente distinta, diferindo no resultado final da arbitragem em alguns centavos por litro.

O preço de paridade com o produto importado é um elemento fundamental para a manutenção das atividades de importação, para os refinadores de petróleo e para o setor sucroalcooleiro, uma vez que o etanol segue com o preço atrelado ao da gasolina.

A manutenção dos preços dos combustíveis abaixo da paridade, observada de forma contundente entre 2010 e 2014 no Brasil, causou dezenas de bilhões de dólares de prejuízo ao refino da Petrobras, inibiu importadores e aniquilou os refinadores privados, assim como levou dezenas de usinas de etanol à falência ou ao alto endividamento. A ausência de investimentos na infraestrutura de importação e refino é efeito secundário percebido neste contexto.

Há quem advogue que a estatal, por ser uma empresa integrada, produtora de petróleo, poderia praticar preços maimbustíveis do que um refinador que não é integrado.

A afirmação, apesar de verdadeira, normalmente desconsidera os impactos advindos desta artificialidade sobre todo o segmento de importação e refino no país. Tal política pode trazer algum alívio momentâneo de preços a curto prazo, mas gera grandes impactos negativos no médio e longo, os quais foram citados anteriormente.

É inegável, contudo, que a volatilidade dos preços dos combustíveis e o câmbio desfavorável gere preocupações e exerça pressão sobre os preços de modo geral, especialmente por causa do diesel, ou ainda, que as famílias mais pobres sofram com o aumento do gás de cozinha, por exemplo. Essas são questões que perturbam qualquer economia mundial e merecem atenção e políticas públicas por parte do Governo.

O subsídio, caso seja de interesse coletivo, porém, deve ser feito de tal forma que não crie distorções nem traga prejuízos aos agentes do setor.

Um vale-gás vinculado ao bolsa-família, patrocinado com recursos dos royalties do Pré-sal por exemplo é muito mais eficaz como política pública do que fazer com que a Petrobras pratique preços abaixo do valor de mercado no GLP que é distribuído para ricos e pobres, além da deformidade setorial que isso causa. O mesmo raciocínio vale para a gasolina e o diesel.

O Renovabio e a exportação de derivados

A segunda boa notícia deste movimento de consolidação do setor de refino e derivados de petróleo é que, além da atração de novos investimentos, se está construindo o caminho para que os preços venham efetivamente a cair no futuro. A transição energética vai nos ajudar neste sentido, impelido pelo Renovabio.

Ao valorar a eficiência na produção de biocombustíveis, o programa de créditos de carbono do Renovabio deve a longo prazo reduzir os preços dos biocombustíveis, tornando-os mais atrativos ao consumidor. De quebra, o preço dos combustíveis fósseis deverá acompanhar o movimento de queda.

Estima-se que o efeito da substituição do consumo da gasolina comum pelo etanol hidratado, por exemplo, vá gerar um excedente de gasolina no mercado interno, de forma que nos tornaremos exportadores líquidos do derivado fóssil.

Isso fará com que o preço de exportação e não mais o de importação seja o parâmetro de precificação, isto é, evita-se o custo de internação hoje embutido no preço de paridade de importação.

Os novos investimentos em refino, que irão aumentar a oferta de derivados de petróleo, associada a maior oferta concomitante de bioenergéticos, como etanol e biodiesel, o aumento da frota de veículos elétricos e de GNV leva a crer que é possível que o Brasil alcance a autossuficiência em derivados automotivos no futuro.

O novo mercado de refino que está surgindo no país é parte desta construção. As mudanças ora em curso neste segmento têm potencial para nos tornar um país melhor, com investimentos realizados por múltiplos players, com mais empregos, geração de renda, maior uso de biocombustíveis e menor importação de derivados.

Os primeiros sinais já estão aí. Avante!

Fonte : Agência EPBR de Notícias

Data : 30/10/2020



JORNAL O GLOBO – RJ

GASTOS CONTRA PANDEMIA DE CORONAVÍRUS CHEGAM A R\$ 615 BILHÕES, DIZ MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Despesas extras são puxadas por auxílio emergencial, que já custou R\$ 321,8 bilhões

Por Marcello Corrêa

BRASÍLIA - Os gastos relacionados ao combate à pandemia de Covid-19 chegaram a R\$ 615 bilhões, segundo balanço atualizado divulgado nesta sexta-feira pelo Ministério da Economia.

De acordo com o relatório, o volume é resultado de R\$ 27,5 bilhões em renúncia de receita e despesas extras que somam R\$ 587,5 bilhões, puxadas principalmente pelo auxílio emergencial.

O benefício custou aos cofres públicos R\$ 321,8 bilhões, de acordo com os cálculos atualizados, que incluem a prorrogação dos repasses em valor menor que o original, de R\$ 300, até dezembro.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 30/10/2020

GOVERNO SEGUE TRABALHANDO PARA DESONERAR FOLHA DAS EMPRESAS, DIZ SECRETÁRIO DE GUEDES

Na véspera, ministro da Economia disse que medida seria inviável sem novo imposto
Por Manoel Ventura



<https://ogimg.infoglobo.com.br/in/24721137-471-424/FT1086A/652/x301020royalties10.jpg.pagespeed.ic.WADltiCpAq.jpg>

O secretário-executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, participa do seminário "Partilha dos Royalties do Petróleo", promovido pelo GLOBO e pelo jornal Valor Econômico. Foto: Sílvia Zamboni / Valor

BRASÍLIA — O secretário executivo do Ministério da Economia, Marcelo Guarany, afirmou nesta sexta-feira que o governo continua trabalhando na desoneração da folha de pagamentos das empresas como parte de uma proposta de reforma tributária e para a geração de empregos. , que ele diz ter “esperanças” de ser aprovada em 2021. Ele afirmou ter “esperanças” de que o assunto seja discutido no Congresso em 2021.

Guarany, participou do seminário “Partilha dos royalties do petróleo”, organizado pelo GLOBO e pelo jornal Valor Econômico.

— Com a reforma tributária, (estamos) trabalhando para que a gente possa ter uma desoneração da folha e empregar cada vez mais gente. Vimos muita gente desempregada — afirmou. — A reforma tributária é uma das nossas principais preocupações.

Nesta quinta, o IBGE informou que a taxa de desemprego atingiu o recorde de 14,4% em agosto.

A fala do secretário ocorre um dia depois do ministro da Economia, Paulo Guedes, dizer em audiência no Congresso Nacional ter desistido do imposto sobre transações eletrônicas e, por isso, ele também não poderia aprovar a proposta de desoneração. Guedes defende que a arrecadação do novo imposto compensaria a perda de receita com a redução dos custos com mão-de-obra.

Guarany, número dois do Ministério da Economia, disse que a agenda de reformas “deu uma parada” durante a pandemia, com a necessidade de focar em medidas emergenciais.

Ele reconheceu, por outro lado, que as eleições municipais e, depois, a disputa pelas presidências da Câmara e do Senado devem postergar as discussões sobre a reforma tributária, mas afirmou “ter esperança” que o projeto possa ser aprovado até o fim de 2021.

Sobre o pacto federativo, Guarany ressaltou que o Congresso vive atualmente um momento mais sensível para a discussão em questão, mas ele garantiu que o assunto permanece no radar de governo e parlamentares.

— O pacto federativo continua sempre na pauta. Continua sendo discutido com o Congresso — afirmou.

O secretário-executivo disse ainda que a economia do país está retomando de forma “consistente”, com uma recuperação em “V”.

Fonte : O Globo - RJ
Data : 30/10/2020

BTG PACTUAL FAZ NOVA APOSTA DE R\$ 750 MILHÕES PARA INVESTIR EM FLORESTAS

Por Rennan Setti



https://s2.glbimg.com/-mWEg1afy5hx_yGwuBelbC5H1Sw=/645x388/i_glbimg.com/og/ig/infoglobo1/f/original/2017/11/16/70515096_gum_tree_eucalyptus_sp_stack_e_d_lumber_cut_from_plantations_of_this_non-native_species_which.jpg

EucaliptoEucalipto | Mark Moffett

do mundo.

O BTG Pactual está estruturando um novo fundo para comprar florestas de pinus e eucalipto no Brasil, ampliando seu braço de gestão de ativos florestais que é o quinto maior

O banco de André Esteves quer captar R\$ 750 milhões junto a investidores institucionais, como fundos de pensão, para o Timberland Fund II. Como o nome sugere, trata-se da nova versão de um fundo lançado em 2015. O primeiro fundo captou US\$ 860 milhões e tem hoje patrimônio líquido de cerca de R\$ 1 bilhão.

Mas o primeiro fundo mirava florestas em toda a América Latina, enquanto que o novo veículo só comprará propriedades no Brasil. Com perfil de longo prazo, o fundo vai adquirir grandes florestas, gerando receita com a comercialização da madeira para a indústria e, eventualmente, com a venda das propriedades.

O prospecto do Timberland Fund II já foi protocolado junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), mas a coluna apurou que o BTG ainda não começou a apresentá-lo a potenciais investidores. Segundo fontes, o banco vai bater na tecla de que o fundo é uma oportunidade de investimento ESG, sigla em inglês para o tripé "ambiental", "social" e "governança" que tem norteado o investimento responsável.

O fundo vai explorar um mercado em expansão. A consultoria Consufor estima que os ativos florestais brasileiros somam hoje R\$ 88,6 bilhões, 21% mais que em 2016. Os eucaliptos respondem por 61% desse patrimônio, contra 39% das florestas de pinus.

Os fundos florestais do BTG são geridos pelo Timberland Investment Group, comprado pelo banco ao longo da última década e que tem cerca de US\$ 3,5 bilhões em ativos florestais. Eles somam 2,2 milhões de acres pelo mundo. O portfólio está quase que igualmente dividido entre propriedades nos EUA e na América Latina, com exposição residual a florestas na Europa e na África do Sul.

Fonte : O Globo - RJ

Data : 30/10/2020

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PRESIDENTE DA EMBRAER PEDE PACIÊNCIA A INVESTIDORES E NÃO DESCARTA NOVAS DEMISSÕES

Francisco Gomes Neto diz que reestruturação e o plano estratégico para cinco anos tornarão empresa maior do que antes da crise da covid-19 e do revés no acordo com a Boeing

Por Luciana Dyniewicz, O Estado de S.Paulo

A dez dias de divulgar os resultados financeiros do terceiro trimestre, o presidente da Embraer, Francisco Gomes Neto, pede calma aos investidores. "A mensagem para nossos acionistas é:

acreditem na Embraer e tenham um pouquinho de paciência porque vamos chegar lá”, diz, em entrevista exclusiva ao Estadão.

Segundo ele, a reestruturação feita na companhia e o planejamento estratégico para os próximos cinco anos tornarão a Embraer maior do que era antes da crise da covid-19 e de sofrer o revés da Boeing. Em abril, a americana anunciou que não concluiria a compra da divisão de aviação comercial da brasileira, um acordo de US\$ 4,2 bilhões.

No projeto para os próximos anos, a Embraer prevê corte de custos e diversificação, além de apostar em uma recuperação do setor a partir de 2022.

No mercado, porém, há certa desconfiança, dado que aviões usados ociosos podem dominar as vendas nos próximos anos. Entre os cortes de custos promovidos até agora, está a demissão de 2,5 mil funcionários (12,5% do total). Gomes Neto, no entanto, diz não ser possível descartar novos cortes enquanto a crise não acabar.

Leia, a seguir, os principais trechos da entrevista.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/5/7/1604059272775.jpg>

O presidente da Embraer, Francisco Gomes Neto. Foto: Embraer

A Embraer atravessa a crise da covid precisando também se recuperar do acordo fracassado com a Boeing. Foi um erro tentar a parceria com a Boeing?

Não. A parceria foi um movimento estratégico importante para as duas companhias. Infelizmente não deu certo. Então vamos continuar a nossa vida, reintegrando a área de aviação comercial.

A empresa perdeu dinheiro para separar a unidade comercial para entregá-la para a Boeing. Foram R\$ 485,5 milhões em 2019.

É verdade. O processo da separação da aviação comercial foi complicado. Envolveu custos enormes. Isso está na arbitragem nos Estados Unidos. Enquanto isso, vamos fazer a lição de casa para superar a crise e preparar a companhia para crescer.

A Embraer dizia que o acordo com a Boeing era essencial porque o setor estava se consolidando e a empresa ficaria fraca para competir com gigantes como a Airbus. Se o acordo era tão importante, como sobreviver sem ele?

Como disse, acho que na época foi um movimento estratégico correto. Infelizmente não deu certo. Agora também tivemos uma mudança grande no panorama, com a covid. O que posso dizer é que temos avançado rapidamente na reintegração da aviação comercial e fizemos um plano estratégico para 2021-2025. Ele é robusto e traz uma perspectiva boa de crescimento e de melhora de rentabilidade.

Soube que estão sendo mantidos dois sistemas de gestão, que vão 'conversar' entre si. Seria como um 'zíper', cujos lados podem ser separados caso haja uma venda para outra empresa. Novos acordos estão no radar?

Estamos fazendo essa integração de forma inteligente. Onde faz sentido voltar ao que era antes, estamos voltando. Onde não faz sentido, estamos mantendo, mas trabalhando para simplificar os processos e torná-los mais ágeis, recuperando sinergias. Isso não tem a ver com a estratégia da companhia. Não temos plano de vender a aviação comercial ou nenhuma outra unidade de negócios neste momento. Mas estamos abertos a parcerias que nos permitam abrir novos negócios para a companhia, desenvolver produtos e crescer.

Quando a venda para a Boeing estava para ser concluída, falava-se que a Embraer viraria uma espécie de holding com diferentes negócios de tecnologia e de venda de serviços. Sem o acordo, a estratégia muda?

Vim para a Embraer no ano passado para trabalhar a conclusão do acordo com a Boeing e também para criar uma estratégia para a Embraer continuar. Fizemos um trabalho bacana.

Recriamos o espírito de equipe, trouxemos foco no resultado e em simplificar processos. Com a notícia em abril do cancelamento do acordo, trouxemos a aviação comercial para dentro desse espírito. Revisamos esse plano estratégico, já levando em conta os impactos da covid.

A ideia então é ser o que a Embraer era antes do fracasso do acordo com a Boeing? O foco volta a ser aviação comercial?

Vamos focar na aviação e na defesa, mas também diversificar. Temos negócios com a Marinha e com o Exército. Estamos ampliando os serviços de manutenção e reforma de aeronaves não somente da Embraer, mas de fabricação de terceiros. Devemos lançar uma família de nano satélites. Então, a Embraer não vai voltar a ser igual, vai ser maior do que foi no passado, porque agora, além da diversificação, temos produtos novos, como o C-390 Millennium (cargueiro militar), que é um produto que vai ajudar a gente a crescer. Imaginamos a Embraer, nos próximos cinco anos, atingindo níveis de receita superiores aos do passado e com rentabilidade melhor.

Como fazer isso quando uma pandemia paralisa o setor?

A gente fez esse plano 2021-2025 com o pé no chão. Imaginamos que 2021 ainda vai ser desafiador, sem grande crescimento de vendas. Mas estamos preparando a companhia para, mesmo nesse cenário, ter uma performance financeira muito melhor do que a deste ano. Imaginamos que, a partir de 2022, o mercado volta a crescer. Os segmentos de aviação executiva e de defesa têm sido mais resilientes. Na aviação comercial, a gente imagina que os voos regionais e domésticos terão uma retomada antes dos demais. Isso abre oportunidade para nós (os aviões da Embraer são menores e mais adequados para esses segmentos).

O sr. falou que até 2025 a companhia vai ser maior do que era antes da crise. Quando o sr. entrou na Embraer, as informações no mercado eram de que sua meta era dobrar o faturamento da companhia em cinco anos. Isso ainda é possível?

No ano passado, quando a gente estava trabalhando na nova Embraer, sem a área comercial, a gente tinha uma expectativa muito otimista. As unidades que ficavam - de defesa, executiva e serviços - tinham boas oportunidades para crescer. Não era dobrar, mas era uma expectativa de crescimento muito importante. Agora, com a aviação comercial dentro, considerando que ela é a mais afetada pela covid, dobrar seria demais. A gente imagina chegar ao fim desses cinco anos com nível de receita maior do que a Embraer já teve e a nossa expectativa é que a rentabilidade melhore substancialmente, porque estamos fazendo esse trabalho de ganho de eficiência. A mensagem para nossos acionistas é: acreditem na Embraer e tenham um pouquinho de paciência porque vamos chegar lá.

Quanto maior poderá ser esse faturamento em 2025?

Vamos passar um pouco dos níveis maiores do passado, não é um crescimento exagerado.

A Embraer demitiu 2,5 mil funcionários neste ano e há rumores de que novos desligamentos podem ocorrer antes de dezembro. Isso está no planejamento?

Não posso dizer nem que sim nem que não. Estamos fazendo o possível para preservar empregos, mas a crise não acabou e não a controlamos.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/10/2020

BRASIL PRECISA DE TRANSPARÊNCIA E CONFIANÇA PARA O 5G, DIZ NOVO CONSELHEIRO DA ANATEL

Baigorri assumiu o cargo nesta semana, um ano após ter seu nome enviado ao Senado, e tem mandato até 4 de novembro de 2024

Por Anne Warth, O Estado de S.Paulo

Entrevista com

Carlos Baigorri, conselheiro da Anatel

BRASÍLIA - O novo conselheiro da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Carlos Baigorri, disse que o Brasil precisa ter fornecedores confiáveis e transparentes para o 5G. Em

meio à guerra comercial entre Estados Unidos e China pelo domínio da nova tecnologia e ao banimento da chinesa Huawei por diversos países, ele disse que a transparência passa por todos os níveis. “Uma relação de plena confiança exige como contrapartida uma plena transparência, transparência por exemplo na parte financeira, na governança e na estrutura societária”, disse.



<https://img.estadao.com.br/resources/jpg/3/1/1604061973913.jpg>

O novo conselheiro da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), Carlos Baigorri Foto: Pedro França/Agência Senado

Baigorri assumiu o cargo nesta semana, um ano após ter seu nome enviado ao Senado, e tem mandato até 4 de novembro de 2024. Ele tem 36 anos, é servidor da Anatel desde 2009 e atuou à frente dos principais temas que passaram pelo órgão regulador nesse período. O conselheiro concedeu sua primeira entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast. Confira os principais trechos da entrevista.

Qual é a prioridade a ser enfrentada?

Concordo que o 5G é o futuro e a prioridade da Anatel, mas, antes, temos que garantir a convivência do sinal com as antenas parabólicas. São 20 milhões de domicílios que recebem sinal de TV aberta de forma gratuita e que não podem ficar sem. Ainda estamos avaliando se vamos mitigar as interferências, por meio de filtros, ou migrar esses canais para outra banda satelital.

Em que outras questões, além do 5G, a Anatel deve focar sua atuação?

Recentemente aprovamos a destinação de 1.200 MHz na faixa de 6 GHz para uso não licenciado, o que já é utilizado nos EUA e conhecido como Wi-fi 6E. Ele permite internet com velocidade e latência (tempo entre dar um comando em um site ou app e a sua execução) muito similares ao 5G. Qualquer cidadão pode usar a faixa sem precisar de autorização, exatamente como o wi-fi de hoje. Outro ponto que considero é que o atraso no 5G pode ser uma oportunidade para a indústria de equipamentos e de software brasileiras participarem da cadeia. Temos hoje o padrão OpenRan, que permite múltiplos fabricantes produzindo equipamentos que conversam entre si, indo além das três opções que temos hoje – Huawei, Ericsson e Nokia. Acho que o papel da Anatel é viabilizar o OpenRan no Brasil, reduzindo custos para operadoras e consumidores. Quanto mais fabricantes, melhor. Acredito que poderíamos simplificar e reconhecer equipamentos certificados por países parceiros.

Como o senhor vê as suspeitas em relação à Huawei?

A decisão de banir ou não a Huawei cabe unicamente ao presidente da República, mas, na Anatel, temos que observar a questão da segurança cibernética. Esse é um tema que veio para ficar. No 5G, a rede é toda definida por software, e processos tradicionais de certificação não são suficientes para garantir 100% de segurança. A confiança se torna crucial, e para isso é preciso transparência. Uma relação de plena confiança exige como contrapartida uma plena transparência, transparência por exemplo na parte financeira, na governança e na estrutura societária. A Huawei tem centros de segurança cibernética e se submete à avaliação de órgãos nos países em que atua, mas é diferente de uma empresa de capital aberto que, se faz algo errado, é punida pelo mercado acionário. O mercado nesse caso se torna um agente dissuasório, um freio. Isso não quer dizer que a Huawei não é confiável, mas ela tem um padrão de transparência menor do que suas concorrentes que são negociadas em bolsas de valores.

O banimento da Huawei pode fazer o 5G ficar mais caro no Brasil?

Naturalmente uma eventual decisão nesse sentido teria efeitos nos custos das operadoras. Entretanto, não é certo ainda o tamanho desse efeito. Diferentes estudos tem sido publicados sobre isso. O mais recente que eu conheço é de uma grande instituição financeira internacional, onde estimaram que, considerando o aumento de competidores por conta do OpenRAN, o banimento da Huawei teria um aumento entre 1% e 3% nos custos das operadoras. Ou seja, me parece que os impactos de uma decisão dessa pelo presidente Bolsonaro poderiam ser completamente mitigados por meio de outras medidas de política pública.

O senhor foi o representante da Anatel na assembleia de credores da recuperação judicial da Oi. Quais lições tirou dessa experiência?

A Anatel era o maior credor individual da Oi, detinha R\$ 14 bilhões em créditos. Isso demonstra o quanto o nosso método de controle de empresas não resolve. Foram bilhões de multas não pagas e judicializadas, os serviços continuaram com problemas e isso quase levou a empresa à falência. A grande reflexão que fiz é que Anatel e governo precisam rever seus mecanismos de controle e sair da lógica de autuação, partindo para uma regulação mais responsiva e focada em resolver o problema. Não é acabar com as multas, mas elas não podem ser o único instrumento.

Como melhorar essa atuação de forma prática?

Como superintendente de Controle de Obrigações, tentei contribuir ao inaugurar o uso da “obrigação de fazer”: em vez de aplicar multa, impor à empresa obrigações de investimentos. Fizemos isso com a Nextel. Ela tinha falha de cobertura no Rio, resolveu o problema e ainda instalou mais 13 antenas, um valor maior do que o da multa original. Temos feito isso com outras empresas também.

Quais foram os aprendizados que o senhor teve em 11 anos na Anatel?

Minha vivência trouxe a firme convicção de que o Estado precisa ser o menos interventor possível e assumir a posição de regulador. Isso não era muito claro nos governos Lula e Dilma, quando houve até a recriação da Telebrás. No governo Temer houve uma abertura gradual mais pró-mercado, reforçada pelo governo Bolsonaro, que possui uma agenda liberal. Vejo isso com bons olhos. A iniciativa privada é responsável por 99% dos investimentos no setor de telecomunicações no Brasil.

O que o senhor destaca como marcos de sua atuação na Anatel?

Na chefia da assessoria técnica, começamos a construir a solução econômica para a migração das concessionárias de telefonia fixa para o regime de autorizações (que retirou uma série de obrigações impostas às operadoras). Na superintendência de Competição, criamos a obrigação de as grandes operadoras com poder de mercado alugarem suas redes em condições justas e economicamente viáveis, o que fomentou o crescimento dos pequenos provedores, hoje com 30% do mercado.

Fonte : O Estado de São Paulo - SP

Data : 30/10/2020

RETOMADA EM “V” FAZ INDÚSTRIA CONVOCAR PRODUÇÃO AOS SÁBADOS

Por Eduardo Laguna



<https://economia.estadao.com.br/blogs/coluna-do-broad/wp-content/uploads/sites/431/2017/10/volkswagen-Clayton-de-Souza-AE.jpg>

Em contraste com o quadro de seis meses atrás, quando a pandemia paralisou os parques produtivos, a indústria de bens de consumo agora está convocando jornadas de produção aos sábados para atender as encomendas de fim de ano.

O varejo, que vem reagindo mais rápido do que se imaginava desde a flexibilização das quarentenas, tem até o fim do ano um período tradicionalmente mais quente, em razão das promoções de Black Friday, do Natal e da injeção do décimo terceiro salário na economia.

Apesar de estarem longe do limite de suas capacidades, as fábricas não conseguem acelerar a produção entre segunda e sexta-feira porque os protocolos de prevenção ao coronavírus impedem aglomerações nas linhas.

Em alguns casos, o ritmo também é limitado por atrasos no fornecimento de insumos. A indústria vem apontando insuficiência de uma série de matérias-primas, como aço, resinas e papelão, em meio à combinação de retomada em “V” da produção com recomposição de estoques.

A saída, então, tem sido abrir as fábricas também aos sábados, remunerando os funcionários pelas horas extras ou fazendo compensações de dias não trabalhados em emendas de feriados.

Fábricas de automóveis, confecções, eletrodomésticos e eletrônicos estão tomando essa medida em diferentes polos industriais do País. A produção também chega a ter semanas de um dia extra na indústria de bens de capital, como as fábricas de caminhões e tratores, onde o impacto da pandemia foi menor, dada a produção agrícola recorde, e as linhas aceleram o ritmo para atender a safra de verão.

Nas três maiores montadoras de carros do País, a General Motors (GM) e a Volkswagen realizaram ou programaram sábados de produção, enquanto a Fiat confirma que vem recorrendo a horas extras, sem informar em qual dia da semana (veja detalhes na tabela abaixo).

Já na indústria de caminhões, Scania, Volvo e Volkswagen, que produz veículos comerciais no sul do Rio de Janeiro, também vêm agendando produção aos sábados, a exemplo do que faz a CNH Industrial no setor da fábrica de Curitiba (PR) onde são preparados os conjuntos de peças encaminhados à montagem de tratores.

Em paralelo, as contratações também estão ganhando força na indústria. A Iveco, por exemplo, reforçou recentemente as linhas da fábrica de caminhões e chassis de ônibus em Sete Lagoas (MG) com 272 funcionários temporários.

Além do setor de veículos, parte das fábricas de vestuário passou a produzir de segunda à sábado para atender as encomendas da Black Friday, marcada para 27 de novembro, e Natal. “Todo mundo está rodando a plena carga, e provavelmente teremos menos férias de fim de ano do que normalmente”, afirma Fernando Pimentel, presidente da Abit, a entidade que representa a indústria têxtil.

Conforme uma enquete feita pela Abit com associados, mais de 50% informaram que não pretendem dar férias coletivas de fim de ano. O setor também vem abrindo vagas de trabalho desde julho. “São contratações definitivas, não de temporários, porque existe uma demanda mais aquecida em vários segmentos”, conta Pimentel.

Na indústria de eletrodomésticos, pelo menos quatro fabricantes da linha branca – categoria que reúne produtos como geladeira, máquina de lavar e micro-ondas – estão produzindo aos sábados, conforme informações levantadas pelo Broadcast com a Eletros, associação que reúne fabricantes de eletroeletrônicos.

O mesmo acontece em diversas fábricas de celular e televisão, segundo relata o sindicato dos metalúrgicos do polo industrial de Manaus, onde estão as empresas deste setor.

Contato: colunabroadcast@estadao.com

Fonte : *O Estado de São Paulo - SP*

Data : 30/10/2020

Valor
ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

OPERAÇÃO DA PF INVESTIGA ESQUEMA DE FRAUDE EM CENTRO DE TECNOLOGIA ESTATAL

A Ceitec é uma empresa pública de fabricação de chips, localizada em Porto Alegre (RS,) e que está em processo de desestatização pelo governo federal

Por Luísa Martins, Valor — Brasília

A Polícia Federal (PF) cumpriu, nesta quinta-feira (29), mandados de busca e apreensão no Centro Nacional de Tecnologia Avançada (Ceitec), empresa pública de fabricação de chips, localizada em Porto Alegre (RS), e que está em processo de desestatização pelo governo federal.

Três dias atrás, o vereador do Rio de Janeiro Carlos Bolsonaro (Republicanos) escreveu no Twitter, referindo-se nominalmente à estatal, que "mais uma das heranças negativas deixadas por governos anteriores terá seu fim".

A publicação veio acompanhada de uma foto do presidente Jair Bolsonaro, que é investigado no Supremo Tribunal Federal (STF) por suposta interferência indevida nos trabalhos da PF.

A corporação divulgou que a "Operação Silício", deflagrada hoje, apura a existência de uma organização criminosa que atuou em esquema de sonegação fiscal, corrupção, lavagem de dinheiro, fraude a licitação e evasão de divisas.

De acordo com as investigações, um escritório de advocacia executou um projeto de planejamento tributário fraudulento para a empresa IMA do Brasil, de São Paulo, que participava de um pregão da Ceitec para serviço de manutenção de equipamentos. Com proposta superfaturada de preços, a companhia teria sido contratada pela estatal mediante pagamento de propina a servidores públicos.

O objetivo era pagar menos impostos e desviar dinheiro público. Em coletiva de imprensa, a Superintendência da PF informou que dois relatórios da Controladoria-Geral da União (CGU) indicaram "problemas em licitações e indícios de que alguns serviços fornecidos pela empresa privada não teriam sido efetivamente entregues".

Um dos relatórios, divulgado no ano passado, apontou que o contrato — que perdurou entre 2015 e 2016 — gerou à estatal um prejuízo estimado em R\$ 394 mil. A CGU recomendou que a estatal buscasse, nas esferas administrativa e judicial, o "integral ressarcimento" desse valor.

Em nota, a Ceitec afirmou que tomou "as medidas cabíveis" para reverter o dano financeiro. Em relação à operação, disse que "forneceu documentos e se colocou à disposição dos agentes para esclarecimentos". O Valor ainda tenta contato com a IMA do Brasil.

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) aprovou em junho a dissolução societária da Ceitec. Considerou-se o histórico deficitário das finanças da estatal, que precisa de 94% de verbas da União para se manter, e uma suposta falta de interesse do mercado em adquiri-la.

Contudo, a decisão do CPPI pela liquidação da empresa pública, e não pela privatização, causou conflitos internos entre diferentes alas do governo. Conforme mostrou o Valor em junho, o Ministério da Ciência não era a favor da extinção, ao contrário do Ministério da Economia — que chegou a propor a dispensa de "estudos adicionais".

Visita técnica

Está marcada para 6 de novembro uma visita técnica do secretário especial da pasta, Diogo Mac Cord, à Ceitec. Ele convidou o secretário Gustavo Ene (Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação) para lhe acompanhar, conforme ofício ao qual o Valor teve acesso.

O documento diz que Ene pode "enriquecer as discussões de desestatização" no âmbito da estatal, "fornecendo a visão da indústria especialmente no quesito de contribuir com a redução do tamanho do Estado para aprimorar a inovação, a competitividade e o desempenho do setor"

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/10/2020

CORURIFE INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM TERMINAL RODOFERROVIÁRIO EM MG

Objetivo é agilizar o escoamento de açúcar ao porto de Santos através da Ferrovia Norte-Sul
Por Camila Souza Ramos, Valor — São Paulo

A Usina Coruripe dá partida nesta quinta-feira (29) a um projeto de R\$ 70 milhões para instalar um terminal rodoferroviário em Iturama (MG). há um dia 30/10/2020 Coruripe investe R\$ 70 milhões em terminal rodoferroviário em MG.



[https://s2.glbimg.com/gO1BuLROYBJF02CKh07m7zA6vAE=/0x0:2194x2002/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/V/N/0vNCJvSYOkQZmf86WwzQ/foto22agr-301-acucar-b10.jpg](https://s2.glbimg.com/gO1BuLROYBJF02CKh07m7zA6vAE=/0x0:2194x2002/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/V/N/0vNCJvSYOkQZmf86WwzQ/foto22agr-301-acucar-b10.jpg)

Terminal vai agilizar o escoamento de açúcar ao porto de Santos — Foto: Paulo Fridman/Bloomberg News

O objetivo é agilizar o escoamento de açúcar ao porto de Santos através da Ferrovia Norte-Sul, da Rumo Malha Central.

A obra começará em janeiro e deverá ser concluída no primeiro semestre de 2022. O novo terminal mineiro deverá movimentar 2 milhões de toneladas de açúcar VHP ao ano com destino à exportação.

O plano é que o terminal atenda usinas de toda a região, em um raio de até 500 quilômetros, o que abrange todo o Triângulo Mineiro e o sul de Goiás.

O terminal está projetado para receber 10 mil toneladas de açúcar por dia. O projeto prevê dois tombadores, um armazém com capacidade para estocar 40 mil toneladas de açúcar e uma tulha de carregamento de vagões de 1,5 mil toneladas por hora. A área ocupada é estimada em 20 hectares.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 30/10/2020

CORURIFE INVESTE EM TERMINAL

Por Camila Souza Ramos



[https://s2.glbimg.com/6aBF_vq1_IUiPYVOkrxXJTrpqn8=/984x0/smart/filters:strip_icc\(\)/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/s/s/xBCdRCRs6i6Lh9oSYsUg/foto30agr-301-tlcorupi-b10.jpg](https://s2.glbimg.com/6aBF_vq1_IUiPYVOkrxXJTrpqn8=/984x0/smart/filters:strip_icc()/i.s3.glbimg.com/v1/AUTH_63b422c2caee4269b8b34177e8876b93/internal_photos/bs/2020/s/s/xBCdRCRs6i6Lh9oSYsUg/foto30agr-301-tlcorupi-b10.jpg)

— Foto: Divulgação

Em cerimônia que contou com a presença do governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), a Usina Coruripe deu partida ontem a um projeto de R\$ 70 milhões para instalar um terminal rodoferroviário em Iturama (MG). O

objetivo é agilizar o escoamento de açúcar ao porto de Santos através da Ferrovia Norte-Sul, da Rumo Malha Central. A obra começará em janeiro e deverá ser concluída em 2022. O terminal poderá movimentar 2 milhões de toneladas de açúcar VHP ao ano. O plano é que a unidade atenda usinas de toda a região. O projeto prevê dois tombadores, um armazém com capacidade para 40 mil toneladas e uma tulha de carregamento de vagões de 1,5 mil toneladas por hora.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data : 30/10/2020

EXXON VAI DEMITIR 1,9 MIL POR CAUSA DA QUEDA DA DEMANDA POR PETRÓLEO

A companhia afirmou que a maior parte dos cortes ocorrerá em Houston, e prevê tanto rescisões voluntárias quanto unilaterais

Por Dow Jones Newswires — Nova York

A Exxon Mobil afirmou nesta quinta-feira (29) que vai demitir 1.900 funcionários nos Estados Unidos em razão da queda de demanda por petróleo em meio à pandemia de covid-19.

A companhia afirmou que a maior parte dos cortes ocorrerá em Houston, e prevê tanto rescisões voluntárias quanto unilaterais. De acordo com a Exxon, haverá uma revisão global do seu quadro de 74 mil funcionários. Anteriormente, foram anunciadas 1.600 demissões na Europa e desligamentos voluntários na Austrália.

O anúncio da Exxon Mobil foi feito um dia antes da divulgação de seus resultados do terceiro trimestre. Analistas apontam que a companhia deve registrar o terceiro prejuízo consecutivo, fato inédito na história da Exxon.

Outras petroleiras

A indústria de petróleo e gás já cortou dezenas de milhares de empregos neste ano. A Royal Dutch Shell afirmou em setembro que faria uma reestruturação com o corte de até 9 mil empregos, enquanto a BP planeja cortar 14% de sua força de trabalho com quase 10 mil demissões. Já a americana Chevron deve reduzir sua equipe em até 15%.

No início da tarde desta quinta, as ações da Exxon Mobil na bolsa de Nova York registravam alta de 2,98%, cotadas a US\$ 32,51.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/10/2020

PETROBRAS CONTINUARÁ A INVESTIR NA BACIA DE CAMPOS, AFIRMA DIRETOR

Projetos para renovação local são muito resilientes a preços baixos e viáveis abaixo da meta de US\$ 35 por barril, disse Carlos Alberto de Oliveira

Por Gabriela Ruddy e André Ramalho, Valor — Rio

O novo plano de negócios da Petrobras continuará a incluir investimentos na Bacia de Campos, afirmou o diretor executivo de exploração e produção da companhia, Carlos Alberto de Oliveira, durante conferência com analistas estrangeiros nesta quinta-feira.

“Os projetos para renovação da Bacia de Campos são muito resilientes a preços baixos e são viáveis abaixo da meta de preço do barril de US\$ 35 que estabelecemos para a companhia. Posso dizer que vamos continuar a investir nesta bacia, onde vemos muito potencial”, disse o executivo.

A Bacia de Campos foi a primeira região onde a Petrobras começou suas operações marítimas no Brasil, na década de 80. No momento, a companhia vende diversos ativos maduros na região no seu processo de desinvestimentos.

Em Itapu, equilíbrio abaixo de US\$ 20

O preço de equilíbrio (break even) do campo de Itapu, no pré-sal da Bacia de Santos, deve ficar abaixo de US\$ 20 o barril, disse o presidente da petroleira, Roberto Castello Branco, na conferência com analistas estrangeiros.

A expectativa é que o campo entre em operação em um ano antes do prazo originalmente previsto. O cronograma original previa início da produção na área em 2024.

A antecipação será possível após o acordo anunciado esta semana para a compra da plataforma P-71 para produção no projeto. A unidade seria originalmente alocada no campo de Tupi, mas

será deslocada para Itapu. Ao todo, a Petrobras pagará US\$ 353 milhões pela unidade às suas sócias no campo de Tupi, Shell e Petrogal.

Coparticipação com chineses em Búzios

Oliveira afirmou ainda que a Petrobras pretende concluir a negociação sobre o acordo de coparticipação das estatais chinesas CNOOC e CNODC nos volumes excedentes de Búzios ainda em 2020.

As companhias asiáticas participaram do leilão bilionário no ano passado em consórcio com a Petrobras, levando 5% de participação cada nos excedentes de Búzios, na Bacia de Santos. Na época da licitação dos excedentes da cessão onerosa ficou acordado que o limite para a assinatura do acordo iria até outubro de 2021

Fonte: Valor Econômico - SP

Data : 30/10/2020

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

LEILÃO DO CASCO DO NAE SÃO PAULO TERMINA SEM OFERTAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/10/2020 - 11:16



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/200708-porta-aviões-sao-paulo-divulgacao-marinha.jpg>
Arquivo/Divulgação MB

Única empresa credenciada para certame, Mediterranean Ships Breaking não apresentou lances. Preço mínimo de alienação do casco do ex-porta-aviões estipulado era de R\$ 5,3 milhões. Novo processo licitatório será realizado.

Terminou sem lances o leilão para venda do casco do ex-porta-aviões navio aeródromo (NAe) São Paulo, realizado em pregão eletrônico na última quinta-feira (29). O certame teve apenas uma empresa qualificada, a Mediterranean Ships Breaking, representada pela TP Abastecimento e Serviços Navais Ltda (TP Shipping Brasil). A previsão é que outra concorrência seja aberta, em data a ser divulgada.

"Como a licitação atual foi fracassada, será dado início a um novo processo licitatório, atendendo a lei em vigor", informou em nota a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). Na primeira etapa, oito empresas concorreram na primeira etapa. No entanto, segundo a comissão de licitação, apenas a TP Shipping cumpriu integralmente as exigências do edital.

O certame teve como objetivo a alienação, por venda, do casco do ex-porta-aviões. O preço mínimo de alienação foi estipulado em R\$ 5,3 milhões, conforme o aviso de licitação lançado em setembro do ano passado. O navio foi descontinuado pela Marinha do Brasil em fevereiro de 2017.

Dimensões Casco do ex-porta-aviões NAE São Paulo:

Comprimento total: 266m

Boca: 51,20m;

Calado leve: 8,22m;

Calado carregado: 9,53m;

Altura do mastro: 63,2m;

Altura do convôo: 24m;

2 ferros (âncoras), tipo "Bayer" de 11 toneladas (cada);

2 amarras de 300m (cada);
 Peso leve: 24.030,871 MT
 Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
 Data: 30/10/2020

AFRMM ARRECADOU R\$ 1,2 BILHÃO NO 3º TRIMESTRE, APONTA RELATÓRIO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 29/10/2020 - 21:17



<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/181015-tcp-terminal-de-containers-de-paranagua-container-porteiner-porto-2.jpg>

Arquivo/Divulgação

Não houve nenhum ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM nos nove primeiros meses do ano, ante R\$ 500 mil ressarcidos no mesmo período do ano passado.

Arrecadação BRUTA de AFRMM	(R\$ milhões)		
	2019	2020	Variação %
1º Trimestre	922,8	1.309,3	41,9%
2º Trimestre	993,8	1.229,8	23,7%
3º Trimestre	1.186,5	1.223,2	3,1%
4º Trimestre			
Acumulado no Ano	3.103,0	3.762,3	21,2%

Tabela 1: Arrecadação BRUTA do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/tabela01-arrecadacao-bruta-afmmm-3t2020.jpg>
 tabela01-arrecadacao-bruta-afmmm-3t2020.jpg

Os valores arrecadados no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) totalizaram R\$ 1,22 bilhão bilhão no terceiro trimestre de 2020. O montante ficou 3% acima dos R\$ 1,19 bilhão arrecadados no mesmo período de 2019. No acumulado de janeiro a setembro, o AFRMM arrecadou R\$ 3,7 bilhões, 21% a mais que os R\$ 3,1 bilhões contabilizados nos nove primeiros meses do ano passado. As informações constam no relatório trimestral do Ministério da Infraestrutura.

Destinação AFRMM	[R\$ milhões]			
	3º Trimestre		Acumulado no ano	
	2019	2020	2019	2020
AFRMM total	1.065,8	1.117,7	2.157,0	3.456,7
FMM	709,6	744,1	1.436,1	2.301,2
DRU	319,6	335,3	646,9	1.036,9
FNDCT	22,4	23,5	45,3	72,6
FDEPM	11,2	11,7	22,6	36,3
FN	3,0	3,1	6,0	9,7

Tabela 3: Destinação legal do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM)

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/tabela3-destinacao-afmmm-3t2020.jpg>
 tabela3-destinacao-afmmm-3t2020.jpg

Esses valores incluem os itens relativos à emenda constitucional 93/2016, que desvincula os 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até o final de 2023 (DRU), bem como a parcela que cabe ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) referente aos fundos: Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%); do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%); e Naval – FN (0,4%). No terceiro trimestre, cada um desses itens (FMM, DRU, FNDCT, FDEPM e FN) teve variação positiva de 60,3% na comparação ano a ano, uma vez que são proporções fixas da arrecadação total.

O quantitativo de recursos arrecadados ao FMM (receita total) nesse trimestre foi de R\$ 1,88 bilhão, ante 1,79 bilhão no mesmo período do ano passado. No acumulado do ano até setembro (tabela abaixo), essas fontes de recursos são da ordem de R\$ 6,2 bilhões, montante 2,7% superior aos R\$ 6 bilhões contabilizados no período de janeiro a setembro do ano passado.

Fontes de Recursos do FMM	[R\$ milhões]					
	3º Trimestre			Acumulado no Ano		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
Arrecadação AFRMM	709,0	743,9	4,9%	1.435,0	2.300,7	60,3%
Dívida Ativa do AFRMM	0,3	0,07	-76,7%	0,5	0,2	-60,0%
Encargos da Dív. Ativa do AFRMM	0,3	0,1	-66,7%	0,6	0,3	-50,0%
Total AFRMM	709,6	744,1	4,9%	1.436,1	2.301,2	60,2%
Retorno Financiamento	1.078,5	1.138,0	5,5%	4.613,5	3.912,9	-15,2%
Amortização	717,1	739,2	3,1%	3.105,7	2.715,4	-12,6%
Juros	133,1	146,2	9,8%	655,9	464,6	-29,2%
Remuneração de Dep. Bancários	228,3	252,5	10,6%	673,1	718,8	6,8%
Restituição de Convênios	-	-	-	178,8	14,0	-92,2%
RECEITA TOTAL	1.788,1	1.882,1	5,3%	6.049,6	6.214,1	2,7%

Tabela 4: Fontes de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/tabela04-fontes-recursos-afmmm-3t2020.jpg>
[tabela04-fontes-recursos-afmmm-3t2020.jpg](https://cdn-pen.nuneshost.com/images/tabela04-fontes-recursos-afmmm-3t2020.jpg)

O relatório traz ainda que, de julho a setembro de 2020, foram aplicados R\$ 182 milhões de recursos do FMM, 3,6% abaixo dos R\$ 189 milhões de desembolsos no mesmo período de 2019. Do total no 3T20, R\$ 76,6 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações e não houve empréstimos para projetos de estaleiros (foram R\$ 8,9 milhões no 3T19). No acumulado do ano, os desembolsos somam R\$ 559,3 milhões, 80,7% de queda ante os R\$ 2,9 bilhões registrados nos nove primeiros meses do ano passado. Não houve nenhum ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela que lhes cabe do AFRMM nos nove primeiros meses do ano — foram R\$ 500 mil ressarcidos nos nove primeiros meses do ano passado. Esses valores correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004.

Aplicação de Recursos do FMM	[R\$ milhões]					
	3º Trimestre			Acumulado no Ano		
	2019	2020	Var %	2019	2020	Var %
Financ. a Projetos - Embarcações	58,8	76,6	30,3%	1.934,5	253,7	-86,9%
Financ. a Projetos - Estaleiros	8,9	-	-100,0%	19,0	-	-100,0%
Ressarcimento DEFOM ⁽¹⁾	0,5	-	-100,0%	0,5	-	-100,0%
Ressarcimento RFB	120,7	105,5	-12,6%	945,9	305,6	-67,7%
DESEMBOLSO TOTAL	188,9	182,1	-3,6%	2.899,9	559,3	-80,7%

Tabela 5: Aplicação dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM)

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/tabela05-aplicacao-recursos-afmmm-3t2020.jpg>
[tabela05-aplicacao-recursos-afmmm-3t2020.jpg\(1\)](https://cdn-pen.nuneshost.com/images/tabela05-aplicacao-recursos-afmmm-3t2020.jpg)

Ressarcimento às Empresas Brasileiras de Navegação - EBN da parcela que lhes cabe do AFRMM que deixarem de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência de que trata o caput do art. 17 da Lei nº 9.432, conforme dispõe o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 2004.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2020

INSERÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS DE GESTÃO PODE AUXILIAR NA EXTENSÃO DE VIDA ÚTIL DOS ATIVOS

Por Dérika Virgulino OFFSHORE 29/10/2020 - 20:11

A eficiência das novas tecnologias de gestão depende da qualidade das informações ao longo da vida do ativo.

Fazer a gestão de integridade dos ativos offshore desde o início das atividades torna mais fácil o momento de decidir sobre a extensão da sua vida útil. Porém, o uso de ferramentas digitais pode tornar esse processo ainda mais eficiente, o que pode acarretar na escolha pela extensão. É o que defende o diretor global offshore da American Bureau of Shipping (ABS), Luiz Feijó. Segundo ele, com a implantação de um modelo digital de gestão é possível realizar o maior controle sobre os processos em uma plataforma offshore.

A ABS vem desenvolvendo um sistema de gestão baseado em dados processados digitalmente. De acordo com Feijó, a ferramenta de controle pode gerenciar melhor as condições de um ativo, realizando inspeções mais focadas e otimizando o sistema de manutenção. Assim, a ideia é passar de uma manutenção de periodicidade física para uma que considera as condições do ativo. “A unidade, por meio de dados, vai dizer onde precisa de vistoria”, disse durante 28º Congresso Internacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore, realizado pela Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), nesta quarta-feira (28). Isso pode reduzir impacto que as inspeções causam na operação de uma unidade.

A tecnologia de gestão possibilita entender melhor o perfil operacional do ativo, identificar eventos como padrão de corrosão, degradação da estrutura, além de fazer prognósticos. Para tanto é necessário o máximo possível de informações sobre o ativo para que o modelo digital seja efetivo. De acordo com Feijó este aspecto está entre os maiores desafios do processo de decisão sobre a extensão da vida útil de uma unidade.

Ele destacou que é importante a obtenção de informações desde o projeto original do ativo, porém, às vezes esses dados pertencem a outras empresas e não foram disponibilizados. Além disso, informações sobre todos os reparos, mudanças ocorridas também se tornam significativas para a gestão eficiente da integridade do ativo.

O engenheiro naval da Petrobras, Luis Felipe da Rocha Guimarães, também presente ao debate, afirmou que embora existam ferramentas e métodos que possam auxiliar na decisão pela extensão da vida útil de um ativo, essa decisão é antes de tudo econômica, pois implica em não apenas estender, mas fazer com que essa extensão seja eficiente. Ele também destacou a importância de se gerir o ativo com o máximo de informações possíveis, de modo que torna mais fácil a decisão em manter a unidade ativa por mais tempo.

Segundo ele, em futuro próximo as inspeções serão cada vez mais eficientes com o uso de drones e técnicas mais avançadas de reparação. A aquisição e análise dos dados também serão cada vez mais aperfeiçoadas com as tecnologias de digitalização. “O importante é trabalhar para que esses dados ofereçam respostas eficientes”, frisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/10/2020