

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



RESUMO INFORMATIVO
COM AS PRINCIPAIS
NOTÍCIAS DOS SETORES
PORTUÁRIO E DE
NAVEGAÇÃO

Edição 124/2022
Data: 30/09/2022

ÍNDICE

PARA ACESSAR RAPIDAMENTE O ARTIGO, POSICIONE O CURSOR NA MANCHETE, E SIGA AS INSTRUÇÕES.

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
UNIÃO ENTRE PORTO E INDÚSTRIA EM SUAPE ALAVANCA DESENVOLVIMENTO DE PERNAMBUCO	4
ANVISA FLEXIBILIZA REGRAS DE EMBARQUE EM NAVIOS DE CRUZEIRO	5
PREFEITURAS DE SANTOS, GUARUJÁ E CUBATÃO ABREM AS PORTAS PARA O DEBATE PORTO-INDÚSTRIA	6
INTEGRAÇÃO ENTRE PORTO E INDÚSTRIA EXIGE PLANEJAMENTO E UNIÃO DE ESFORÇOS PARA SAIR DO PAPEL	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
DOCUMENTOS TÉCNICOS ENVIADOS AO TCU SOBRE A CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS ESTÃO DISPONÍVEIS NO SITE DA ANTAQ	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É DISCUTIDO COM POTENCIAIS INVESTIDORES	9
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	9
GOVERNO CENTRAL REGISTRA DÉFICIT PRIMÁRIO DE R\$ 49,97 BILHÕES EM AGOSTO.....	9
PORTAL COMPRAS.GOV.BR POSSIBILITA MAIOR COMPETITIVIDADE E MAIS ECONOMIA PARA O PAÍS	11
PORTAL PORTO GENTE	13
PORTOS PRIVADOS PEDEM FIM DE REGULACÕES INEFICIENTES EM CARTA A PRESIDENCIÁVEIS	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – A CARTA DA ATP	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
Índices recordes 1.....	15
Índices recordes 2.....	15
Índices recordes 3.....	15
Índices recordes 4.....	15
NACIONAL - PORTOS PRIVADOS PEDEM FIM DE “REGULAÇÕES INEFICIENTES” EM CARTA A PRESIDENCIÁVEIS	16
NACIONAL - GRANEL QUÍMICA VENCE LEILÃO DE ÁREA PARA TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM GOIÁS	17
NACIONAL - JANELA DE AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS MUDA A PARTIR DO DIA 1º.....	17
NACIONAL - INSCRIÇÕES PARA EDITAL DE INVESTIMENTO SOCIAL DA SANTOS BRASIL SE ENCERRAM HOJE.....	19
REGIÃO NORDESTE - RN TERÁ POLO PARA ACELERAR STARTUPS E NEGÓCIOS DE ENERGIAS RENOVÁVEIS	19
ESPECIAL ELEIÇÕES - PR: CANDIDATOS QUEREM REESTRUTURAR MODAIS PARA ESCOAR PRODUTOS ATÉ PARANAGUÁ	21
ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS AO GOVERNO DO TOCANTINS QUEREM RECUPERAÇÃO E MELHORIA DAS ESTRADAS	22
ESPECIAL ELEIÇÕES - LOGÍSTICA INTERMODAL EM PAUTA ENTRE CANDIDATOS AO GOVERNO DO PARÁ.....	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	23
BRASIL SUPERA EUA EM COMPETITIVIDADE PARA EXPORTAR SOJA À CHINA, DIZ CEO DA RUMO	23
VLI ABRE 12 VAGAS EXCLUSIVAS PARA MULHERES NA BAIXADA SANTISTA	24
MARINHA CRIA CENTRO DE PROJETOS DE SISTEMAS NAVAIS	25
ROTA BIOCEÂNICA TERÁ CUSTO DE EXPORTAÇÃO 12,63% MENOR POR CADA TONELADA	26
JORNAL O GLOBO – RJ.....	27
DESEMPREGO CAI PARA 8,9% EM AGOSTO, MENOR PATAMAR EM SETE ANOS	27
LEILÃO DE ENERGIA TÉRMICA TEM CONTRATAÇÃO DE 3 USINAS NA REGIÃO NORTE E FICA SEM INTERESSADOS NO NORDESTE.....	30
PREÇO DA GASOLINA NOS POSTOS CAI PELA 14 SEMANA SEGUIDA ÀS VÉSPERAS DA ELEIÇÃO	32
GOVERNO REALIZA NESTA SEXTA POLÊMICO LEILÃO DE TERMELÉTRICAS PREVISTO NA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS.....	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	35
FÁBRICA DE CHIPS BILIONÁRIA ABANDONADA EM MINAS PODE SER CHANCE DE O BRASIL ENTRAR NA BRIGA GLOBAL	35
GOVERNO FRACASSA EM LEILÃO DE ‘TÉRMICAS JABUTIS’ NO NORDESTE PARA CONSTRUIR USINAS ONDE NÃO TEM GÁS	37
COM REVÉS NA ANEEL, CERCO SE FECHA CONTRA USINAS EMERGENCIAIS CONTRATADAS POR BOLSONARO	39
VALOR ECONÔMICO (SP).....	41
GRANEL QUÍMICA ARREMATTA TERMINAL MULTIMODAL DA FERROVIA NORTE-SUL EM GOIÁS	41
CONSELHO DA RUMO APROVA PARTICIPAÇÃO EM EDITAL PARA OPERAÇÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS	41



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPIING

Edição: 124/2022
Página 3 de 70
Data: 30/09/2022
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping@mercoshipping.com.br

ANVISA FLEXIBILIZA REGRAS DE EMBARQUE EM NAVIOS DE CRUZEIRO	42
PORTAL PORTOS E NAVIOS	43
POVIA ACUMULA PRESIDÊNCIA DO CONSAD DOS PORTOS DO PARANÁ	43
KARPOWERSHIP RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO COMERCIAL DE TÉRMICAS FLUTUANTES	44
INDÚSTRIA NAVAL CRIA NOVAS OPORTUNIDADES PARA PROFISSIONAIS	45
ALTO POTENCIAL EM ÁGUAS RASAS DEVE ADIAR EÓLICAS 'FLOATING' NO BRASIL.....	47
INDUSTRIA NAVAL - ERRAMOS	48
APÓS INSTABILIDADES, EMPRESAS DE APOIO MARÍTIMO SENTEM REAQUECIMENTO.....	48
FALTAM ESTRATÉGIAS PARA QUE O SEGMENTO DE ÓLEO E GÁS BRASILEIRO AVANCE DIANTE DE UM MERCADO VOLÁTIL	53
NAVALSHORE REÚNE EXPOSITORES NACIONAIS E INTERNACIONAIS EM SUA 16ª EDIÇÃO, COM EXCELENTE RESULTADO	58
DURANTE A CONFERÊNCIA DA 16ª NAVALSHORE, EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO E ESTALEIROS DEFENDERAM	
FORTALECIMENTO DA BANDEIRA BRASILEIRA	61
EDITORIAL 731.....	64
ESTALEIROS SE DIZEM PRONTOS E ACOMPANHAM DEFINIÇÃO DE NORMAS LOCAIS PARA APOSTAR EM SERVIÇOS DE	
DESMANTELAMENTO	64
A ARMADILHA DO TEMPO.....	69
MERCOSHIPPIING MARÍTIMA LTDA	70
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	70



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

UNIÃO ENTRE PORTO E INDÚSTRIA EM SUAPE ALAVANCA DESENVOLVIMENTO DE PERNAMBUCO

Complexo industrial e portuário na Região Metropolitana de Recife é exemplo a ser seguido

Por: Anderson Firmino



Complexo Industrial e Portuário de Suape conta 150 empresas espalhadas por 13.500 mil hectares, totalizando cerca de 40 mil postos de trabalho Foto: Rafael Medeiros/Suape

Um complexo industrial e portuário com mais de quatro décadas de operação, dotado de 13.500 hectares, com cerca de 150 empresas e que gera 40 mil empregos. Suape, localizado na Região Metropolitana de Recife (PE), é um modelo brasileiro bem sucedido de integração entre os dois segmentos.

“A localização estratégica faz com que o porto esteja ligado a mais de 160 complexos em todo o mundo. Dentro dessa perspectiva, somos o centro de logística do Nordeste. Possuímos um conjunto de atributos extremamente significativo”, afirma o coordenador de Planejamento e Urbanismo do Complexo Industrial Portuário de Suape, Roberto Salomão, que fez uma apresentação na abertura do Summit Porto-Indústria, realizado nesta quinta-feira (29) no auditório do Grupo Tribuna.

Eficiência e amplitude na raiz

Para ele, a empresa que gere o complexo tem trabalhado, ao longo dos anos, buscando maior eficiência do ponto de vista de gestão. “Existe uma preocupação sob o aspecto ambiental, que pode afetar tanto o setor industrial como o próprio porto. Costumamos dizer que o complexo de Suape funciona quase como um município”.

Salomão lembra que Suape nasceu da ideia da teoria dos polos de desenvolvimento, num complexo implantado a partir de uma série de iniciativas. “Apesar dessa teoria ser baseada numa grande indústria, houve, naquele momento, a associação da indústria ao porto. Está na sua gênese. Além disso, a relação se dá fundamentalmente na perspectiva do território. Conseguimos fazer essa articulação entendendo a abrangência territorial do que esse polo representa, seja localmente, seja regionalmente”.



Roberto Salomão vê Suape como o centro de logística do Nordeste Foto: Matheus Tagé/AT

Social e inovação

O coordenador de Planejamento e Urbanismo do Complexo Industrial Portuário de Suape reforça a preocupação social e com sustentabilidade presentes no empreendimento. “A gente conseguiu estabelecer uma real relação de diálogo entre o porto, a indústria e a cidade, Quando falamos do complexo portuário e industrial, nos referimos a um local que

busca integrar as diversas complexidades dentro desse território”, explica.

A inovação tecnológica também é destacada por Salomão, um atestado da vanguarda presente no DNA do complexo pernambucano. “Temos a necessidade permanente de construir um ambiente

extremamente favorável, não só pelo conjunto de estímulos e incentivo de infraestrutura, mas a mão de obra, todo um ecossistema de inovação. Temos o polo digital de Recife, conhecido como Porto Digital, uma área onde temos embarcado as principais empresas de tecnologia e inovação”.

Segundo ele, tais iniciativas em cima do ecossistema de inovação fortalecem a relação porto-indústria. “Estamos buscando, de forma bastante robusta, conectar todos esses atores existentes no complexo de Suape (indústria e área do porto) nessa perspectiva de inovação. Esse trabalho é reconhecido, inclusive, por vários órgãos. A própria Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários vê de forma bastante positiva essa iniciativa”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/09/2022

ANVISA FLEXIBILIZA REGRAS DE EMBARQUE EM NAVIOS DE CRUZEIRO

Queda do número de casos e mortes pela doença no Brasil motivou medida

Por: Agência Brasil



O uso de máscara só continua obrigatório em situações específicas Foto: Carlos Nogueira/AT

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) decidiu rever as regras para embarque, desembarque e transporte de viajantes em navios de cruzeiro vigentes desde o surgimento da pandemia de covid-19. A queda do número de casos e mortes pela doença no Brasil motivou a revisão.

Não haverá mais, por exemplo, monitoramento constante da situação de saúde dos viajantes a bordo, com testagem diária dos passageiros e tripulantes. O uso de máscara só continua obrigatório em situações específicas, como nos casos de pessoas que tiveram contato com quem suspeita que está doente ou confirmou ter o vírus, e no caso de quarentena na embarcação, quando todos os ocupantes deverão usar máscara.

As embarcações ainda precisam manter o monitoramento de casos a bordo e ter planos de prevenção e resposta à covid-19, mas esse plano não será mais avaliado pela agência antes do início das operações, e sim durante as inspeções. O controle sanitário do embarque passa a aceitar, para admissão de passageiros e tripulantes no navio, o esquema vacinal primário completo ou teste negativo para covid-19. Até então, a vacinação era obrigatória, não podendo ser substituída pela apresentação de teste.

A Anvisa também revogou a proibição de eventos coletivos nos terminais, de operações simultâneas no mesmo terminal, e a obrigatoriedade de vacinação completa aos trabalhadores dos terminais. Também foi revogado o limite de 75% de ocupação da embarcação. Uma novidade trazida pela nova resolução é de que as embarcações vindas do exterior somente poderão entrar em portos brasileiros designados pela Organização Mundial da Saúde, de modo a garantir que haja equipe de fiscalização da Anvisa nesses pontos de entrada.

Nessa última decisão, a Anvisa manteve a obrigatoriedade de atendimento médico gratuito a bordo para casos suspeitos, a testagem de casos suspeitos e contatos próximos, a necessidade de isolamento para casos suspeitos a bordo, além da existência de um plano de prevenção e resposta à covid 19 a bordo. As embarcações deverão assegurar reserva mínima de 2% de cabines para isolamento de casos confirmados e suspeitos.

A decisão da diretoria da Anvisa, proferida em reunião extraordinária ocorrida no fim da tarde de hoje (29), levou em consideração a queda no número de casos e mortes por covid-19 no Brasil. Durante a reunião, o diretor relator, Daniel Fernandes Pereira, destacou em seu voto a redução de

33% no número de casos novos em relação a agosto. A média móvel no mesmo período também segue em tendência de queda, ainda que menos expressiva, de 4%.

“Considerando a evolução do cenário epidemiológico, o avanço da vacinação no Brasil e no mundo, o acompanhamento das operações nas embarcações durante dois meses de operações de cruzeiro nas temporadas 2021/2022, fez-se necessário reavaliar os requisitos para embarque e desembarque e transporte de viajantes em embarcações que circularão pelo Brasil na temporada de navios de cruzeiros 2022/2023, de modo a manter a proporcionalidade e a eficácia das medidas frente ao risco sanitário atual”, disse o relator da resolução aprovada hoje.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 30/09/2022

PREFEITURAS DE SANTOS, GUARUJÁ E CUBATÃO ABREM AS PORTAS PARA O DEBATE PORTO-INDÚSTRIA

Autoridades dos três municípios mostram disposição para discutir propostas que gerem empregos
Por: Anderson Firmino



Referência por suas indústrias, Cubatão quer participar de discussões Foto: Matheus Tagé/AT/Arquivo

Enquanto o debate sobre a sinergia entre porto e indústria ganha tração, os entes federativos onde eles estão localizados ressaltam o desejo de participar da discussão. Entre a defesa de políticas próprias e a necessidade da busca por maior diálogo metropolitano, as prefeituras de Cubatão, Guarujá e Santos mostraram no Summit Porto-Indústria, realizado nesta quinta-feira (29) pelo Grupo Tribuna, empenho e disposição para atrair investimentos e empregos.

“O que ficou latente, em todas as opiniões, é de que falta uma discussão integralizada entre porto e indústria. Suape é exemplo de que deu certo, com uma gestão única, e o resultado é um porto muito mais avançado. Na Baixada Santista, há uma segregação: o Porto de Santos está de um lado e a indústria, em outro”, afirma o prefeito de Cubatão, Ademário Oliveira (PSDB).

Para ele, a discussão sobre a ocupação territorial é essencial. Por ser vizinha ao Porto, Cubatão seria a cidade número 1 nesse tipo de debate. “Santos fica com uma fatia interessante, do escoamento, de todos os aspectos, de tributação. Já Cubatão acaba com galpões, que não empregam ou agregam impostos. A desestatização (do Porto de Santos) é discutida, por vezes, de forma egocêntrica”.



Por sua vez, o assessor técnico de Assuntos Portuários da Prefeitura de Santos, Adilson Luiz Gonçalves, lembra a ausência do conceito de porto-indústria em discussões importantes do setor, como o processo de desestatização da Santos Port Authority (SPA) e o próprio Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

Pelo Porto de Santos, passam produtos de todas as regiões brasileiras Foto: Matheus Tagé/AT/Arquivo

“O que vi foi muita coisa a respeito de trazer carga do Interior, com foco no agronegócio. Neste caso, entra outra discussão: temos áreas possíveis para expansão. Mas o grande desafio é colocar para conversar empresas e autoridades nas esferas municipal, estadual e federal. Não resolve conversar com um de cada vez: é preciso que todos se sentem e discutam em conjunto”.

Guarujá

O secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Adalberto Ferreira da Silva, lembrou o peso do município na atuação do Porto - nove terminais atuam diretamente na operação e são responsáveis por até 40% do volume total de carga movimentado.

Porém, ele faz um alerta: a adoção de uma política de porto-indústria não é plena se o lado social não for considerado. “É importante que todo o processo de produção de riqueza se reverta em melhor qualidade de vida para as pessoas”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/09/2022

INTEGRAÇÃO ENTRE PORTO E INDÚSTRIA EXIGE PLANEJAMENTO E UNIÃO DE ESFORÇOS PARA SAIR DO PAPEL

Tema foi abordado nesta quinta-feira no Summit Porto-Indústria, promovido pelo Grupo Tribuna em Santos

Por: Anderson Firmino



Lideranças dos setores portuário e industrial debateram saídas para uma plena integração; necessidade de políticas públicas foi ressaltada
Foto: Matheus Tagé/AT

A integração de dois segmentos vitais para a economia da Baixada Santista, o portuário e o industrial, não pode ficar apenas na retórica. Um planejamento concreto e consistente tem potencial para indicar caminhos e melhorar essa relação. Nesta quinta-feira (29), por iniciativa do Grupo Tribuna, representantes dos dois

lados se encontraram e debateram questões em comum.

Essa foi a grande conquista do Summit Porto-Indústria, realizado em Santos. Exemplos bem sucedidos, como o Porto de Suape, entraram na pauta como modelo a ser seguido.

“É um tema muito importante para a gente abordar. Acho que é possível um desmembramento, falando desse assunto sob outros aspectos, sempre em prol do crescimento”, destacou Roberto Clemente Santini, diretor-presidente da TV Tribuna.

“É bom quando a gente ouve a importância de que possamos estar juntos, construindo um futuro. Não podemos ter planos de governo, mas de Estado. Porque as indústrias só vão fazer investimento quando houver consistência”, pondera o diretor de Comércio Exterior e secretário-geral do Ciesp/Fiesp, Marcos Andrade.

Ele alerta que apenas a política de redução de tributos não é capaz de atrair investimentos. “Não vai ser com a concessão de impostos ou tributos. Pode ser um fato de desempate, mas isso não é primordial”.

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, aposta na união de esforços como fator de desenvolvimento. “Não há, ainda, uma fórmula para que todos os entes envolvidos sentem numa mesma mesa e façam o mesmo planejamento. Enquanto não conseguirmos essa sinergia, de todo mundo falar e dar as mãos, não vai sair do lugar”.

Já o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, entende que a dissociação entre porto e indústria pode ser explicada, em parte, por razões históricas.

“Se analisarmos como nasceram os primeiros portos do Brasil, todos foram dentro de baías, um fator de atração à população. Pegando todos os portos públicos, eles foram dominados pelas cidades. Há poucas áreas para um aproveitamento industrial em volta deles, e vários desses portos públicos já procuraram alternativas”, lembra.

Investimentos

O vice-presidente do Investe SP, Gustavo Ley, acredita que existe a necessidade de um planejamento estratégico das cidades da região em torno de que tipo de indústrias querem atrair.

“É fato que o Porto de Santos tem dificuldade por conta do espaço. O Investe SP pode atrair investimentos, mas precisa ter um plano estratégico daquilo que se quer trazer. Caso contrário, fica apenas na reação”, argumenta.

Ele lembra que o chamado hidrogênio verde pode ser um diferencial competitivo a ser explorado pelo complexo portuário santista. “Essa é a novidade para o mundo. A Europa está atrás. Existem diversos fundos internacionais querendo investir em São Paulo. Por que não, de repente, na área do Porto?”, indaga.

O secretário de Acompanhamento Econômico do Ministério da Economia, Alexandre Messa, vislumbra a chegada de empresas para atuar de forma sinérgica com o Porto de Santos, voltadas ao mercado externo.

“Penso que, para isso, teria que ter determinadas condições que, obviamente, atraíssem mais que incentivos fiscais. Fornecedores, estrutura logística para atendê-los, acesso a insumos, energia a preço competitivo. Tudo isso é mais importante”, aponta Messa, lembrando da importância das Zonas de Processamento de Exportação (ZPE).

Por fim, a superintendente institucional de Logística da Suzano, Patrícia Dutra Lascosque, faz um alerta sobre a necessidade de obras estruturais. “Há vários terminais que estão em obras ou em vias de começar. Mas há problemas. Pretendemos fazer investimentos, mas não há garantia de que a Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos) vai estar pronta ao mesmo tempo”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/09/2022



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DOCUMENTOS TÉCNICOS ENVIADOS AO TCU SOBRE A CONCESSÃO DO PORTO DE SANTOS ESTÃO DISPONÍVEIS NO SITE DA ANTAQ

Arquivos enviados ao Tribunal podem ser acessados pela página da Audiência Pública nº 1 de 2022

Brasília, 29/09/2022 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) disponibilizou o acesso para os documentos técnicos relativos à desestatização e concessão da Administração Portuária de Santos (Santos Port Authority) que foram enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU).

As empresas e grupos interessados podem consultar toda documentação acessando as informações da Audiência Pública nº 01/2022, no menu “Participação Social” ou acesse os documentos no link: <https://nuvem.antaq.gov.br/index.php/s/WmQwRQgOht91Fyl>.

Concessão



O prazo do contrato de concessão ficou estipulado em 35 anos, com possibilidade de ser prorrogado por mais cinco - para fins de equilíbrio econômico-financeiro.

O projeto está sendo estruturado de forma a prever R\$ 6,3 bilhões em novos investimentos, onde R\$ 2,1 bilhões de reais serão destinados à infraestrutura portuária e R\$4,2 bilhões de reais para execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá.

O leilão será pelo critério de maior valor de outorga. O lance mínimo estipulado foi de R\$3,01 bilhões.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 30/09/2022



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

PROJETO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS É DISCUTIDO COM POTENCIAIS INVESTIDORES

Market Sounding teve objetivo de esclarecer dúvidas e atualizar as perspectivas do setor

O Ministério da Infraestrutura (MInfra), em parceria com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos do Ministério da Economia (SEPPI/ME), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), reuniu investidores durante dois dias para discutir o projeto de desestatização da autoridade portuária do Porto de Santos.

Entre 28 e 29 de setembro, o Market Sounding reuniu 23 potenciais investidores para debater a modelagem da desestatização, bem como esclarecer dúvidas sobre o projeto. A rodada de reuniões, que ocorreram de forma híbrida – presencial e on-line – teve o objetivo de sondar o mercado e conscientizar os possíveis investidores acerca das perspectivas do setor e as transações do negócio.

As reuniões foram conduzidas pelo secretário-executivo do MInfra, Bruno Eustáquio. Com investimentos totais previstos na ordem de R\$ 20,3 bilhões, o leilão para desestatização da autoridade portuária e a concessão do Porto de Santos deve ocorrer no fim deste ano. Os projetos já estão em análise no Tribunal de Contas da União (TCU).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF

Data: 30/09/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

GOVERNO CENTRAL REGISTRA DÉFICIT PRIMÁRIO DE R\$ 49,97 BILHÕES EM AGOSTO

No acumulado dos oito primeiros meses do ano há superávit de R\$ 22,15 bilhões

O resultado primário do Governo Central — Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central — foi deficitário em R\$ 49,97 bilhões em agosto, em termos nominais, inferior à mediana das



expectativas do Prisma Fiscal do Ministério da Economia, que indicava um déficit primário de R\$ 14,57 bilhões. Em agosto do ano passado foi registrado um déficit primário de R\$ 9,07 bilhões (também em termos nominais). As informações constam do relatório do Resultado do Tesouro Nacional (RTN) de agosto de 2022, divulgado nesta quinta-feira (29/9) em entrevista coletiva no Ministério da Economia.

O Tesouro Nacional e o Banco Central foram deficitários em R\$ 21,98 bilhões, enquanto a Previdência Social (RGPS) apresentou déficit primário de R\$ 27,98 bilhões. Em comparação a agosto de 2021, esse resultado primário decorre da combinação de um aumento real de 8,0% (R\$ 20,66 bilhões) da receita líquida e um acréscimo real de 36,4% (R\$ 61,56 bilhões) da despesa total.

Confira os arquivos com os dados do Boletim Resultado do Tesouro Nacional (RTN) de agosto de 2022 (<https://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/boletim-resultado-do-tesouro-nacional-rtn/2022/8>)

Receitas e despesas

O aumento real da receita líquida em agosto de 2022 é resultado do crescimento nas receitas administradas em R\$ 5,9 bilhões, do crescimento na arrecadação líquida para o RGPS em R\$ 2,47 bilhões e do aumento nas receitas não administradas em R\$ 6,81 bilhões, parcialmente compensados pelo crescimento nas transferências por repartição de receita em R\$ 4,86 bilhões.

Os principais destaques na comparação mensal são acréscimo na arrecadação da estimativa mensal para o Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas (IRPJ) e a Contribuição Social Sobre o Lucro Líquido (CSLL); aumento na arrecadação do Imposto de Renda Retido na Fonte (rendimentos do trabalho e do capital); acréscimo na arrecadação previdenciária (RGPS), devido ao aumento da massa salarial; e o recebimento de dividendos da Petrobras, no montante de R\$ 12,6 bilhões.

A variação real nas despesas totais pode ser explicada principalmente por três fatores. O primeiro foi o aumento de R\$ 13,26 bilhões nos pagamentos de Benefícios Previdenciários, de R\$ 6,07 bilhões nas despesas de Pessoal e Encargos Sociais e de R\$ 6,22 bilhões em Sentenças Judiciais e Precatórios. Esses aumentos são explicados pelo pagamento da torre de precatórios em agosto de 2022, enquanto em 2021 tal pagamento foi realizado no mês de junho. O segundo fator foi o aumento nas despesas Obrigatórias com Controle de Fluxo (R\$ 6,13 bilhões), em razão do acréscimo de R\$ 7,5 bilhões no pagamento de benefícios do Programa Auxílio Brasil. Por fim, o terceiro fator refere-se ao aumento de R\$ 19,07 bilhões nas despesas discricionárias, em função da despesa de R\$ 23,9 bilhões referente ao acordo entre União e Município de São Paulo pela posse do Campo de Marte.

Na direção oposta, o mês de agosto de 2022 registrou uma redução de R\$ 9,29 bilhões nas despesas com Créditos Extraordinários, com destaque àquelas associadas às medidas de combate à Covid-19.

Acumulado do ano

Com o número de agosto, o resultado do Governo Central acumulado no ano (janeiro a agosto) totaliza um superávit primário de R\$ 22,15 bilhões em termos nominais, enquanto no mesmo período de 2021 foi registrado um déficit de R\$ 82,15 bilhões. Esse resultado é composto por um superávit de R\$ 237,93 bilhões do Tesouro Nacional e do Banco Central e por um déficit de R\$ 215,78 bilhões na Previdência Social (RGPS).

Em termos reais, no acumulado até agosto, a receita líquida totalizou um aumento de 13,1% (R\$ 144,66 bilhões), enquanto a despesa aumentou 2,6% (R\$ 30,93 bilhões).



No acumulado de janeiro a agosto de 2022, a receita total teve elevação de R\$ 196,16 bilhões (14,4%), ao passo em que a receita líquida apresentou aumento de R\$ 144,66 bilhões (13,1%), em termos reais, em comparação ao acumulado de janeiro a agosto de 2021.

A despesa total, por sua vez, apresentou alta de R\$ 30,93 bilhões. Isso representa alta de 2,6%, em termos reais, na comparação do acumulado de janeiro a agosto de 2022 como o mesmo período de 2021.

O resultado primário do Governo Central acumulado em 12 meses (até agosto de 2022) foi superavitário em R\$ 74,1 bilhões, equivalente a 0,88% do Produto Interno Bruto (PIB). No acumulado de janeiro a agosto de 2022, o superávit primário é de R\$ 22,15 bilhões, em termos nominais, enquanto no mesmo período de 2021 foi registrado um déficit de R\$ 82,15 bilhões.

Campo de Marte

O Tesouro Nacional informa que, excetuando-se a operação do Campo de Marte, o resultado primário do Governo Central acumulado no ano seria de R\$ 46,1 bilhões, significando uma melhora de resultado de R\$ 128,2 bilhões frente ao mesmo período de 2021.

Pelo acordo relativo ao Campo de Marte, a União reconheceu um crédito em favor do município de São Paulo no valor de R\$ 23,9 bilhões a título de indenização decorrente da ocupação da área. A capital paulista, com esse reconhecimento, obteve compensação de crédito em igual valor na dívida municipal com a União. O acordo não implica movimentação de disponibilidades financeiras.

Não há impacto sobre a dívida bruta do governo geral e sobre o resultado primário do setor público consolidado, uma vez que, em contrapartida à despesa primária da União, ocorreu uma receita primária de R\$ 23,9 bilhões por parte do município de São Paulo.

A equipe do Tesouro Nacional relatou também o impacto de R\$ 25,3 bilhões gerado pelo pagamento de precatórios no mês de agosto como outro fator que impactou o resultado de agosto.

Entrevista

Os dados do relatório do Resultado do Tesouro Nacional (RTN) de agosto de 2022 foram apresentados em coletiva com a participação do secretário do Tesouro Nacional, Paulo Valle; do subsecretário de Planejamento Estratégico da Política Fiscal, David Athayde; e do subsecretário da Dívida Pública, Otavio Ladeira.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 30/09/2022

PORTAL COMPRAS.GOV.BR POSSIBILITA MAIOR COMPETITIVIDADE E MAIS ECONOMIA PARA O PAÍS

Mais de 480 mil fornecedores estão credenciados no sistema, que movimentou, em 2021, cerca de R\$ 149 bilhões em compras da Administração Pública

O Compras.gov.br – portal de compras governamental – movimentou, apenas no primeiro semestre deste ano, mais de R\$ 73 bilhões, sendo 30% desse valor (R\$ 22 bilhões) de Microempresas (ME) e de Empresas de Pequeno porte (EPP). No período, foram homologados 76 mil processos de compras públicas no sistema, que já conta com mais de 480 mil fornecedores, nacionais e internacionais, cadastrados. Em 2021, foram registrados cerca de R\$ 149 bilhões em compras da Administração Pública.

O portal une fornecedores interessados em aumentar o faturamento, e órgãos e instituições da Administração Pública, que buscam oferta de melhores serviços e valores no mercado. O sistema torna o processo de contratações públicas menos burocrático, mais ágil e acessível e está, cada



vez mais, adaptado às exigências dos processos digitais e da Nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/21).

O sistema é gratuito e pode ser utilizado também pelas Administrações públicas municipais, estaduais ou por outros órgãos que executem recursos públicos e queiram adotar procedimentos de licitação previstos na ferramenta. Atualmente, o Compras.gov.br já conta com a adesão de mais de três mil municípios, garantindo competitividade e transparência nas licitações municipais.

Consulte o manual para adesão de estados e municípios. <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2022/setembro/arquivo/manualtermoacessoocomprasestadosmunicipios-2021-8-12.pdf>

Os cidadãos também podem acompanhar informações sobre as compras públicas, já que o portal traz uma página para consulta a uma série de painéis estatísticos sobre gastos públicos, dados dos municípios que utilizam o sistema e dos fornecedores nacionais e internacionais que participam das licitações, entre outras informações relevantes.

Funcionalidades do sistema

No Compras.gov.br, o usuário encontra diversos módulos para a operacionalização das várias etapas ao longo do ciclo da contratação pública, como o cadastro de fornecedores, efetuado a partir do Sistema de Cadastramento Unificado de Fornecedores (Sicaf); o catálogo de materiais e serviços; a divulgação de compras; as salas de disputa; e o publicador de contratos, que apresenta o inteiro teor dos contratos e empenhos com força de contrato no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), como determina a Nova Lei de Licitações e Contratos.

App Compras.gov.br

O aplicativo do Compras.gov.br permite acesso fácil e eficiente às compras públicas, permitindo ao fornecedor efetivar o credenciamento no sistema e apresentar propostas para contratações na modalidade Dispensa de Licitação pelo celular ou tablet. Além disso, as empresas podem ter acesso, diariamente, a oportunidades de contratações e, após o cadastro, receber também notificações conforme a linha de fornecimento cadastrada e do certame que está participando, como homologação de item e convocação, entre outros.

Para se credenciar no sistema pelo aplicativo, os interessados precisam seguir três passos: fazer o download do aplicativo (disponível tanto para Android quanto para iOS), entrar com o login utilizando as credenciais do GOV.BR e inserir o CNPJ ou CPF. Após o credenciamento – que é uma fase obrigatória –, já é possível participar dos processos de contratação.

Como ser um fornecedor do governo

Empresas e pessoas físicas podem vender ou prestar serviços ao governo e, para isso, precisam estar credenciados no Sicaf. O credenciamento pode ser efetuado pelo aplicativo Compras.gov.br, pelo portal na Internet ou diretamente no Sistema, onde também ficam registradas as ocorrências durante as execuções dos contratos celebrados com a Administração Pública.

Também é necessário ter cadastro no Compras.gov.br, que é a ferramenta de trabalho diário para empresas e pessoas físicas realizarem suas vendas para o governo. Ao entrar neste ambiente, o fornecedor acessa a “Área de Trabalho”, local onde estão reunidas todas as ferramentas do sistema.

Acesse o guia com o passo a passo para adesão ao Compras.gov.br. (<https://www.gov.br/compras/pt-br/fornecedor/guia-para-fornecedores.pdf>)

Modalidades de licitação

As empresas interessadas devem observar cada modalidade de licitação, que possuem características específicas e definem a forma como o processo de compra de produtos ou contratação de serviços será conduzido pela Administração Pública.

Na Lei nº 8.666/93, o primeiro critério para escolher de qual modalidade participar era o valor estimado da contratação. No entanto, isso não acontece na Nova Lei de Licitações, que considera o objeto a ser contratado. As modalidades de Convite e Tomada de Preço deixarão de existir a partir do momento em que a Lei nº 8.666 for revogada, enquanto uma nova modalidade será implementada na Nova Lei de Licitações: o Diálogo Competitivo.

A maior parte do volume de recursos é resultado, normalmente, da modalidade Pregão que, no ano passado, alcançou R\$ 105,7 bilhões, enquanto a Dispensa de Licitação registrou R\$ 24 bilhões e a Inexigibilidade de Licitação, R\$ 19 bilhões. Esses e outros dados, ainda nas modalidades Concorrência e Tomada de Preços, estão disponíveis no Painel de Compras.

Participação estrangeira

A participação de fornecedores internacionais nas compras governamentais foi simplificada com a Instrução Normativa nº 10, de fevereiro de 2020, que definiu procedimentos para o cadastro no Sicaf de empresas com ou sem sede no Brasil. Antes, as empresas estrangeiras não podiam se cadastrar no sistema, o que passou a ocorrer em 2020, mediante código identificador específico.

Dos mais de 482 mil fornecedores, pouco menos de 200 são de outros países, como Estados Unidos, Alemanha, China e Espanha.

Consulte informações sobre os fornecedores internacionais. (<https://www.gov.br/compras/pt-br/cidadao/Fornecedores%20Nacionais%20e%20Internacionais>)

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 30/09/2022



PORTAL PORTO GENTE

PORTOS PRIVADOS PEDEM FIM DE REGULACIONES INEFICIENTES EM CARTA A PRESIDENCIAVEIS

Redação Portogente

Associação dos Terminais Portuários Privados defende livre iniciativa e desburocratização

A Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP) divulgou carta aberta aos presidentiáveis em defesa do setor e da “redução sistêmica de custos” logísticos e institucionais para retomar o crescimento do país na cadeia global de comércio. O documento sugere, ainda, que “sejam suprimidas regulações ineficientes” no próximo governo.



Infraestrutura, regulação, segurança jurídica e competitividade são apontadas como “pilares essenciais”. No país em que os portos foram responsáveis por 98,1% do total de exportações em toneladas no ano passado, a ATP reúne 31 empresas associadas e congrega 61 Terminais de Uso Privado (TUPs), que respondem por 60% da movimentação portuária brasileira.

>> **Leia a carta na íntegra clicando aqui**

https://portogente.com.br/images/ATP_carta_presidenciaveis.pdf

A carta atesta que os terminais privados cresceram desde 2013, quando foi sancionada a Lei de Modernização dos Portos. “Contudo, persiste no país uma série de entraves regulatórios que geram distorções e impedem o maior desenvolvimento do setor”, diz. “Existe e persiste uma visão distorcida dos portos privados de que devem ser regulados invasivamente”, afirma.

De lá para cá, segundo a carta, 154 terminais de uso privado investiram mais de R\$ 55 bilhões com recursos próprios para a melhoria da infraestrutura e ampliação de suas capacidades operacionais. Por isso, conforme acrescenta, esse segmento precisa retomar as expectativas de investimento, pois também gera 47 mil empregos diretos e indiretos no país.

Na infraestrutura, o documento ainda sugere logística de transporte integrada, apostando na multimodalidade, a partir da oferta de outros modais de transportes, principalmente de ferrovias, hidrovias e a navegação de cabotagem, que reduzirão parte dos custos logísticos. Segundo a carta, o escoamento dos produtos ainda está atrelado a um sistema “ineficiente”.

A ATP também critica distorções em cláusulas contratuais que impõem ao setor privado exigências e responsabilidades como se fosse equiparado à prestação de serviços das instalações públicas, excluindo-se o direito à livre iniciativa. A carta defende a liberdade de empreender para garantir a disposição dos investidores em aplicar seus projetos no Brasil.

Para otimizar a competitividade, o documento destaca simplificação de procedimentos e harmonização de competências, requisitos e atuação para celeridade na tomada de decisão. A carta diz que os agentes encontram inúmeras barreiras, dentre elas a falta de clareza e o excesso de tempo gasto em procedimentos considerados simples.

“O futuro do Brasil, assim como o desenvolvimento da infraestrutura de transportes, depende de muitos desafios para tornar o custo do produto brasileiro mais competitivo. Por isso, reverberamos, neste manifesto, a confiança de que, a partir da próxima gestão à frente da República Federativa do Brasil, esse conjunto de medidas seja avaliado”, afirma o documento.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 30/09/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A CARTA DA ATP

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A menos de três dias das eleições para a Presidência da República, a Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP) divulgou uma carta aberta aos candidatos defendendo o setor e a “redução sistêmica de custos” logísticos e institucionais, para que o Brasil possa retomar seu crescimento na cadeia global de comércio. Na mensagem, regulação, segurança jurídica e competitividade são tratados como “pilares essenciais” e é destacado que os terminais privados cresceram desde 2013, quando foi sancionada a legislação que ampliou a atuação dessas instalações. Mas o acesso das mercadorias aos complexos marítimos ainda tem como base um “sistema antigo de transportes, desbalanceado entre os modais, ineficiente e com capacidade bem abaixo da necessária”.

A solução para esse cenário, segundo a ATP, passa pelo próximo governo apostar firme na multimodalidade, ampliando a oferta de outros serviços de transporte, em especial o ferroviário, o hidroviário e a navegação de cabotagem (costeira). E também é necessário eliminar os “entraves regulatórios que geram distorções e impedem o maior desenvolvimento do setor” dos terminais



privados, como as normas que impõem a essas instalações exigências semelhantes às cobradas dos portos públicos.

Está claro que o desenvolvimento logístico e de transporte brasileiro passa, essencialmente, pela multimodalidade e pela eliminação de entraves regulatórios. Tal posição é defendida tanto pela ATP como por outras entidades empresariais do segmento e especialistas. E isso mostra o novo papel do poder público, agora sem recursos para grandes obras de infraestrutura, mas responsável por criar as condições para atrair investimentos privados e eliminar barreiras regulatórias que dificultem essas atividades econômicas.

É importante que o futuro presidente da República e sua equipe, principalmente os que vão atuar nas pastas da Infraestrutura e da Economia, tenham consciência dessa nova postura e cumpram sua missão com eficiência e seriedade. Há um setor privado que deseja ampliar sua atuação, mas, para isso, é necessário que o Governo dê as condições - ao menos transparência, segurança jurídica e uma gestão profissional e alinhada com o mercado - para os empresários seguirem com seus projetos. Não se trata de pedir benefícios ou incentivos, mas, essencialmente, que a União demonstre uma postura técnica e eficiente. Infelizmente, algo não muito frequente ao analisarmos os governos anteriores.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

ÍNDICES RECORDES 1

O Porto de Santos (SP) registrou índices recordes de movimentação de cargas no mês passado. Apenas em agosto, foram 14,6 milhões de toneladas, 21,4% a mais do que no mesmo período do último ano, sendo a melhor marca para este mês. No acumulado do ano, foram 110,1 milhões de toneladas, 9% de crescimento. Somente os embarques somaram 80,3 milhões de toneladas (+11,1%) e os desembarques, 29,8 milhões de toneladas (+3,6%). Esses resultados se devem, principalmente, ao aumento nas operações de contêineres e do agronegócio. Todos esses dados integram o relatório operacional do complexo santista em agosto, divulgado na tarde de ontem pela Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos).

ÍNDICES RECORDES 2

O levantamento da SPA também apontou um crescimento de 12% na movimentação de contêineres em agosto, quando foram registrados 456,5 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Considerando o total dos oito primeiros meses do ano, foram 3,3 milhões de TEU, 2,9% a mais e o melhor resultado para esse período. Ainda no acumulado anual, os embarques

ÍNDICES RECORDES 3

Analisando as cargas do agronegócio em agosto, os destaques foram a soja em grão (782,7 mil toneladas, +328,75%), o milho (2,3 milhões de toneladas, +25,2%), o açúcar (2,5 milhões de toneladas, +24,1%), o farelo a granel (831,2 mil toneladas, +63,5%) e a celulose (810,3 mil toneladas, +68,7%). No acumulado do ano, foram a celulose (5,4 milhões de toneladas, +61,2%), o milho (6,4 milhões de toneladas, +78%), a soja em grão (23,8 milhões de toneladas), as carnes (1,5 milhão de toneladas, +31,8%) e os fertilizantes (5,5 milhões de toneladas, +13,1%).

ÍNDICES RECORDES 4

Com essas operações, o Porto de Santos respondeu por 28,9% das transações de comércio exterior do Brasil no mês passado. E dessas operações, quase um terço (30,9%) foi realizada com a China.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/09/2022

NACIONAL - PORTOS PRIVADOS PEDEM FIM DE “REGULAÇÕES INEFICIENTES” EM CARTA A PRESIDENCIÁVEIS

Documento assinado pela ATP defende ainda aumento na oferta de ferrovias hidrovias e a navegação de cabotagem

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



A carta aberta enviada aos presidentiáveis mostra toda a contribuição feita pelos terminais privados desde a aprovação da Lei de Modernização dos Portos

A Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP) divulgou carta aberta aos presidentiáveis em defesa do setor e da “redução sistêmica de custos” logísticos e institucionais para retomar o crescimento do país na cadeia global de comércio. O documento foi entregue na quarta-feira aos

candidatos e publicada ontem.

Segundo a carta, regulação, segurança jurídica e competitividade são considerados “pilares essenciais”. Nela, é atestado que os terminais privados cresceram desde 2013, quando foi sancionada a Lei de Modernização dos Portos.

Contudo, segundo a ATP, o escoamento de produtos ainda está condicionado ao uso de um “sistema antigo de transportes, desbalanceado entre os modais, ineficiente e com capacidade bem abaixo da necessária”.

Para solucionar o problema, a associação afirma que o próximo governo deve apostar na multimodalidade a partir da oferta de outros modais de transporte, principalmente de ferrovias, hidrovias e a navegação de cabotagem.

“Contudo, persiste no País uma série de entraves regulatórios que geram distorções e impedem o maior desenvolvimento do setor”, diz. “Existe e persiste uma visão distorcida dos portos privados de que devem ser regulados invasivamente”, afirma.

Regulação

A carta critica pontos da regulação brasileira para o setor afirmando que no país ainda persiste “uma série de entraves regulatórios que geram distorções e impedem o maior desenvolvimento do setor”, diz. “Existe e persiste uma visão distorcida dos portos privados de que devem ser regulados invasivamente”, afirma.

Segundo a ATP, desde a Lei de Modernização dos Portos (Lei 12.815/2013), 154 terminais de uso privado investiram mais de R\$ 55 bilhões com recursos próprios para a melhoria da infraestrutura e ampliação de suas capacidades operacionais. Por isso, os associados afirmam que o segmento “precisa retomar as expectativas de investimento, pois também gera 47 mil empregos diretos e indiretos no país”.

Livre iniciava

A ATP também critica distorções em cláusulas contratuais que impõem ao setor privado exigências e responsabilidades como se fosse equiparado à prestação de serviços das instalações públicas, excluindo-se o direito à livre iniciava. A carta defende a liberdade de empreender para garantir a disposição dos investidores em aplicar seus projetos no Brasil.



Para otimizar a competitividade, o documento destaca simplificação de procedimentos e harmonização de competências, requisitos e atuação para celeridade na tomada de decisão. A carta diz que os agentes encontram inúmeras barreiras, dentre elas a falta de clareza e o excesso de tempo gasto em procedimentos considerados simples.

“O futuro do Brasil, assim como o desenvolvimento da infraestrutura de transportes, depende de muitos desafios para tornar o custo do produto brasileiro mais competitivo. Por isso, reverberamos, neste manifesto, a confiança de que, a partir da próxima gestão à frente da República Federativa do Brasil, esse conjunto de medidas seja avaliado”, afirma o documento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2022

NACIONAL - GRANEL QUÍMICA VENCE LEILÃO DE ÁREA PARA TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM GOIÁS

Leilão faz parte do Setembro Ferroviário e marca último certame da Valec antes de se tornar Infra AS

Por TALES SILVEIRA tales@portalbenews.com.br

Com outorga ofertada de R\$106 mil, a Granel Química, associada ao Grupo Odell, venceu o leilão para a concessão e exploração de área para implementação de terminal localizado no Pátio Intermodal de Santa Helena de Goiás (GO). O certame feito pela Valec Engenharia, Construções e Ferrovias SA foi realizado ontem.

A empresa foi a única proponente do novo terminal destinado a granéis líquidos e que possui uma área de aproximadamente 4,1 hectares. A Granel Química é especializada na movimentação e armazenagem de granéis líquidos. A futura concessionária já possui operação de terminal em outro pátio ferroviário da Valec, em Porto Nacional (TO).

De acordo com os estudos de viabilidade do empreendimento, os investimentos totais esmados são de aproximadamente R\$ 60 milhões, contemplando obrigação do futuro concessionário de instalar tancagem mínima de 10,15 mil m³.

O terminal fica às margens da Ferrovia Norte-Sul. O prazo da concessão de uso será de 30 anos.

O leilão é um marco do Setembro Ferroviário, mês dedicado a esse modo de transporte pelo Ministério da Infraestrutura (Minfra). Também deve marcar o último leilão da estatal, que deve ser desfeita hoje.

A Valec irá se juntar com a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) para criar a Infra SA. Com a união das duas estatais, o Minfra deixará de ter duas empresas dependentes do Tesouro Nacional, o que reduzirá custos de funcionamento, além de aumentar a autossuficiência e competitividade dessa única empresa. A companhia será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2022

NACIONAL - JANELA DE AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS MUDA A PARTIR DO DIA 1º

Período de tolerância para a chegada dos veículos reduzirá de 5 para 3 horas. As informações são da SPA

Por BÁRBARA FARIAS barbara@portalbenews.com.br



Transportadores terão um período de adaptação de seis meses a partir de 1º de outubro

A Santos Port Authority (SPA), estatal que administra o Porto de Santos (SP), implementará mudanças no agendamento de caminhões a partir de 1º de outubro. A medida vale para veículos que transportam contêineres e carga solta e reduz o período de tolerância para chegada de cinco para três horas.

Segundo a Autoridade Portuária, o objetivo é “proporcionar um fluxo mais fluído ao reduzir a permanência desse tipo de veículo nas cercanias do porto, com benefício de disponibilizar mais janelas de agendamento para os caminhoneiros”.

Atualmente, os terminais marcam um horário no agendamento com a SPA e têm limite de até cinco horas para receber caminhões com carga solta ou containerizada. Com a nova Norma da Autoridade Portuária (NAP), a tolerância para recebimento desses tipos de carga cairá para quatro e depois para três horas.

A redução será feita de forma escalonada. Conforme o cronograma da Autoridade Portuária, no período de 1º de outubro a 31 de dezembro, a tolerância será de quatro horas após a janela de agendamento (uma mais quatro = cinco horas); de 1º de janeiro a 1º de abril de 2023, a tolerância será de três horas após a janela de agendamento (uma mais três = quatro horas); e a partir de 2 de abril de 2023, a tolerância será de duas horas após a janela de agendamento (uma mais duas = três horas).

A norma entrará em vigor no dia 1º de outubro com uma regra transitória para adequação dos transportadores, que terão um período de adaptação de seis meses.

Graneleiros

Para os caminhões de graneis vegetais sólidos não há alteração, pois as cargas chegam de distâncias que exigem dias de viagem. O ajuste do período agendado é feito com a parada obrigatória em pátios reguladores fora do porto, para evitar que os transportadores formem filas nas rodovias ou mesmo nas avenidas de acesso ao complexo portuário. Os caminhões ficam estacionados aguardando a chamada aos terminais. A janela para estas cargas continua sendo de seis horas.

Medida desagradada transportadoras

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Luís Neiva, vê a nova medida com ressalvas. “A redução do período da janela de agendamento não agrada as empresas de transporte, visto que temos muitos fatores que podem interferir negativamente nas suas operações, como, por exemplo, possuímos apenas a Via Anchieta como acesso ao Porto de Santos. Em caso de um acidente, o acesso fica totalmente comprometido e, com prazo mais curto, certamente as empresas serão penalizadas pelo atraso no cumprimento das janelas”, afirmou.

Contudo, Neiva disse também que a SPA se comprometeu a fazer uma avaliação durante a fase transitória. “Existe um comprometimento da SPA, tratado com o Sindisan, que é de avaliar essa transição como um período de teste. E, caso essa alteração impacte negativamente nas operações, o procedimento será revisto”, explicou Neiva.

Informações

Para dúvidas e orientações, os usuários podem entrar em contato com o setor de Sistemas Logísticos da SPA pelo telefone (13) 3202-6565, ramal 2731, ou email portolog@brssz.com. A integra da nova Norma da Autoridade Portuária pode ser acessada no site www.portodesantos.com.br.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/09/2022

NACIONAL - INSCRIÇÕES PARA EDITAL DE INVESTIMENTO SOCIAL DA SANTOS BRASIL SE ENCERRAM HOJE

Podem participar organizações da sociedade civil, de direito privado, de pessoa jurídica com ou sem fins lucrativos, de conselho de direitos e de organizações públicas

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Os projetos e eventos selecionados serão divulgados em novembro, para execução em 2023

SERÃO PRIORIZADAS INICIATIVAS VOLTADAS AOS GRUPOS HISTORICAMENTE MINORIZADOS: CRIANÇAS E ADOLESCENTES, IDOSOS, MULHERES, PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (PCDS) E POPULAÇÃO LGBTQIA+

O prazo de inscrições para o primeiro Edital de Investimento Social Incentivado da Santos Brasil encerrará hoje. O processo de seleção é destinado ao patrocínio de projetos e eventos culturais, esportivos e de educação profissional, complementar e ambiental.

Segundo a Santos Brasil, os projetos e eventos devem contribuir para o desenvolvimento sustentável das comunidades onde a companhia está presente: Barcarena (PA); Guarujá, Santos, São Bernardo do Campo e São Paulo (SP); Imbituba (SC) e São Luís (MA). Serão priorizadas iniciativas voltadas aos grupos historicamente minorizados: crianças e adolescentes, idosos, mulheres, pessoas com deficiência (PCDs) e população LGBTQIA+.

As organizações interessadas devem apresentar suas propostas para o processo de seleção por meio da plataforma Prosas, sistema que conecta patrocinadores e empreendedores sociais. Basta acessar santosbrasil.prosas.com.br. Não há limite máximo de propostas por organização.

Podem participar organizações da sociedade civil, de direito privado, de pessoa jurídica com ou sem fins lucrativos, de conselho de direitos e de organizações pública.

A seleção será norteadas pelas políticas de investimento social, compliance e sustentabilidade da empresa. Os projetos e eventos selecionados serão divulgados em novembro, para execução em 2023.

Os recursos são provenientes de leis de incentivos fiscais nos âmbitos federal e municipal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 30/09/2022

REGIÃO NORDESTE - RN TERÁ POLO PARA ACELERAR STARTUPS E NEGÓCIOS DE ENERGIAS RENOVÁVEIS

Polo Sebrae de Energias Renováveis será um hub de informações, conexões, capacitação e estratégias para atender a empreendedores de todo o País

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



Sede do Centro de Tecnologias do Gás e Energias Renováveis (CTGás-ER), do sistema Senai, onde o novo polo será instalado, em Natal

EM FUTUROS PARQUES OFFSHORE – A SEREM INSTALADOS NO MAR – O POTENCIAL MEDIDO APENAS NO LITORAL DO RN E DO CEARÁ É DE APROXIMADAMENTE 140 GW

O Rio Grande do Norte terá um novo polo de energias renováveis. A iniciativa é do Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequena Empresa (Sebrae), em parceria com o Senai-RN, e foi lançada no fim de agosto. A expectativa é que o projeto seja desenvolvido em três anos, com estruturação iniciada ainda neste semestre.

O Estado foi escolhido para receber o projeto chamado “Polo para Aceleração de Negócios de Energias Renováveis do Brasil” pela experiência no atendimento aos empreendedores do setor e portfólio de soluções desenvolvidas especialmente para o setor de energias renováveis.

O novo empreendimento será um hub de informações, conexões, capacitação e estratégias e atenderá empreendedores de todo o país, além de estabelecer ações integradas entre governanças nos estados, grandes corporações, startups, pequenos negócios e demais atores do ecossistema de inovação.

O Rio Grande do Norte também apresenta potencial para a geração do hidrogênio verde e, inclusive, já conta com um centro de tecnologia que é referência na área para o país, o Centro de Tecnologias do Gás e Energias Renováveis (CTGás ER), do sistema Senai, onde o novo polo será instalado, em Natal.

Os dirigentes e equipe técnica do Sebrae no Rio Grande do Norte apresentaram as condições do estado no segmento de energias limpas durante o Seminário Energia 50+50, realizado em Brasília.

Participaram do evento o presidente do Conselho Deliberativo Estadual, Itamar Manso Maciel, os diretores José Ferreira de Melo Neto (superintendente), João Hélio Cavalcanti (técnico) e Marcelo Toscano (operações), além da gerente de Competitividade do Sebrae-RN, Lorena Roosevelt, e do diretor do CTGás-ER, Rodrigo Diniz, entre outros representantes de instituições ligadas ao setor de energias que operam em terras potiguares.

“O Rio Grande do Norte está fazendo essa revolução, sediando esse Polo de Energia que não podia estar em lugar melhor, em mãos melhores, nem ter uma proposta melhor do que essa”, disse o presidente do Sebrae Nacional, Carlos Melles.

Rodrigo Mello, diretor do Senai, observou a importância do momento vivido pelo eticos sistema de inovação potiguar e que atividades que já vinham crescendo diariamente, voltadas às energias, serão incrementadas a partir desse investimento.

Mello frisa que a chegada do Polo ao HIT terá, entre outros desdobramentos, a criação e o fortalecimento de programas e projetos no setor para todo o Brasil. “Isso, certamente, deverá impulsionar e ampliar a participação de negócios de pequeno porte nessa cadeia produtiva de



gigantes, além, claro, de aumentar ainda mais a importância do Rio Grande do Norte no contexto das atividades de energias renováveis para o Brasil”.

Durante apresentação sobre “o ambiente em que nasce o Polo do Sebrae”, o diretor do Senai-RN chamou a atenção para a força brasileira – e potiguar – na geração de energia e para os impactos da atividade no crescimento econômico.

Só em parques eólicos em terra, são 22 Gigawatts (GW) em capacidade instalada atualmente no país. Em futuros parques offshore – a serem instalados no mar – o potencial medido apenas no litoral do RN e do Ceará é de aproximadamente 140 GW. “São 10 Itaipus”, disse ele, em uma comparação com a maior hidrelétrica em operação no Brasil e segunda maior no mundo.

Nacionalmente, o Brasil tem potencial esmagado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) em 700 GW, número que chega a superar essa marca em outros estudos sobre o setor.

“Nós temos, no Brasil, a maior fronteira do mundo de geração de energia, que é o offshore, e somos um país continental, com sol disponível do Rio Grande do Sul ao Amapá e com uma característica especial no setor de energia solar fotovoltaica: a característica de uma atividade com atuação da empresa local, de micro e pequenas empresas que desenvolvem empregos locais e que fazem circular moeda no município”, ressaltou Rodrigo Mello.

“O momento de dar passos como a instalação do Polo é esse. O momento em que o Brasil cresce, em que o mundo inteiro enxerga o Brasil como provedor de energia, e em que o pequeno negócio não pode ficar longe das oportunidades”, complementou ainda.

INVESTIMENTO

De acordo com Lorena Roosevelt, o projeto de implantação do Polo Sebrae de Energias Renováveis terá investimentos da ordem de R\$ 5 milhões inicialmente, já que a proposta é tornar o equipamento sustentável após as fases de instalação e operação, viabilizadas em parceria entre o Sistema Sebrae e o Senais via CTGás-ER.

A gerente explica que essa união das duas instituições é primordial para efetivar o projeto, uma vez que o CTGásRN já atua na área de capacitação e desenvolvimento tecnológico do setor, sendo o pioneiro nesse polo de suporte no país. Já o Sebrae-RN traz uma experiência de atuação e articulação às empresas que integram as cadeias produtivas de produção de energia.

Dos R\$ 5 milhões previstos para os três primeiros anos do equipamento, cerca de 25% serão aplicados na área de inovação e tecnologia. A expectativa é que o Polo Sebrae de Energias Renováveis esteja consolidado até o terceiro ano do projeto, quando o equipamento ganha efeito de rede e gera monetização de soluções criadas para se tornar autossustentável.

A ideia é atender a todo o Brasil fornecendo informações técnicas para tomada rápida de decisão dos investidores. Será elaborado um radar de oportunidades nos setores fotovoltaicos, eólico e biomassa, principalmente no que se refere ao hidrogênio verde.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - PR: CANDIDATOS QUEREM REESTRUTURAR MODAIS PARA ESCOAR PRODUTOS ATÉ PARANAGUÁ

Aumentar participação do Paraná na pauta de exportações é uma das prioridades de concorrentes ao Governo do Estado

Por **BÁRBARA FARIAS** barbara@portalbenews.com.br



Uma das propostas prevê implantar no Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá uma moega exclusiva para trens que transportam granéis sólidos

Reestruturação das malhas rodoviária e ferroviária para melhorar os acessos ao Porto de Paranaguá e escoamento dos produtos agrícolas e industriais produzidos no Estado do Paraná é uma prioridade entre os candidatos ao Governo do Estado que têm propostas para infraestrutura de transportes. Três mulheres e seis homens concorrem ao cargo máximo do Executivo estadual.

Algumas propostas para o setor englobam investimentos na Estrada de Ferro Paraná Oeste SA (Ferroeste) e no chamado Moegão, uma moega exclusiva para trens que transportam granéis sólidos com destino ao corredor de exportação terrestre do Porto de Paranaguá.

Há ainda projetos voltados à infraestrutura aeroportuária e hidroviária. Todas as sugestões de investimentos em modais de transporte visam o fomento aos setores produtivos e desenvolvimento econômico do estado, com geração de emprego, renda e ampliação da participação do Paraná no comércio exterior.

Nesta série especial Eleições 2022, o jornal e portal BE News publica reportagens sobre as propostas dos candidatos ao cargo majoritário dos 26 estados brasileiros e Distrito Federal para os setores de logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - CANDIDATOS AO GOVERNO DO TOCANTINS QUEREM RECUPERAÇÃO E MELHORIA DAS ESTRADAS

Planos de governo também destacam melhorias nos acessos a Ferrovia Norte-Sul

Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



Entre os planos de governo dos candidatos está a melhoria dos acessos e de dinamização das plataformas de transbordos da Ferrovia Norte Sul (FNS)

Recuperação e melhoria das estradas que cortam o Tocantins serão as prioridades dos candidatos a governador do Estado. É o que constatou o levantamento feito pelo BE News nos planos de todos os postulantes a governador do Tocantins publicados no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

De acordo com dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), o Tocantins se destaca por cinco rodovias no estado: A 153, a BR- 226, que representam os principais eixos de escoação de produtos dentro do estado; a BR-230, a TO-164 e a TO-335, que juntas totalizam uma extensão de 1.960,8 Km.

A economia tocantinense se baseia no comércio, na agricultura (arroz, milho, feijão, soja, melancia), na pecuária e em criações. No setor terciário suas principais atividades estão concentradas em Palmas e também nos municípios que estão localizados às margens da Rodovia Belém-Brasília, principal via de ligação da capital federal com a parte norte do Brasil.

Outro destaque dos planos de governo está na melhoria dos acessos e de dinamização das plataformas de transbordos da Ferrovia Norte Sul (FNS). A ferrovia é reconhecida como um dos mais importantes corredores de escoamento da produção do agronegócio.

Para se ter uma ideia, a VLI, companhia detentora da concessão da FNS, movimentou 6,6 milhões de toneladas de produtos agrícolas no primeiro semestre deste ano. As operações geraram um lucro líquido de R\$ 278 milhões.

Confira todos os planos de governo com todos os detalhes relativos ao setor de infraestrutura citados por todos os candidatos do Tocantins o box a seguir.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/09/2022

ESPECIAL ELEIÇÕES - LOGÍSTICA INTERMODAL EM PAUTA ENTRE CANDIDATOS AO GOVERNO DO PARÁ

Série do BE News traz quais são as sugestões dos candidatos aos segmentos de logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



O Pará conta com três portos públicos: Vila do Conde, Belém e Santarém. Os três contam com acessos rodoviários e fluvio-marítimo

Na série especial de matérias das Eleições 2022, o BE News traz hoje as propostas dos candidatos ao Governo do Estado do Pará relacionadas aos segmentos de logística, infraestrutura de transportes e comércio exterior, registradas no site do Tribunal Superior Eleitoral (TSE).

O estado tem nove candidatos na disputa eleitoral: Adolfo Oliveira (PSOL), Cleber Rabelo (PSTU), Dr Felipe (PRTB), Helder Barbalho (MDB) reeleição, Major Marcony (Solidariedade), Paulo Roseira (AGIR), Shirley Helena (PROS), Sofia Couto (PMB) e Zequinha Marinho (PL).

De acordo com dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano passado, o Pará tem cerca de 8,777 milhões de habitantes.

Em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), a esmava mais recente feita pelo IBGE para o Estado é de 2017, com um total de R\$ 130,9 bilhões, ocupando a 11ª posição no ranking nacional.

O Pará conta com três portos públicos: o Porto de Vila do Conde, em Barcarena, situado à margem direita do Rio Pará; o Porto de Belém, à margem direita da baía de Guajará; e o Porto de Santarém, à margem direita do rio Tapajós. Os três contam com acessos rodoviários e fluvio-marítimo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/09/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BRASIL SUPERA EUA EM COMPETITIVIDADE PARA EXPORTAR SOJA À CHINA, DIZ CEO DA RUMO

Informações: Money Times (29 de setembro de 2022)



O Brasil está entre os líderes em produtividade, mas também na logística... passar os Estados Unidos é muito importante (Imagem: REUTERS/Pascal Rossignol)

No primeiro semestre de 2022, o Brasil superou os Estados Unidos em competitividade, em dólar (USDBLR) por tonelada, para se transportar soja para a China, disse nesta quinta-feira o presidente-

executivo da Rumo (RAIL3), João Alberto de Abreu, durante o evento AgroForum, promovido pelo BTG Pactual (BPAC11).

“O Brasil acaba de tomar a posição dos Estados Unidos como sendo o mais competitivo para transportar os produtos do agronegócio aos seus destinos, estou falando aqui principalmente de China, o principal mercado”, disse o executivo da companhia líder em logística ferroviária no país.

Segundo ele, a discussão agora se dá em como ampliar essa liderança.

“O Brasil está entre os líderes em produtividade, mas também na logística... passar os Estados Unidos é muito importante, isso em função da grande quantidade de investimentos nos últimos anos”, comentou.

“Então, o país não pode mais dizer que, da porteira para fora, não é competitivo”, completou Abreu.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 30/09/2022

VLI ABRE 12 VAGAS EXCLUSIVAS PARA MULHERES NA BAIXADA SANTISTA

Informações: Santa Portal (29 de setembro de 2022)



Foto por: Divulgação/VLI

A VLI abriu nesta quarta-feira (28) um processo seletivo para preencher 12 vagas exclusivas para mulheres atuarem como trainee de maquinista de viagem na Baixada Santista. Além de ser mulher, para se candidatar às vagas é preciso ter ensino médio completo, morar em Santos ou região, bem como ter disponibilidade para trabalhar em regime de escala e turno. As interessadas têm até o dia 14

de outubro para se inscreverem pela página de carreira da empresa.

As selecionadas serão capacitadas para conduzir trens em viagens e terão como benefícios vale-refeição ou vale-alimentação; vale-transporte ou ônibus fretado (dependendo da localização em que irá trabalhar); assistência médica e odontológica; plano de previdência complementar; participação nos lucros e resultados; Gympass (plataforma de academias, com foco em sua saúde e bem-estar); desenvolvimento profissional (por meio da Universidade Corporativa); reembolso educacional; cesta de Natal; auxílio-creche ou auxílio-babá; além de uma rede de descontos em várias lojas, restaurantes, salões e outros.

Inclusão



A analista de Gente da VLI, Lorena Maria Marinho Ribeiro Santana, explica que o trainee de maquinista de viagem faz parte do desenvolvimento da profissional para assumir o cargo de maquinista de viagem.

“Promover a diversidade não é só contratar mais mulheres, é também garantir um ambiente inclusivo e de muito respeito. É dar oportunidades em todas as áreas. Essas 12 vagas são justamente para afirmar que lugar de mulher é onde ela quiser. Inclusive na ferrovia, como futuras maquinistas”, destacou.

O gerente de Operações da VLI na Baixada Santista, Marcelo Costa Zanoni, conta que vem de uma família de mulheres fortes e batalhadoras.

“Nada é mais admirável que uma mulher saber o que quer e não ter medo de ser quem é. Na VLI queremos cada vez mais mulheres em nossas operações, para agregar em qualidade e dar um toque de requinte que só as mulheres têm”.

Formação

Para tornar-se um maquinista, os profissionais podem começar na VLI como trainee operacional. Após um ano nessa função, ele é efetivado como operador de manobra (também é possível ingressar diretamente nesse cargo). A partir de então, é necessário ficar, em média, por três anos nesse cargo para, em seguida, passar a trainee de maquinista de manobra.

A etapa posterior é um treinamento que pode variar de três a seis meses, cumprindo 240 horas de operação assistida e aprovação em provas técnicas teóricas e práticas. Superada essa fase, ocorre a efetivação como maquinista de manobra.

Há ainda a carreira do maquinista de viagem, que também tem início como trainee operacional ou direto como operador de manobra. Depois de aproximadamente três anos nessa função, os profissionais tornam-se trainees de maquinista de viagem, ficando de três a seis meses em treinamento e 360 horas em operação assistida. Ao fim da formação, o profissional se torna maquinista I, podendo trilhar carreira até maquinista IV.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 30/09/2022

MARINHA CRIA CENTRO DE PROJETOS DE SISTEMAS NAVAIS

Informações: SINDOP (29 de setembro de 2022)

O Comando da Marinha do Brasil criou o Centro de Projetos de Sistemas Navais (CPSN), voltado para tarefas técnicas e gerenciais relacionadas aos projetos de concepção, básico e detalhado para o desenvolvimento ou modernização de sistemas navais complexos, especialmente meios navais. A nova estrutura organizacional deverá contribuir com os objetivos estratégicos da força naval, sob a direção de um oficial-general do corpo da Armada ou do corpo de Engenheiros da Marinha.

A portaria que cria o CPSN, publicada esta semana, estabelece que o centro será uma organização militar com semi autonomia administrativa, com apoio da Base de Submarinos da Ilha da Madeira (BSIM), com sede em Itaguaí (RJ), subordinado à Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM). A implantação do CPSN será efetivada de modo progressivo, conforme atos baixados pela diretoria.

Durante a fase de implantação, fica criado o Núcleo de Implantação do Centro de Projetos de Sistemas Navais (NI-CPSN) o qual deverá, gradativamente, assumir a responsabilidade pela estrutura física, organizacional e orçamentária do novo centro. O comandante da Marinha, Almir Garnier Santos, determinou que o núcleo terá suas atividades e organização estruturadas por um regulamento provisório, aprovado pelo diretor-geral de desenvolvimento nuclear e tecnológico, e será considerado automaticamente extinto após a cerimônia de mostra de ativação do CPSN.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 30/09/2022



ROTA BIOCEÂNICA TERÁ CUSTO DE EXPORTAÇÃO 12,63% MENOR POR CADA TONELADA

Informações: Agência Porto (29 de setembro de 2022)

Estudo feito pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) de Mato Grosso do Sul aponta que a Rota Bioceânica trará economia ao bolso de toda a classe produtiva do Estado. A informação é do Portal Correio do Estado.

A distância, o tempo e o custo serão menores, proporcionando maior competitividade aos produtos brasileiros a serem exportados pela nova rota.

Em artigo técnico, a EPL mostra que as exportações saindo de Campo Grande para o porto de Santos (SP) e, de lá, até Shangai, na China, percorrem uma distância de 25.245 km, com um tempo de 54 dias e 8 horas.

Essas mesmas exportações saindo de Antofagasta – no Chile – somam uma distância de 20.929 km, com um tempo de 42 dias e uma hora. São 4.316 km a menos de distância e uma economia 12 dias e 7 horas.

E quando a questão chega ao custo, a economia para o bolso de quem exporta também é satisfatória.

De acordo com o estudo da EPL de Mato Grosso do Sul, a tonelada de qualquer produto saindo pelo porto de Santos tem um custo de US\$ 342,44, enquanto que pelo porto de Antofagasta será de US\$ 299,20.

Em cifras, a economia será de US\$ 33,24 por tonelada, configurando-se em um custo 12,63% menor.

De acordo com a EPL, essas reduções dos custos logísticos e dos tempos de viagem passam a possibilitar um incremento no intercâmbio comercial do Brasil com novos mercados, aumentando a competitividade e fomentando o desenvolvimento regional através da formação de polos industriais e de clusters produtivos, facilitando a inserção do país na cadeia global e a agregação local de valor.

Jaime Verruck, secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento Econômico, Produção e Agricultura Familiar (Semagro) explicou que a fase mais difícil do corredor bioceânico – ou Rota Bioceânica – já passou.

“Brasil, Paraguai, Argentina e Chile estão caminhando nas obras e a previsão é de que tudo fique pronto até o fim de 2025”, disse Jaime Verruck.

Além do custo, tempo e distâncias menores, a produção de Mato Grosso do Sul poderá escoar por quatro portos chilenos.

“Vamos ganhar muito tempo e produtividade. O próximo desafio é mostrar aos argentinos que será importantes estabelecer uma única cabeceira alfandegária em Porto Murtinho. Esse diálogo foi promissor com autoridades chilenas e paraguaias. Todos os projetos já foram aprovados pelos legislativos dos quatro países e uma mudança de governo – em nível federal – não vai mudar o andamento das obras”, detalhou Verruck.

A ponte, em Porto Murtinho, que vai ligar o Mato Grosso do Sul ao Paraguai – a um custo de R\$ 150 milhões, com 13 km de extensão – vai ficar pronta em dezembro de 2024.

As obras já começaram dos dois lados – tanto o brasileiro, quanto o paraguaio. Na Argentina, faltam 100 km de estradas e uma ponte. No Chile e no Paraguai, as obras já foram licitadas.

“Os governos regionais entraram neste circuito e estão fazendo a sua parte, assim como o nosso governo, com a construção do anel viário e a duplicação de um trecho da pista”, frisou Verruck.

Em Porto Murinho, a expectativa de uma conexão entre os oceanos Atlântico e Pacífico tem atraído investimentos em novos terminais e em infraestrutura de apoio ao longo da rota, a exemplo do pátio para estacionamento de caminhões.

Segundo Jaime Verruck, a capacidade é para 400 caminhões.

“O próximo desafio é fazer com que Porto Murinho tenha uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE)”, antecipou Verruck.

A ZPE é uma área de livre comércio com o exterior, que é destinada à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior.

As empresas que se instalam em ZPE têm acesso a tratamentos tributários, cambiais e administrativos específicos do regime.

“No caso de Porto Murinho, produtos que fossem exportados ou importados passariam a ser montados aqui em Mato Grosso do Sul”, acrescentou Verruck.

O secretário disse, ainda, que não mais o menor risco de a obra atrasar.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 30/09/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

DESEMPREGO CAI PARA 8,9% EM AGOSTO, MENOR PATAMAR EM SETE ANOS

Apesar da melhora na taxa de desemprego, país tem 9,7 milhões de brasileiros que procuram uma oportunidade e não encontram; número de empregados sem carteira bate recorde

Por Carolina Nalin — Rio

A taxa de desemprego no país caiu para 8,9% no trimestre encerrado em agosto e atingiu o menor patamar desde o trimestre encerrado em julho de 2015, há sete anos, quando ficou em 8,7%. Isso significa que há 9,7 milhões de brasileiros que procuram uma oportunidade, menor nível desde novembro de 2015. Ao mesmo tempo, o contingente de pessoas ocupadas chegou ao recorde de 99 milhões.

Mas há uma precariedade em parte dos empregos conquistados: há 13,2 milhões de trabalhando sem carteira assinada no setor privado, maior nível da série histórica, iniciada em 2012. O total de trabalhadores informais também atinge seu pico: 39,3 milhões de brasileiros estão nesta condição.

Os dados fazem parte da Pnad Contínua (Pesquisa por Amostra de Domicílios Contínua) e foram divulgados nesta sexta-feira pelo IBGE.

Taxa de desemprego no país em %



Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua mensal

11/2015

População desocupada é a menor desde novembro de 2015

99 milhões

Contingente de pessoas ocupadas atinge 99 milhões, recorde na série histórica, iniciada em 2012

13,2 milhões

Número de empregados sem carteira assinada no setor privado chega a 13,2 milhões de pessoas, maior da série histórica

39,3 milhões

de trabalhadores informais, patamar recorde na série histórica

Economistas ponderam que a Pnad Contínua apontou resultados positivos diante da continuidade da expansão do emprego formal e da população ocupada, hoje recorde de quase 100 milhões. Mas o ritmo de geração de postos de trabalho no terceiro e quarto trimestre do ano tende a desacelerar em relação aos trimestres anteriores.

Claudia Moreno, economista do C6 Bank, avalia que a taxa de desemprego deve cair para 8,7% até o fim do ano, mas a trajetória começa a se inverter a partir do ano que vem por conta dos efeitos dos juros altos e da desaceleração global.

— Projetamos que a taxa de desemprego volte a subir e termine 2023 em 9,5%.

Étore Sanchez, economista-chefe da Ativa Investimentos, prevê que já no fim deste ano os efeitos da política monetária mais austera façam o desemprego voltar a subir.

— A gente está projetando que o próximo mês [setembro] vai continuar esse processo de melhora até chegar a 8,6%, mas essa taxa benigna não deve se manter até o final do ano por conta dos juros. E esse efeito deve ir se agravando no início do ano que vem e cessar somente no último trimestre de 2023, fechando o desemprego em patamar abaixo de 9%, mas ainda pior que 2022.

A XP calcula que a taxa de desemprego encerre o ano em 8,5%, na série com ajuste sazonal. Segundo Daniel Duque, pesquisador Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV), este percentual estaria dentro da chamada taxa de desemprego de equilíbrio, que no Brasil beira entre 7,5% e 8,5%. Ou seja, a tendência é de uma acomodação do indicador nos próximos meses.

Além dos juros, outro fator que pode fazer com que a taxa de desemprego volte a subir no ano que vem é o aumento da taxa de participação, que mede a parcela da população em idade de trabalhar que está empregada ou procurando trabalho.

Duque, do FGV Ibre, explica que boa parte da queda do desemprego está relacionada não só com a geração de vagas, mas com a saída de pessoas força de trabalho e que pós-pandemia ainda não retornaram a busca por oportunidades. Só entra para a estatística de desemprego do IBGE quem não estava trabalhando no período da consulta, mas procurou trabalho nos 30 dias anteriores.

— A queda do desemprego foi bastante beneficiada pelo aumento do valor do Auxílio Brasil de R\$ 400 para R\$ 600. Houve uma redução da força de trabalho no período. Para frente vai depender



muito de como o atual ou o novo governo irá conduzir os programas sociais, mas devemos ver uma recuperação da força de trabalho que deve pressionar a taxa de desemprego — afirma Duque.

Expansão da informalidade

Adriana Beringuy, coordenadora da pesquisa do IBGE, afirma que o mercado de trabalho seguiu no período de junho a agosto o fluxo de recuperação dos postos de trabalho que vem ocorrendo ao longo do ano. Ela pondera, contudo, que o recente aumento do emprego com carteira não inibe a expansão da informalidade, que cresce no país desde o final de 2020 - saindo de 31 milhões para 39,3 milhões em um ano.

— Embora haja um indicativo de crescimento da carteira de trabalho, a população ocupada informal permanece com participação extremamente relevante, seja no processo de recuperação ou de manutenção da ocupação. Ou seja, não necessariamente os informais estão passando a ser formais no mercado de trabalho.

Entre as atividades que registraram aumento na ocupação estão o setor de comércio, que adicionou 566 mil pessoas ao mercado de trabalho; a administração pública, com mais 488 pessoas; e o segmento de outros serviços, onde houve incremento de 211 mil trabalhadores.

Precariedade das condições de trabalho

O resultado apresentado pelo IBGE indica continuidade no processo de recuperação do mercado de trabalho após atingir recorde em 2021, mas esconde uma precariedade das condições de trabalho dos empregos que vêm sendo gerados. Conforme mostra reportagem do GLOBO, pela primeira vez desde 2016 a taxa de desemprego caiu para um dígito, mas quase 70% ganham até dois salários mínimos.

O número de empregados sem carteira assinada no setor privado, estimado em 13,2 milhões de pessoas, é o maior da série histórica, iniciada em 2012. Em três meses, 355 mil pessoas adentraram nesta modalidade de emprego. Em um ano, chega a 1,8 milhão de pessoas.

Por outro lado, o número de empregados com carteira assinada no setor privado aumentou 1,1% e chegou a 36 milhões. O número de empregados no setor público cresceu 4,1% e chegou a 12,1 milhões.

Já a quantidade de trabalhadores por conta própria foi de 25,9 milhões de pessoas, o que representa estabilidade na comparação com o trimestre anterior.

Rendimento fica estável pela 1ª vez pós-pandemia

O recente recuo dos preços ao consumidor, que saiu do patamar de dois dígitos no segundo trimestre deste ano, fez o rendimento ficar estável na comparação anual pela primeira vez pós-pandemia. O salário médio do trabalhador brasileiro chegou a R\$ 2.713 em agosto, o que representa estabilidade em relação ao mesmo período do ano passado (R\$ 2.730).

Adriana Beringuy, do IBGE, explica que a melhora no rendimento está associada à expansão da ocupação com carteira assinada - que possui salários maiores e eleva o salário médio geral -, mas principalmente à retração da inflação.

Perspectivas

O Indicador Antecedente de Emprego (IAEmp) do FGV IBRE subiu 1,2 ponto em agosto, para 82,3 pontos, atingindo o maior nível desde novembro do ano passado (83 pontos). O índice tem como base o mês de junho de 2008 (100 pontos).

— Ainda é preciso cautela pelo patamar baixo que o indicador se encontra, mas a sinalização para os próximos meses é positiva. O ritmo de recuperação nessa reta final de 2022 depende do desempenho da economia. Como há uma expectativa de desaceleração econômica, o mercado de

trabalho tende a seguir a mesma trajetória — avaliou Rodolpho Tobler, economista do FGV IBRE, durante a divulgação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/09/2022

LEILÃO DE ENERGIA TÉRMICA TEM CONTRATAÇÃO DE 3 USINAS NA REGIÃO NORTE E FICA SEM INTERESSADOS NO NORDESTE

Eneva vai construir duas usinas, enquanto a Global Participações Energia (GPE) terá uma

Por João Sorima Neto — São Paulo



Leilão para contratação de energia de térmicas teve apenas interessados na região Norte do país **Divulgação**

O polêmico leilão de reserva de energia de térmicas de gás natural nas regiões Norte e Nordeste do país terminou com a contratação de três usinas apenas no Amazonas, região Norte do país. Não houve interessados na região Nordeste, que inclui os estados do Maranhão e Piauí. O prazo de fornecimento é de 15 anos. O leilão, que vinha sendo questionado na Justiça e aconteceu nesta sexta, em

São Paulo, durou apenas 16 minutos.

O edital previa a contratação de 2 mil megawatts, sendo metade na região Norte, para início de dezembro de 2026. Os outros 50% foram divididos entre Maranhão e Piauí, para início de fornecimento em dezembro de 2027. Para o Piauí, a expectativa era de demanda de contratação de 700 MW. Para o Maranhão, mais 300 MW. Não houve oferta para esses dois produtos.

No caso da região Norte, a expectativa era de contratação de mil MW, mas foram contratados 754 MW de potência, o equivalente a 75% do esperado pelo governo. Foram contratadas três usinas: Azulão II e Azulão IV, pelo grupo Eneva, e UTE Manaus I, pelo Global Participações Energia (GPE). Na prática, deixaram de ser contratados 1,3 mil megawatts de potência.

A receita fixa do leilão foi de R\$ 2,4 bilhões. Os investimentos previstos são de R\$ 4,1 bilhões. Para o leilão se cadastraram 37 projetos termelétricos junto à Empresa de Pesquisa Energética (EPE), totalizando 11,89 GW de potência.

- Cumprimos o que a lei determinou. Então, podemos dizer que houve êxito no leilão - afirmou André Patrus Ayres Pimenta, gerente executivo da Secretaria Executiva de leilões da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Frederico de Araujo Teles, secretário adjunto da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Energético do Ministério das Minas e Energia, disse que o governo vai estudar 'juridicamente' o que fazer em relação ao percentual de energia que não foi contratado.

O leilão foi feito pela Aneel em conjunto com a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Segundo a Aneel, o leilão tem objetivo de reforçar a segurança do sistema elétrico nacional.

- Foram contratados empreendimentos com custo de geração muito menor do que os que foram despachados no ano passado para enfrentar a escassez hídrica - disse Rui Altieri, presidente do Conselho de Administração da CCEE.

Ricardo Tili, diretor da Aneel, disse que nenhuma das ações movidas contra o leilão obteve liminar.

- Trabalhamos com um força tarefa jurídica para tentar reverter eventuais liminares. Neste leilão, houve duas ações propostas, mas nenhuma liminar foi concedida - disse Tili.

Jabuti legislativo

Para Mariana Amim, diretora de Assuntos Técnicos e Regulatórios Associação Nacional dos Consumidores de Energia (Anace) o leilão pode ser considerado exitoso por ter cumprido a lei, mas isso não significa que a inserção de um "jabuti" como este, em forma de lei, no texto de privatização da estatal seja positivo.

- Trata-se de uma prática legislativa absurda e mostra a necessidade de revisar as decisões políticas (e não de política pública) no Congresso. É preciso evitar legados para o futuro em que o consumidor paga. Naquela região não há infraestrutura e é preciso fazer ajustes entre o leilão de oferta e as necessidades reais de cada local. Este modelo que é utilizado está falido - disse Amim.

Ela disse que o país precisa planejar: por exemplo, o Nordeste é uma região onde há mais capacidade de energia renovável. Isso explica porque a região não recebeu nenhuma proposta de energia térmica no leilão de hoje.

- Não gosto da ideia de ter separação de fontes num leilão na hora de contratar energia, seja ela eólica, solar, hídrica, térmica. É preciso ter energia com custo justo. Mas é preciso trazer as fontes mais baratas para cada localidade do país, onde isso barateie a conta e evite crises futuras. É preciso evitar os lobbies - afirmou Amim.

A contratação foi incluída pelo Congresso no projeto de privatização da Eletrobras como um "jabuti" no texto. O leilão foi questionado na Justiça, já que as usinas serão instaladas em regiões sem fornecimento de gás e infraestrutura, o que obriga a construção de gasodutos.

Há temor de que a construção dessas infraestruturas de transporte (gasodutos) sejam incluídas na tarifa, na forma de subsídio. Segundo Ricardo Tili, da Aneel, ainda não é possível calcular o impacto do leilão nas tarifas.

O Instituto Internacional Arayara foi um dos que entrou com uma ação na Justiça Federal nesta semana pedindo o cancelamento do leilão. Um dos argumentos é que nas localidades em que está previsto a construção das térmicas não há infraestrutura de transporte do gás e nem demanda por energia.

"Será necessária a exploração de jazidas de gás, a construção de gasodutos e de rede de transmissão de energia elétrica, haja vista que nas localidades em que se pretende construir as térmicas contratadas no Leilão impugnado não há infraestrutura e muito menos demanda", aponta na ação que corre na Justiça do Distrito Federal.

Luiz Carlos Ciochi, diretor geral do Operador Nacional do Sistema (ONS) disse que a utilização de gás natural, proveniente da Amazônia, não 'desloca' outras fontes renováveis.

- Não vejo problema ambiental nessa contratação. E o gás natural é a melhor fonte para a região de Manaus. Ajuda na segurança energética e traz mais confiança ao sistema - afirmou.

Clarice Ferraz, diretora do Instituto Ilumina, disse que o baixo interesse no leilão é reflexo do risco de judicialização. Para ela, esse certame não deveria ter sido realizado.

- O resultado mostra a inadequação do leilão de um combustível fóssil e caro. Os empreendimentos estão no Amazonas, o que revela a ignorância do governo com as questões ambientais. E isso pode ainda aumentar a geração térmica no Amazonas em um ecossistema já fragilizado.



Ela destacou ainda o impacto tarifário com o projeto:

- O governo quer fazer reserva com energia cara e poluente. Só vamos conhecer os impactos reais com o passar do tempo. Apesar de a gente estimar um preço para o gás, é no momento da operação efetiva que vamos ver quanto custou. E se o que tiver previsto de receita no leilão não tiver sido suficiente, isso é coberto pelo encargo, através das tarifas. E ainda sim o investidor não quis entrar.

Fabiano Gallo, sócio de Energia e Recursos Naturais do Campos Mello Advogados, disse, por sua vez que o resultado foi dentro do esperado:

- O resultado do leilão foi dentro do esperado, com a contratação de térmicas na região Norte, utilizando gás natural onshore. O preço não gerou interesse do mercado para a região Nordeste, em que o combustível seria o GNL, cujo preço está muito alto por conta do cenário internacional.

Walter Fróes, CEO da CMU Comercializadora de Energia, lembrou que o leilão foi a maior interferência do Congresso no setor elétrico brasileiro. Ressaltou que não elas não são necessárias nesse momento.

- Esse é um custo antecipado para a sociedade. Além disso, foi apenas um lance em cada lote, ficando no teto máximo e dois lotes ficarão vagos. Ainda é preciso entender os desdobramentos desse leilão em relação a esses lotes que ficaram vagos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/09/2022

PREÇO DA GASOLINA NOS POSTOS CAI PELA 14 SEMANA SEGUIDA ÀS VÉSPERAS DA ELEIÇÃO

Preço médio do litro passou de R\$ 4,88 para R\$ 4,81, segundo pesquisa da Agência Nacional do Petróleo

Por Bruno Rosa — Rio

O preço médio do litro da gasolina e do diesel vendidos nos postos do país caiu novamente nesta semana, de acordo com dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Na gasolina, o preço médio do litro passou de R\$ 4,88 para R\$ 4,81. Foi a 14ª queda consecutiva no preço do combustível.

O valor médio do litro do diesel também caiu: passou de R\$ 6,71 para R\$ 6,56. É o preço mais baixo desde a semana encerrada no dia sete de maio de 2022 (R\$ 6,63).

Nesta sexta-feira, a Naturgy anunciou que a partir de novembro vai reduzir o preço do gás encanado pela primeira vez desde agosto de 2020. As quedas oscilam entre 2,89% e 6,8% entre as 48 cidades no Estado do Rio em que a concessionária atua.

O maior recuo vai ocorrer no GNV, o gás natural veicular vendido nos postos de combustíveis, seguido do gás encanado usado nas cozinhas de casas e comércio, além do fornecido para a indústria.

A empresa explicou que o novo valor das tarifas "será provocado pela redução no custo de aquisição do gás natural fornecido pela Petrobras". A estatal vem reduzindo os preços em série nos últimos três meses de todos os seus combustíveis por pressão do governo de Jair Bolsonaro de olho na eleição, no próximo domingo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/09/2022

GOVERNO REALIZA NESTA SEXTA POLÊMICO LEILÃO DE TERMELÉTRICAS PREVISTO NA PRIVATIZAÇÃO DA ELETROBRAS

Usinas serão construídas no Norte e no Nordeste, áreas sem oferta de gás natural, e terão contratação obrigatória, o que pode onerar tarifas do país. Certame é questionado na Justiça
Por Gabriel Shinohara — Brasília

A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) realiza nesta sexta-feira um leilão para contratar usinas termelétricas movidas a gás natural em regiões onde sequer há o insumo. Questionada na Justiça, a contratação foi incluída pelo Congresso no projeto de privatização da Eletrobras como um "jabuti" no texto, ou seja, um tema que nada tinha a ver com venda da estatal.

O edital prevê a contratação de 2 mil megawatts, sendo metade na região Norte, que deve começar a funcionar em dezembro de 2026. Os outros 50% divididos entre Maranhão e Piauí, que começam em dezembro de 2027.

Segundo a Aneel, o leilão tem objetivo de reforçar a segurança do sistema elétrico nacional. As termelétricas precisarão obedecer alguns critérios, como gerar energia por 70% do tempo de operação e deverão ser flexíveis para que o operador possa modular a geração entre dias úteis, finais de semana e feriados.

A contratação dessas termelétricas é questionada porque elas serão instaladas em regiões sem fornecimento de gás, o que obriga a construção de gasodutos. Há um temor de que essa infraestrutura de transporte seja incluída na tarifa, na forma de subsídio, o que pode encarecer as contas.

A usina hidrelétrica de Baihetan está equipada com 16 unidades geradoras hidrelétricas, cada uma com capacidade de 1 mil

Adriana Oliveira, head de projetos térmicos da Thymos Energia, explica que o leilão é para reserva de capacidade e não tem como característica entregar a energia para o consumidor final. As térmicas serviriam como uma segurança em casos de falta de chuvas para hidrelétricas, ou vento e sol, no caso de energia eólica e solar.

— Esse é um leilão para entregar capacidade e confiabilidade para o sistema. É reserva porque a térmica fica lá, ela é contratada por disponibilidade. Quando o sistema precisa de requisitos de capacidades, estabilidade, é como se fosse uma proteção para o sistema e não para entregar energia via distribuidora — afirmou.

Clarice Ferraz, diretora do Instituto Ilumina, diz que é necessário ter uma visão sistêmica da energia do país e aponta que necessidade de gerar 70% do tempo de operação traz um dessarranjo para o sistema elétrico.

Ferraz argumenta que com necessidade, as termelétricas acabam sendo priorizadas no momento em que a energia é despachada pelo Operador Nacional do Sistema (ONS), que coordena o sistema elétrico do país.

— Ele desarranja o setor elétrico porque vai onerando e condenando a matriz elétrica brasileira a consumir energia mais cara, essa energia que é perigosa no sentido de que pode ter escassez mesmo. O país não é autossuficiente em gás — disse.

Questionamentos

O Instituto Internacional Arayara entrou com uma ação na Justiça Federal nesta semana pedindo o cancelamento do leilão. Um dos argumentos é que nas localidades em que está previsto a construção das térmicas não há infraestrutura de transporte do gás e nem demanda por energia.



“Será necessária a exploração de jazidas de gás, a construção de gasodutos e de rede de transmissão de energia elétrica, haja vista que nas localidades em que se pretende construir as térmicas contratadas no Leilão impugnado não há infraestrutura e muito menos demanda”, aponta na ação que corre na Justiça do Distrito Federal.

Entidades questionam contratação de termelétricas à gás e temem alta nas contas de luz — Foto: Agência Petrobras

Adriana Oliveira, da Thymos Energia, argumenta que a ideia por trás desses leilões é justamente fomentar a criação da infraestrutura de transporte de gás.

— A grande maioria desses gasodutos hoje são projetos, não existem, um dos intuitos desse leilão é exatamente isso, levar infraestrutura de gás para o interior do Brasil. Por isso foi escolhida as regiões, são lugares que não têm estrutura desenvolvida — disse.

Antes, entidades do setor elétrico e de defesa do consumidor, como a Associação Brasileira dos Grandes Consumidores de Energia e Consumidores Livres (Abrace), o Instituto Clima e Sociedade e o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (Idec), já haviam pedido o cancelamento do leilão também por conta dos possíveis impactos ambientais.

Um estudo do Idec apontou que a tarifa de energia para os consumidores brasileiros poderia aumentar em 10% na média com a contratação das térmicas. Oliveira, da Thymos, não projeta esse aumento porque o consumidor não está diretamente do outro lado.

O leilão

O leilão será realizado às 10h na Câmara de Comercialização de Energia Elétrica, em São Paulo. O custo de referência será de R\$ 444 megawatt-hora, que deverá ser reduzido pelos lances dados.

Oliveira, da Thymos, projeta que o leilão será bem-sucedido, mas há riscos principalmente no caso do Nordeste por conta do preço internacional do gás.

— No Norte a chance é maior porque o gás é nacional. Agora no Nordeste que tem gás importado, existe o risco de não viabilizar por causa da alta do combustível — disse.

Já a diretora do Instituto Ilumina, Clarice Ferraz, pontua que o risco para o Brasil é muito grande porque ao colocar mais termelétricas, aumenta a dependência do país sobre energia fósseis.

— Essas termelétricas são as mais caras mesmo, então você não sabe... tem estimções de quanto vai ser esse preço exatamente, mas a incerteza é enorme porque a gente tá falando desse combustível que é precificado internacionalmente e que está no meio do conflito geopolítico (guerra entre Rússia e Ucrânia) — ressaltou.

As termelétricas poderão ser instaladas em alguns locais pré-determinados. No caso do Maranhão, as localidades previstas na portaria editada pelo governo são a região metropolitana do sudoeste do estado, a capital São Luís e sua região metropolitana.

No Piauí, as construções precisarão acontecer em Teresina ou na Grande Teresina.

Já no Norte, várias regiões estão aptas pela portaria. No Pará, Belém e região metropolitana, assim como Santarém. Já no Amapá, a capital Macapá; no Amazonas, Manaus; no Acre, Rio Branco; Rondônia, Porto Velho; em Tocantins, Palmas e região metropolitana de Gurupi.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 30/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

FÁBRICA DE CHIPS BILIONÁRIA ABANDONADA EM MINAS PODE SER CHANCE DE O BRASIL ENTRAR NA BRIGA GLOBAL

Unidade recebeu R\$ 1,2 bilhão de sócios, entre eles o BNDES, mas jamais chegou a produzir; agora, setor automotivo tenta achar novos investidores para reativar a unidade

Por Cleide Silva

Anunciada em 2012 e com previsão de início de operações três anos depois, mas inativa até agora, a fábrica de semicondutores da Unitec em Minas Gerais, um investimento de mais de R\$ 1,2 bilhão, virou uma espécie de “isca” para atrair grupos internacionais para produzir o componente no Brasil. Hoje, ele é importado da Ásia e sua escassez desde o início da pandemia tem provocado paradas em várias fábricas no mundo, principalmente as de veículos.

Os dois principais acionistas da Unitec são, atualmente, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a empresa argentina Corporación America, com 33% de participação cada. Entre os minoritários estão o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) e as empresas Matec e Intecs.

O uso de suas instalações e infraestrutura em Ribeirão das Neves, na região metropolitana de Belo Horizonte, poderia antecipar em dois anos o início da produção local de chips. Uma fábrica nova pode levar no mínimo quatro anos para ficar pronta.

Foi esse “benefício” – de já ter estrutura para acelerar o processo – que um grupo de dirigentes do setor automotivo e de representantes do governo federal apresentou a dois fabricantes de semicondutores em viagem ao Japão nas duas últimas semanas. Uma delas é a Renesas, uma das grandes produtoras de chips no mundo, com sede em Tóquio.



Fábrica de semicondutores está pronta, mas sem operações Foto: Washington Alves/Light Press/Estadão

O governo brasileiro também informou que, em breve, editará uma Medida Provisória estabelecendo desoneração tributária, alternativas de financiamento e infraestrutura a interessados em investir na produção local.

Outro ponto destacado pelo grupo é o tamanho do mercado brasileiro. Só a indústria automotiva deve demandar quase 4 bilhões de chips por ano, tendo como base uma produção anual de 2,3 milhões de veículos, segundo cálculos da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Cada carro novo tem aproximadamente 1,5 mil microchips.

“Dirigentes das duas empresas japonesas (uma pediu para não ter o nome divulgado) ouviram as propostas, pediram mais informações e vão agendar novos encontros, aqui no Brasil, para discutir o tema”, informa o presidente da entidade, Márcio de Lima Leite, que liderou o grupo em visita ao Japão.

Ele lembra que, em vários países, especialmente na Ásia, há 29 fábricas de semicondutores em construção, projetos que foram iniciados antes da crise de escassez provocada pela pandemia. “Hoje, para comprar equipamentos para a produção, há fila de espera de dois a três anos.”

A produção local passou a ser imprescindível para a indústria brasileira, avalia Leite. A demanda por chips, já bem elevada, vai aumentar substancialmente com o uso do 5G, da internet das coisas e a chegada de carros elétricos, conectados e autônomos.

Histórico conturbado

Há várias justificativas para o não funcionamento da fábrica que seria a primeira da América do Sul a operar em várias etapas da produção de chips. Ela foi idealizada em 2005 pelo ex-presidente da Volkswagen do Brasil, Wolfgang Sauer – que era um dos acionistas, mas faleceu em 2013. Teve como principal sócio, ao lado do BNDES, o empresário Eike Batista, que vendeu sua parte à Corporación America em 2014, logo após os escândalos que levaram seu grupo à falência.

Com essa aquisição de ações, o nome da empresa foi alterado de Six para Unitec, o mesmo que a fábrica de chips do argentino tem no país, onde produz chip para cartões de celulares, documentos de identidade, passaportes e outras aplicações.

A empresa brasileira está em recuperação judicial, com dívidas trabalhistas e tributárias de R\$ 600 milhões. A situação se aprofundou em 2019, quando a IBM, então dona de 18,8% das ações e provedora da tecnologia, abandonou o projeto. A matriz americana vendeu suas operações globais da área de semicondutores, e o comprador não se interessou pela fábrica local.

Marco Aurélio Barreto, sócio da Tauá Partner e responsável pelo processo de recuperação judicial da Unitec, afirma que o projeto também passou por dificuldades em razão de alterações do câmbio, que elevaram os custos dos investimentos em reais pois a maior parte dos equipamentos era importada.

“O que a Unitec mais precisa hoje é de um operador que entenda do tema, que faça design e produção de semicondutores, que tenha clientes e fornecedores”, diz Barreto. O Brasil abriga oito empresas que realizam partes do processo de produção de chips, mas nenhuma que faça a maior parte das etapas.

Em nota enviada ao Estadão, a Corporación America informa também que, em 2015, os bancos públicos suspenderam as linhas de crédito originalmente previstas. “Esta circunstância levou à necessidade dos acionistas aumentarem seus compromissos de capitalização”, diz.

“A Corporación América manifestou interesse em fazer as contribuições correspondentes ‘pari passu’ com os demais sócios mas, infelizmente, eles não quiseram continuar fazendo contribuições de capital”, acrescenta a nota, e hoje a planta permanece em “estado pré-operacional”.

A companhia argentina diz que fez diversas contribuições extraordinárias para garantir a manutenção da empresa e a proteção de seus ativos e que também concedeu linhas de crédito para apoio à Unitec e à proteção de seus ativos. Segundo informações, alguns equipamentos já teriam sido vendidos.

Dívidas trabalhistas

O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Belo Horizonte e região, Geraldo Valgas, diz que a Unitec chegou a ter 150 funcionários que prepararam a fábrica e fizeram testes de produção e simulações. Em 2020, eram apenas 30. A entidade representa dez deles em uma ação trabalhista que, segundo o sindicalista, já está no Tribunal Superior do Trabalho (TST). Ao todo, o grupo pede cerca de R\$ 7 milhões em indenizações.

Quem também tem ação contra a empresa é o BNDES que, além de acionista, emprestou R\$ 173 milhões à Unitec. A instituição afirma que já foi determinada a expedição de carta precatória para penhora de um imóvel dado em hipoteca – uma área da Fazenda Mato Grosso, na própria Ribeirão das Neves.

Segundo o BNDES, “neste momento, com o aquecimento do mercado global de semicondutores, a companhia e seus acionistas têm buscado investidores estratégicos que se alinhem ao seu plano de negócios, com vistas a tornar a empresa operacional.” O BDMG vai na mesma linha e diz apoiar “o processo de busca por um plano de reestruturação que envolva a atração de novos investidores”.

Já a Prefeitura de Ribeirão das Neves informa que não está participando do processo de busca de novos investidores, mas tem interesse em acompanhar o tema. O governo de Minas também diz que a Secretaria de Estado e Desenvolvimento Econômico tem interesse em atrair investimentos para o setor, considerado fundamental para a economia. “Neste sentido, apresentações com potenciais investidores estrangeiros já foram realizadas”, informa a pasta, sem informar se algum deles manifestou interesse.

A falta de semicondutores ainda aflige a indústria automobilística no mundo todo. O fornecimento melhorou em relação ao ano passado, mas está longe de se normalizar. A previsão é de que o problema se mantenha em 2023, mas com menor impacto em relação a este ano. De janeiro até agora, o Brasil deixou de produzir cerca de 170 mil veículos por falta de chips e outros componentes. Em 2021 inteiro foram 378 mil.

Lá fora há 29 fábricas em construção e se o Brasil não entrar nessa onda vamos ficar muito atrasados

Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea

Dados da consultoria internacional AutoForecast Solution (AFS) indicam que, no mundo todo, há uma perda acumulada de produção de 4,2 milhões de veículos neste ano, somando cerca de 15 milhões de unidades desde o início da pandemia. Para o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, a reindustrialização do Brasil passa pela produção de itens hoje só importados, como os semicondutores.

“Lá fora há 29 fábricas em construção e se o Brasil não entrar nessa onda vamos ficar muito atrasados”, diz o executivo. Segundo Leite, nos dois últimos anos ficou muito clara a dependência do Brasil e de outros países da Ásia - maior produtora do componente -, mas governos como o dos EUA, de países europeus e mesmo os asiáticos estão investindo na localização de chips. “Nós não temos escolha”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/09/2022

GOVERNO FRACASSA EM LEILÃO DE ‘TÉRMICAS JABUTIS’ NO NORDESTE PARA CONSTRUIR USINAS ONDE NÃO TEM GÁS

Esta primeira rodada previa a contratação de 1 mil MW no Norte e outros 1 mil MW no Nordeste
Por André Borges

BRASÍLIA - O resultado do leilão realizado pelo governo federal nesta sexta-feira, 30, para contratar novas usinas térmicas de energia, expôs a falta de competitividade dos empreendimentos que foram incluídos, sem critérios técnicos, na lei de privatização da Eletrobras.

As “térmicas jabuti” são resultado de uma imposição do Congresso Nacional que, ao atender o lobby ferrenho de empresários do setor elétrico, tratou de exigir a construção de usinas movidas a gás onde sequer existe gás, uma imposição que terá impacto bilionário no bolso do consumidor de energia. Essa consequência ficou evidente hoje, quando o governo fez o primeiro leilão para contratar usinas embutidas de contrabando na lei de privatização da Eletrobras.

O plano do governo era contratar, hoje, os primeiros 2 mil megawatts (MW) previstos de um total de 8 mil MW que foram determinados pelos projetos jabutis do Congresso. Pela lei da Eletrobras, o governo deve contratar um total de 2.500 MW em usinas da região Norte, outros 1 mil MW no Nordeste, mais 2.500 MW no Centro-Oeste e 2 mil MW no Sudeste.



Térmica no Estado do Rio; leilão do governo para contratar novas usinas expôs falta de competitividade dos empreendimentos que foram incluídos na lei de privatização da Eletrobras. Foto: GNA/Divulgação

Esta primeira rodada previa a contratação de 1 mil MW no Norte e outros 1 mil MW no Nordeste. Para atrair empresas interessadas, o governo estipula um valor máximo que está disposto a pagar pelas usinas que serão erguidas e, neste caso, essa cifra ficou em R\$

444 por cada megawatt-hora produzido. Quando há competição pela instalação de projeto, empresas concorrentes tratam de oferecer valores menores, ou seja, com deságio, para vencerem o leilão. Na prática, isso interessa a todos os consumidores, que pagarão um preço menor pela nova energia produzida. Acontece que nada disso ocorreu hoje.

Na região Norte, o governo conseguiu contratar novas usinas que vão oferecer um total de 752 MW, mas sem nenhum deságio, isto é, tudo será entregue pelo preço-teto estipulado pelo governo, porque não houve competição. Já na região Nordeste, mesmo com esse preço teto, não apareceu nenhuma empresa interessada em erguer uma nova usina, por entender que o custo é inviável devido à falta de estrutura para ter acesso a poços de gás natural.

As empresas Eneva e a Global Participações Energia foram as únicas que fizeram proposta para erguer três usinas: a UTE Manaus I (162,9 MW), a Azulão II e a Azulão IV, que terão 295,42 MW de potência cada. A previsão é que essas térmicas entrem em operação até dezembro de 2026.

“O resultado do leilão mostra as consequências de um erro original, que foi a imposição de projetos em áreas inviáveis pelo Congresso Nacional, por meio da lei de privatização da Eletrobras”, diz Victor Iocca, diretor de energia elétrica da Associação Brasileira dos Grandes Consumidores de Energia (Abrace). “A lei definiu as regiões geográficas que tinham de receber essas térmicas. Isso reduz o interesse, porque ignora planejamento. A falta de competição no leilão é uma evidência clara disso.”

Usinas de energia movidas a gás são instaladas, em praticamente todos os casos, ao lado de grandes centros de consumo ou em áreas próximas ao ponto de extração de gás que será usado para gerar energia elétrica. É uma equação financeira simples: a menor distância significa mais eficiência na geração e menor custo em todo o processo.

Uma vez acionadas, essas usinas são conectadas ao sistema interligado nacional de transmissão de energia, podendo enviar seus watts para qualquer região do País. Por isso, não há motivos técnicos que justifiquem a decisão de erguê-las em áreas mais distantes, já que isso significa mais custo para transporte do gás, além da perda física de energia que se tem em longas linhas de transmissão e o custo desse deslocamento.

Lobby por gasodutos

Especialistas do setor elétrico acreditam que a contratação das usinas, ainda que abaixo do que pretendia o governo, deve aumentar a pressão para que o Congresso Nacional aprove, agora, o projeto de lei que autoriza a construção de milhares de quilômetros de gasodutos, as tubulações que são necessárias para plugar as novas usinas a campos de extração de gás e distribuir a energia até grandes centros consumidores.

No caso dos projetos que foram contratados hoje na região Norte, a dependência de novos gasodutos existe, mas em menor proporção, porque estão relativamente próximas de seus poços.



“Como consumidores, continuamos preocupados e em alerta. Não contratar projetos de geração região Nordeste não significa que a batalha foi vencida. Se o Congresso aprovar o jabuti dos gasodutos, o preço sobe ainda mais”, diz Victor Locca, da Abrace.

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), já declarou que pretende colocar em votação, ainda neste ano, a proposta que viabiliza o chamado “Brasduto”, mais um jabuti, mas que, desta vez, pretende usar dinheiro público para financiar a construção de milhares de quilômetros de gasodutos em todo o País, de forma que possa conectar regiões remotas – e onde não existem poços de gás – a bases de extração do insumo e grandes centros consumidores.

Como mostrou o Estadão, em maio, os planos do Centrão previam a retirada de até R\$ 100 bilhões do lucro com a exploração do pré-sal para quitar o custo dessas obras. Desde 2015, já houve ao menos dez tentativas de criar o fundo para bancar a rede de gasodutos, conhecido como Brasduto, por meio de projetos de lei e medidas provisórias. Nenhuma teve êxito.

A proposta viabiliza projetos de empresários como Carlos Suarez, ex-sócio-fundador da empreiteira OAS. Além das oito distribuidoras no Norte, Nordeste e Centro-Oeste, o empresário possui quatro autorizações para construção de redes de gasodutos. A articulação para viabilizar o novo jabuti para caminhos como o Projeto de Lei 414, texto que trata de medidas de modernização do setor elétrico e que tramita no Congresso.

Impacto ambiental

Juliano Bueno de Araújo, diretor técnico do Instituto Internacional Arayara e da organização Observatório do Petróleo e Gás, membro da Coalizão Gás e Energia, afirma que a falta de interessados no leilão na região Nordeste e a não contratação de usinas do Piauí reflete a falta de infraestrutura de gasodutos, além da perspectiva de uso de recursos públicos para a construção desses gasodutos e criticidade no uso de água.

Araújo afirma ainda que, apesar de os projetos de usinas aprovados no Amazonas terem licença prévia ambiental, estas ainda não possuem Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), necessários para buscarem a licença efetiva de instalação desses projetos.

“O leilão foi um acordo político de interesses do Congresso Federal e que contou com um total desalinhamento junto aos setores energéticos (mercado) e uma adequada condução da Agência Nacional de Energia Elétrica e Empresa de Pesquisa Energética, portanto, subjungando a técnica e interesses nacionais, dando lugar a outros interesses”, comentou o especialista.

Segundo Araújo, as três usinas previstas para o Amazonas ampliarão os impactos de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE). “É uma energia que irá custar R\$ 444 por MWh, sendo que se poderia produzir energia eólica, solar, biomassa e biometano com custos de até 40% menores e com zero emissões.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/09/2022*

COM REVÉS NA ANEEL, CERCO SE FECHA CONTRA USINAS EMERGENCIAIS CONTRATADAS POR BOLSONARO

Depois de analisar argumentos de empresas sobre atrasos em operações, área técnica da agência rejeita explicações e recomenda cancelamento dos contratos

Por André Borges

BRASÍLIA - As usinas térmicas bilionárias que o governo federal contratou no fim do ano passado para afastar riscos de um apagão em pleno ano eleitoral sofreram mais um revés na Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Depois de reanalisar argumentos apresentados por empresas que estão com projetos atrasados e que deveriam estar em operação desde 1º de maio deste ano, a área técnica da agência recomendou a rescisão unilateral desses contratos.

A análise dos técnicos da agência, concluída na quinta-feira, 29, é o principal instrumento utilizado pela diretoria do órgão de fiscalização, para que deem a palavra final sobre o caso. As implicações desse cancelamento podem ter efeitos bilionários sobre cada uma das empresas, conforme regras estabelecidas em seus editais. Como ainda não houve deliberação final, a Aneel não se manifesta sobre o assunto.



Navio-usina da empresa turca Karpowership; quatro unidades estão ancoradas no litoral do Rio de Janeiro, para geração de energia a gás

Um dos alvos da decisão são os quatro navios-usina da empresa turca Karpowership (KPS), que estão ancoradas no litoral carioca, prontas para serem acionadas. Conforme informou o Estadão, a KPS alega que já investiu R\$ 620 milhões em projetos ligados às instalações e que atraso na operação das usinas flutuantes foi causado por fatores que não são de sua responsabilidade. A empresa estimou que o cancelamento de contrato pela Aneel pode

resultar em mais de R\$ 3,7 milhões em punições, o que fatalmente levará a um pesado embate jurídico. A KPS já informou que seus projetos flutuantes estão prontos para operar.

“Recomendamos a submissão desta nota técnica à diretoria colegiada com vistas à rescisão dos contratos”, concluem as áreas de regulação econômica e de fiscalização de geração da Aneel.

A mesma recomendação de cancelamento unilateral de contrato tem como alvo uma usina térmica prevista para operar no município de Gaspar, em Santa Catarina, projeto que pertence ao Grupo Rovema. Ainda não há data confirmada para que a Aneel julgue esses processos, mas a expectativa é de que a decisão final seja anunciada em breve.

A diretoria da agência já havia sinalizado, no mês passado, a decisão de cancelar todos os contratos atrasados, mas acabou por suspender os casos, devido a recursos apresentados pelas empresas. Elas alegam que, antes de extinguirem os contratos de forma unilateral, os diretores devem julgar cada um dos pedidos já apresentados sobre as causas que levaram a essas postergações. Só então poderiam ter uma palavra final sobre o assunto.

Suspensão de multa

Nesta semana, a Karpowership conseguiu uma decisão no Tribunal de Justiça de São Paulo contra a Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE), para suspender a cobrança de uma multa de R\$ 558,386 milhões e a inclusão da empresa no cadastro de inadimplentes da CCEE, que atua como um órgão de liquidação financeira do setor elétrico. A CCEE informou que vai cumprir a decisão judicial.

Por trás da intenção da agência de cancelar os contratos está não apenas o atraso generalizado das usinas, mas o alto custo que o governo se dispôs a pagar para ter essas operações.

Em outubro de 2021, o governo Bolsonaro assinou acordo para instalação de 17 usinas no País, por meio de um contrato simplificado, que driblava diversas etapas comuns a processo de licenciamento ambiental, por exemplo. Foram contratadas 14 usinas movidas a gás, duas a painéis solares e uma a biomassa.

Todas tinham de estar em operação plena no dia 1º de maio de 2022, com possibilidade de prorrogação até 1º de agosto. O prazo apertado tinha como meta gerar energia nos meses de seca e preservar os reservatórios das hidrelétricas. O que aconteceu é que as usinas não foram acionadas, alegando uma série de dificuldades de todo tipo.

Paralelamente, como houve muita chuva, os reservatórios estão cheios e essas usinas, na prática, não são mais necessárias. O governo concordou em pagar um preço médio de R\$ 1.563 pelo megawatt-hora dessas usinas, mais de sete vezes o valor médio contratado em outros leilões. Mais do que isso, o contrato prevê que essas usinas fiquem 100% do tempo ligadas, e até dezembro de 2025. E quem paga a conta são todos os consumidores do País.

Nos cálculos da própria Aneel, está previsto o pagamento de R\$ 11,7 bilhões por ano para essas empresas. Só em 2022, o impacto na conta de luz poderia chegar a um aumento de 3,3%.

Procurada, a Karpowership declarou que não vai comentar o assunto. A Rovema não se manifestou até o fechamento desta reportagem.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 30/09/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

GRANEL QUÍMICA ARREMATTA TERMINAL MULTIMODAL DA FERROVIA NORTE-SUL EM GOIÁS

Na primeira etapa, a Granel Química vai investir R\$ 65 milhões para construção de um terminal com mais de 10 milhões de litros de capacidade para armazenagem de granéis líquidos

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

A Granel Química, empresa de armazenagem de granéis líquidos do grupo norueguês Odfjell no país, venceu ontem o leilão do Pátio Intermodal Santa Helena de Goiás, um terminal da Ferrovia Norte-Sul, realizado pela Valec.

Na primeira etapa, a Granel Química vai investir R\$ 65 milhões para construção de um terminal com mais de 10 milhões de litros de capacidade para armazenagem de granéis líquidos, que pode chegar a 85 milhões de litros no decorrer do período de concessão.

O lote de mais de 41 mil metros quadrados está localizado às margens da Ferrovia Norte-Sul e contará com plataformas para carga e descarga nos modais ferroviário e rodoviário.

Em comunicado, a Granel Química destaca que Santa Helena de Goiás está no meio do chamado “cinturão da cana-de-açúcar”, responsável pela segunda maior produção de açúcar e álcool do país e produtor de biodiesel e commodities agrícolas.

Com a interligação dos portos de Itaqui, no Maranhão, e Santos, em São Paulo, pela Norte-Sul a partir de 2023, a movimentação de granéis líquidos na região será elevada, acrescenta a empresa.

O edital prevê para 2025 a conclusão das obras. “O futuro terminal é mais um importante passo da nossa empresa, alinhado com a criação de valor através de posicionamento de terminais multimodais para granéis em áreas estratégicas, capazes de transformar a logística local e oferecer excelência e competitividade”, diz em nota o gerente-geral da Granel Química, Edson Souki.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/09/2022

CONSELHO DA RUMO APROVA PARTICIPAÇÃO EM EDITAL PARA OPERAÇÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

O contrato prevê investimentos na ordem de R\$ 891 milhões em um prazo de cinco anos da sua assinatura e a cessão será por 35 anos.

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



— **Foto: Reprodução**

A Rumo anunciou que seu conselho de administração aprovou a participação da empresa ou de alguma de suas subsidiárias no chamamento público conduzido pela Autoridade Portuária de Santos para interessados em operar a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

De acordo com a empresa, a Fips será constituída sob a modalidade de associação entre todos os operadores ferroviários interessados e aprovados pela Autoridade Portuária de Santos, com regras

de governança pré-estabelecidas e preservará o modelo de compartilhamento de custos e das operações.

O contrato prevê investimentos na ordem de R\$ 891 milhões em um prazo de cinco anos da sua assinatura e a cessão será por 35 anos. “Os investimentos dos três primeiros anos não acarretarão alterações nas projeções de longo prazo (até 2025) da companhia e já divulgadas”, diz a Rumo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/09/2022

ANVISA FLEXIBILIZA REGRAS DE EMBARQUE EM NAVIOS DE CRUZEIRO

A queda do número de casos e mortes por covid-19 no Brasil motivou a revisão das regras pela agência reguladora

Por Agência Brasil — Brasília

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) decidiu rever as regras para embarque, desembarque e transporte de viajantes em navios de cruzeiro vigentes desde o surgimento da pandemia de covid-19. A queda do número de casos e mortes pela doença no Brasil motivou a revisão.

Não haverá mais, por exemplo, monitoramento constante da situação de saúde dos viajantes a bordo, com testagem diária dos passageiros e tripulantes. O uso de máscara só continua obrigatório em situações específicas, como nos casos de pessoas que tiveram contato com quem suspeita que está doente ou confirmou ter o vírus, e no caso de quarentena na embarcação, quando todos os ocupantes deverão usar máscara.

As embarcações ainda precisam manter o monitoramento de casos a bordo e ter planos de prevenção e resposta à covid-19, mas esse plano não será mais avaliado pela agência antes do início das operações, e sim durante as inspeções. O controle sanitário do embarque passa a aceitar, para admissão de passageiros e tripulantes no navio, o esquema vacinal primário completo ou teste negativo para covid-19. Até então, a vacinação era obrigatória, não podendo ser substituída pela apresentação de teste.

A Anvisa também revogou a proibição de eventos coletivos nos terminais, de operações simultâneas no mesmo terminal, e a obrigatoriedade de vacinação completa aos trabalhadores dos terminais. Também foi revogado o limite de 75% de ocupação da embarcação.



— Foto: Alonso Reyes/Unsplash

Uma novidade trazida pela nova resolução é a de que as embarcações vindas do exterior somente poderão entrar em portos brasileiros designados pela Organização Mundial da Saúde (OMS), de modo a garantir que haja equipe de fiscalização da Anvisa nesses pontos de entrada.

Nessa última decisão, a Anvisa manteve a obrigatoriedade de atendimento médico gratuito a bordo para casos suspeitos, a testagem de casos suspeitos e contatos próximos, a necessidade de isolamento para casos suspeitos a bordo, além da existência de um plano de prevenção e resposta à covid 19 a bordo. As embarcações deverão assegurar reserva mínima de 2% de cabines para isolamento de casos confirmados e suspeitos.

A decisão da diretoria da Anvisa, proferida em reunião extraordinária ocorrida nesta quinta-feira (29), levou em consideração a queda no número de casos e mortes por covid-19 no Brasil. Durante a reunião, o diretor relator, Daniel Fernandes Pereira, destacou em seu voto a redução de 33% no número de casos novos em relação a agosto. A média móvel no mesmo período também segue em tendência de queda, ainda que menos expressiva, de 4%.

“Considerando a evolução do cenário epidemiológico, o avanço da vacinação no Brasil e no mundo, o acompanhamento das operações nas embarcações durante dois meses de operações de cruzeiro nas temporadas 2021/2022, fez-se necessário reavaliar os requisitos para embarque e desembarque e transporte de viajantes em embarcações que circularão pelo Brasil na temporada de navios de cruzeiros 2022/2023, de modo a manter a proporcionalidade e a eficácia das medidas frente ao risco sanitário atual”, disse o relator da resolução aprovada hoje.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 30/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

POVIA ACUMULA PRESIDÊNCIA DO CONSAD DOS PORTOS DO PARANÁ

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 30/09/2022 - 20:00



Pedro Franca/Agência Senado

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários vai complementar mandato 2021/2023 na vaga de representante da União, ocupada anteriormente por Diogo Piloni que, em junho deste ano, assumiu cargo de consultor internacional da Terminal Investment Limited (TiL)

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mario Povia assumiu a presidência do Conselho de Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Consad), nesta sexta-feira (30). Ele vai complementar o mandato 2021/2023 na vaga de representante da União, ocupada anteriormente por Diogo Piloni que, em junho deste ano, assumiu o cargo de consultor internacional da Terminal Investment Limited (TiL). Composto por nove integrantes e com reuniões mensais, o Consad é um órgão de deliberação colegiada, responsável pela orientação geral dos negócios da empresa pública Portos do Paraná, que administra os dois complexos portuários paranaenses.

Servidor efetivo da Antaq, Povia já atuou como superintendente de portos e diretor-geral da autarquia, além de ter sido presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de São Sebastião (SP) e diretor de gestão portuária na Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). Graduado em Tecnologia Operacional Elétrica e bacharelado em Direito com pós-graduação em Administração de Empresas e em Regulação de Serviços Públicos, Povia acumula os cargos de conselheiro do Consad da SCPar Participações; conselheiro do Coinfra (Conselho Superior de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo/Fiesp); e conselheiro nacional do Fórum Brasil Export.

Povia vem conduzindo todas as demandas da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), desde quando assumiu o cargo, principalmente nos trâmites que envolvem a desestatização do Porto de Santos (SP). “Estamos com demandas por outros portos além de Santos, estamos vendo isso com bastante prioridade e interesse no desenvolvimento de um bom modelo. Recentemente, foi concluída a concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), responsável pela administração dos portos de Vitória (ES) e Barra do Riacho (ES). Pretendemos replicar um modelo parecido com o que foi adotado lá em Santos”, disse Povia, durante o 5º Congresso de Direito Marítimo e Portuário da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), no último dia 15.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022

KARPOWERSHIP RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA OPERAÇÃO COMERCIAL DE TÉRMICAS FLUTUANTES

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30/09/2022 - 19:47



Arquivo/Divulgação

Nesta sexta-feira (30), Antaq publicou termo de liberação de operação e habilitação de terminal de uso privado ao tráfego internacional para projeto da empresa turca em Itaguaí (RJ).

A Karpowership informou, nesta sexta-feira (30), que recebeu autorização para iniciar a operação comercial das suas termelétricas flutuantes, que estão ancoradas no Porto de Itaguaí (RJ). Em nota, a empresa turca afirmou que todos os testes exigidos

pelas autoridades foram realizados com sucesso e segurança. Os 'Powerships' são abastecidos por uma unidade flutuante de armazenamento e regaseificação (FSRU). A Karpowership foi uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural realizado em outubro do ano passado. O projeto é temporário e tem duração total de 44 meses.

“O projeto está pronto para operar com tecnologia de ponta e segue altos padrões internacionais de sustentabilidade”, informou à reportagem. A companhia enfatizou que segue os trâmites administrativos e cumpre todas as normas e demandas das autoridades, respeitando a legislação brasileira.

O projeto está localizado na região de influência do Distrito Industrial de Santa Cruz (RJ) e tem capacidade para gerar 560 MW, o suficiente para abastecer dois milhões de pessoas. A fonte primária de energia é o gás natural. A energia é conduzida pela linha de transmissão de 14,6 km, que garante o acesso ao sistema elétrico brasileiro por meio da conexão com a subestação de Furnas.

O termo de liberação de operação (TLO) da Superintendência de Outorgas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (SOG/Antaq), publicado hoje no Diário Oficial, autoriza a empresa a operar

integralmente o conjunto de embarcações que formam a instalação flutuante de regaseificação para geração de energia elétrica "UTE Rio de Janeiro", fundeadas na Baía de Sepetiba, dentro da poligonal do porto organizado de Itaguaí.

No TLO, o superintendente de outorgas da Antaq, Renildo Barros, ressaltou que a autorização não desonera a empresa do atendimento aos padrões de segurança exigidos pelos entes intervenientes na operação — Marinha do Brasil, Corpo de Bombeiros e órgão de meio ambiente (Instituto Estadual do Ambiente — Inea), conforme suas respectivas competências.

A SOG/Antaq também publicou a habilitação de terminal de uso privado ao tráfego internacional para a Karpowership Brasil, em face ao atendimento das condições adequadas para a realização de operações portuárias, respeitadas as características do projeto, o atendimento às exigências dos demais órgãos envolvidos.

Em junho, a Karpowership assinou um contrato de passagem com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) para a instalação, pela empresa estrangeira, de torres de distribuição de energia elétrica e passagem aérea da linha de transmissão dentro da área de abrangência do Porto de Itaguaí (RJ). O projeto apresentado à autoridade portuária prevê para a Baía de Sepetiba quatro termelétricas flutuantes ('Porsud I e II' e 'Karkey I e II'), uma FSRU de gás natural liquefeito (GNL), além da instalação de 36 torres temporárias para transmissão da energia gerada, ancoradas em terra e mar.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/09/2022

INDÚSTRIA NAVAL CRIA NOVAS OPORTUNIDADES PARA PROFISSIONAIS

Por Marjorie Avelar INDÚSTRIA NAVAL 30/09/2022 - 17:42



Arquivo/Divulgação

Em 2022, setor gerou aproximadamente cinco mil vagas, com destaque para mobilização de programas da Marinha do Brasil. Modec pretende fechar ano com contratação de 700 profissionais. Brasfels fará recrutamento de engenheiros e trabalhadores da área industrial

Após um período de crise econômica tanto no Brasil como no restante do mundo, agravada pela pandemia de Covid-19 a partir de 2020, a indústria naval volta a ganhar novos ares, oferecendo oportunidades para o mercado de trabalho. É o caso da Modec, que pretende fechar o ano com a contratação de 700 profissionais. Ao todo são 23 áreas diferentes abertas para profissionais do segmento offshore e 29 onshore, além de vagas para o Programa Jovem Aprendiz para todo o Brasil, com destaque para Macaé (RJ), Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP), além de outro país, Cingapura.

De acordo com Henrique Toledo, diretor do Departamento de Pessoas da Modec, a disponibilidade de empregos decorre do fato de que, além das 12 unidades em operação no país, a multinacional está comissionando mais três plataformas: o FPSO Almirante Barroso MV32, que está em navegação rumo ao Brasil e tem chegada prevista para outubro, em Angra dos Reis (RJ), e cujo comissionamento será concluído; além do FPSO Anita Garibaldi MV33 e o FPSO Bacalhau, ambos em comissionamento na Ásia.

Algo em torno de 25% de toda a produção nacional de petróleo e gás do país é feita pela frota de 12 embarcações operadas pela multinacional. A companhia opera plataformas para Petrobras, Total



(FPSO Cidade de Caraguatatuba MV27) e Shell (FPSO Fluminense), além de estar em fase de construção de uma unidade para a Equinor – o FPSO Bacalhau.

“Com a expansão da nossa frota e atividades no Brasil, a Modec estima contratar mais de 700 pessoas, somente em 2022. Nossas oportunidades são para profissionais em diferentes estágios da carreira e para as áreas mais diversas, tanto onshore quanto offshore. Temos programas específicos para jovens profissionais como programas de estágio e programa de trainees, sendo que o último é voltado a engenheiros recém-formados, bem como oportunidades para profissionais mais experientes”, informou Toledo à Portos e Navios.

Segundo o diretor, todas as vagas de emprego são divulgadas, constantemente, no Portal de Oportunidades. Caso o profissional não encontre algo com seu perfil, neste momento, a recomendação é que ele ou ela cadastre seu currículo mesmo assim. Isso porque, uma vez registrado no site da empresa, o perfil poderá ser consultado e considerado sempre que surgir uma nova oportunidade na empresa.

“A Modec é uma das empresas que mais cresce no segmento de óleo e gás brasileiro. Apenas entre 2021 e 2023, nossas operações no Brasil vão aumentar em 40%. Além disso, temos embarcações com contratos de operação, pelo menos, pelos próximos 20 anos. Isso permite oferecer, aos nossos empregados, uma carreira consistente e duradoura”, disse Toledo, acrescentando que a Modec investe, permanentemente, em seus times para que cresçam profissionalmente e estejam preparados para oportunidades de desenvolvimento profissional dentro e fora do Brasil.

O estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis (RJ), também está em fase de expansão, a partir da execução de uma série de projetos para o país, incluindo trabalhos na P-78, uma das maiores FPSOs do Brasil, para a Petrobras, de acordo com informações do presidente da empresa, Herman Effendy. “Também estamos executando um trabalho no FPSO Almirante Tamandaré para a SBM. Recentemente também conseguimos obter um contrato para o FPSO P-80, que estará no mesmo nível que as maiores plataformas de produção de petróleo do Brasil”, informou o executivo à Portos e Navios.

Effendy destacou que, atualmente, o Brasfels tem uma equipe com mais de 4 mil funcionários trabalhando nos projetos no estaleiro: “Estamos avançando com base no andamento dos projetos e nos próximos trabalhos. Com o trabalho na P-80, previsto para iniciar no próximo ano no Brasfels, estamos embarcando em uma campanha de recrutamento de funcionários para vários cargos, como engenheiros, funções industriais, entre outros”.

“O Brasfels tem construído uma reputação como um empregador responsável, em Angra dos Reis, desde que iniciamos nossas operações em 2000. Estamos comprometidos com o bem-estar de nossa equipe e com o crescimento da comunidade local”, afirmou Effendy. Os currículos podem ser enviados pelo site.

Cenário poderia ser melhor

Sérgio Bacci, vice-presidente executivo do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), destacou que o setor deve fechar 2022 com a geração de 5 mil novos empregos: “Isso decorre mais da contratação para as demandas do Navio de Apoio Antártico (NAPAnt) da Marinha do Brasil, no estaleiro Jurong Aracruz (EJA), Espírito Santo; das fragatas no Estaleiro Brasil Sul, em Santa Catarina; e dos submarinos no ICN (Itaguaí Construções Navais), em Itaguaí (RJ)”.

Em relação às oportunidades do setor de petróleo, Bacci disse que têm sido quase zero, pelo fato de que não há nenhuma plataforma sendo construída no Brasil. “O máximo, que vem sendo feito, são módulos no estaleiro EBR em São José do Norte, no Rio Grande do Sul, e no estaleiro Brasfels, em Angra dos Reis. Aliás, desde 2016 que não se constrói nenhuma plataforma na área de petróleo e gás no país”.

Na visão de Bacci, se a Petrobras não encomendar nada dentro do Brasil, dificilmente outras operadoras vão fazer o mesmo. "Elas podem alegar que se a Petrobras, que é uma empresa brasileira que faz suas encomendas por aqui, não tem feito isso, por qual motivo fariam o mesmo? Nossa esperança é que haja uma mudança governamental, no ano que vem, para que consigamos fazer com que a Petrobras retome, pelo menos, parte da construção da área de petróleo no país. Estamos conversando sobre isso, até para que outras operadoras se animem em construir por aqui", disse o vice-presidente executivo do Sinaval.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022

ALTO POTENCIAL EM ÁGUAS RASAS DEVE ADIAR EÓLICAS 'FLOATING' NO BRASIL

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 30/09/2022 - 17:18



Arquivo/Divulgação

Empresas avaliam que torres com fundações flutuantes encarecem orçamento dos projetos e preço do MW em comparação a unidades fixas, que são instaladas mais perto da costa

O potencial de geração eólica em águas rasas deve adiar projetos de instalações com fundações flutuantes na costa brasileira. A avaliação é que as instalações ampliam o orçamento de unidades 'floating' e encarecem o preço do megawatt (MW) dos projetos. Em contrapartida, existem cálculos

de que o potencial de geração das torres flutuantes pode ser até quatro vezes maior do que o das fixas. O CEO da Prumo Logística, Rogério Zampronha, observa que existem mais de 160 GW em projetos eólicos offshore que pediram algum tipo de licenciamento ambiental, principalmente nas regiões Nordeste, Sudeste e no Sul. Segundo o executivo, o maior parte deles prevê parques perto da costa.

"Praticamente todos são de águas rasas para eólica offshore — de 12 a 15 metros, até 50 metros de profundidade — o que eliminaria a necessidade nos próximos anos de vermos eólicas flutuantes", comentou Zampronha, que mediu, na última quinta-feira (29), o painel "O desenvolvimento do mercado de geração de energia eólica offshore no Brasil", na Rio Oil & Gas.

Na ocasião, o CEO da EDF Renewables do Brasil, André Salgado, concordou que a fundação flutuante é mais cara. Salgado explicou que esse tipo de instalação aumenta a complexidade dos projetos e é mais apropriada para países que não têm águas rasas e que precisam do offshore. Ele disse que a maior parte do potencial de geração a ser desenvolvido é de fundações fixas. "Ainda temos muitos anos pela frente para explorar sem pensar em 'floating', apesar de ser uma tecnologia em desenvolvimento. Ela está disponível e, dependendo da necessidade, pode ser utilizada", analisou Salgado.

O gerente de desenvolvimento de negócios na Equinor, André Leite, ponderou que o potencial de geração eólica no mar das instalações flutuantes é quatro vezes maior do que o das fixas. Ele estima que o potencial eólico offshore no mundo tenha uma proporção da ordem de 80% de flutuantes para 20% de fixas, o que pressionará os países numa escala impressionante, no caso de substituição de combustíveis fósseis. "Os 170 GW, em termos de futuro do mundo, é só o começo. O flutuante tem quatro vezes mais para ser explorado. Temos que pensar nisso quando temos esse debate. É uma conversa com dimensão de longo prazo", projetou Leite.

Salgado, da EDF Renewables do Brasil, apontou a necessidade de se levar em consideração a diferença regional. Ele citou que regiões da Ásia e do Pacífico possuem apenas a fundação flutuante

como opção, enquanto o Brasil tem uma capacidade enorme de desenvolvimento de instalações eólicas fixas no mar, adiando a demanda por unidades flutuantes.

A diretora executiva de renováveis do grupo Neoenergia, Laura Porto, também acredita que as instalações fixas são a tendência para a costa brasileira num primeiro momento. “Claro que será preciso investir no desenvolvimento tecnológico da flutuante, mas temos a grande oportunidade de utilizar a fixa”, avaliou Laura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022

INDUSTRIA NAVAL - ERRAMOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 30/09/2022 - 13:02

Na reportagem sobre bases de apoio offshore, na edição 731 (setembro/outubro de 2022) da revista impressa, atribuímos equivocadamente informações ao diretor-executivo da Bases de Apoio Offshore da Wilson Sons, Gilberto Cardarelli, em dois parágrafos (no final da página 18 e no início da página 19). As informações são do diretor do grupo Edison Chouest Offshore, Ricardo Chagas. O assinante pode consultar a versão atualizada do texto no site da Portos e Navios. Pelo erro pedimos desculpas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022

APÓS INSTABILIDADES, EMPRESAS DE APOIO MARÍTIMO SENTEM REAQUECIMENTO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 30/09/2022 - 12:55



Após um período de muitas instabilidades e desafios, o segmento de apoio marítimo começa a vivenciar um momento de renovação que era muito aguardado. Projetos que haviam sido adiados dos planos de negócios da Petrobras e de outras operadoras começaram a sair do papel. A Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) avalia que o segmento retoma as expectativas de renovação da frota que foram freadas por força da pandemia. Além do suporte a ativos de petróleo, as empresas já olham para oportunidades futuras, como para projetos de

parques eólicos offshore. O setor de apoio offshore segue atento às questões regulatórias e às mudanças trazidas pelo BR do Mar (Lei 14.301/2022).

As companhias de apoio offshore relatam ter superado um aumento dos custos operacionais da ordem de 30% com a adoção dos protocolos sanitários no pico da pandemia. “Ainda assim, o mercado superou o baque e já temos mais de 400 embarcações operando. A bandeira brasileira, que durante um período esteve ociosa, voltou a ser contratada. É momento de novas adaptações, de se pensar no futuro e na necessidade de renovação da frota”, afirmou a vice-presidente da Abeam e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Lilian Schaefer, durante painel da 16ª Navalshore.

A Wilson Sons Ultratug (WSUT) nota o início de uma recuperação consistente em 2022, considerando os novos projetos e investimentos em curso e também os anunciados pelas empresas de petróleo. A expectativa da empresa é que o crescimento seja mais robusto nos próximos anos, com um volume de contratação ainda maior e uma recuperação de diárias ainda mais forte. “Experimentamos uma recuperação da demanda de afretamento de embarcações e, conseqüentemente, uma recuperação interessante das diárias contratadas. Acreditamos que o



momento é de recuperação consistente”, afirma o diretor-executivo da WSUT Offshore, Gustavo Machado.

A Starnav enxerga oportunidades e a expansão da produção de petróleo no país de forma consistente. A empresa acredita que o número de embarcações de apoio offshore em atuação no mercado brasileiro é um indicativo de que a atividade permanecerá em crescimento. “Durante o último ano, pudemos notar um reaquecimento gradativo do mercado de apoio marítimo, tanto por demandas mais frequentes do mercado spot, como também pelas oportunidades de médio e longo prazo divulgadas pelas empresas do setor”, analisa o gerente comercial da empresa, Vinícius Balbinott Silva.

Para a Starnav, o mercado de apoio offshore seguirá com demanda crescente por embarcações tecnológicas, de grande capacidade, segurança e eficiência, em linha com a atual frota da empresa. Além do mercado de petróleo e gás, a Starnav vislumbra as perspectivas futuras para embarcações de apoio também para atendimento a eólicas offshore, mercado que carece de regulamentação, mas está no radar dentro das atividades do apoio marítimo.

Balbinott acrescenta que o futuro afretamento de embarcações de apoio marítimo para eólicas offshore já vem sendo amplamente discutido pelos mais diversos atores do setor de apoio marítimo. “Este mercado ainda carece de regulamentação. Seguiremos acompanhando as novidades do setor e estaremos prontos para atender futuras demandas neste novo segmento”, projeta o gerente comercial.

Ele destaca que grandes empresas petroleiras têm buscado cada vez mais o emprego de embarcações com especificações flexíveis (multipropósito), que possam atender às mais diversas demandas, otimizando suas operações e, eventualmente, minimizando o número total de embarcações contratadas. “A Starnav constantemente está estudando novos investimentos com relação a novas construções ou mesmo conversões para frota existente voltadas para o segmento de apoio marítimo. Não temos como antecipar maiores detalhes, mas novos investimentos estão continuamente em nosso radar”, ressalta Balbinott.

A empresa de apoio marítimo e portuário Camorim também tem nítida a sensação de reaquecimento do segmento e boas perspectivas para os próximos anos. “O cenário, definitivamente, foi de crescimento. Nos últimos 12 meses, estivemos em uma busca constante por investimento e soluções eficientes para conseguir atender ao crescimento do setor. Foi um bom ano para a empresa e pretendemos manter este cenário positivo”, destaca o diretor da Camorim, Eduardo Adami.

A empresa tem mais de 80% das embarcações offshore operantes e almeja alcançar 100% até 2023. Com 12 contratos offshore em vigor, a Camorim registrou em 2022 o maior número de contratos de longo prazo de sua história. A empresa se mantém como o fornecedor com maior número de LHs (manuseio de linhas e amarrações) em contrato com a Petrobras.

Adami explica que o aumento da demanda permitiu à empresa investir de forma substancial na frota este ano. A Camorim adquiriu três embarcações, reativou outras três que estavam em lay-up e está concluindo a construção de mais um LH em seu estaleiro, com entrega prevista para o primeiro trimestre de 2023.

Além dos bids da Petrobras e de contratos de outras petroleiras, a Camorim observa o atendimento às demandas de plataformas em paradas técnicas continuando como uma demanda forte para a empresa, que aposta na capacidade de oferecer apoio logístico completo aos clientes. Adami diz que a empresa tem como diferencial a frota diversificada, que inclui balsas, lanchas, rebocadores de todos os portes e embarcações offshore.

A Camorim conta ainda com um terminal de uso privado (TUP) para embarque e movimentação de cargas e salas equipadas para instalação de bases offshore de clientes dentro do próprio estaleiro



Camorim, em Niterói (RJ). Outros segmentos promissores, segundo Adami, são o apoio às obras submarinas offshore e à energia eólica offshore.

Na visão da empresa, é necessário sempre acompanhar a modernização do segmento. O diretor da Camorim ressalta que embarcações defasadas não deixam de ser utilizadas, porém acabam por perder espaço no mercado. Ele destaca que entre as embarcações mais demandadas nesse setor atualmente estão PSVs (transporte de suprimentos) e AHTS (manuseio de âncoras) com DP2 (posicionamento dinâmico) e LHs de 45 BP.

A Locar, especializada em movimentação de cargas e pessoas, percebe uma demanda acentuada de propostas para o fim deste ano e para 2023. A empresa espera que os projetos possam acontecer para que as boas previsões para 2023 em diante se materializem. O vice-presidente da Locar, José Henrique Bravo Alves, conta que existem preocupações com investimentos cujas taxas de juros são impraticáveis no momento, devido à alta da inflação e à dificuldade de repasse aos preços. Outro aspecto que não pode ser desconsiderado, segundo ele, são as decisões políticas para implantação dos projetos.

Bravo relata que os últimos 12 meses foram de preparação de ativos e instalações para o desafio que a Locar vislumbra para os próximos anos: receitas melhores do que 2021. A leitura da empresa é que já existe uma melhoria nas contratações de serviços de apoio marítimo em comparação a 2021, relativa a rebocadores, balsas e cábreas operadas pela empresa.

Nos últimos dois anos, os investimentos realizados pela Locar, no negócio marítimo, foram basicamente de manutenção dos atuais ativos e melhoria das instalações da base. “A Petrobras e as demais petroleiras são vitais ao negócio de apoio marítimo. Este segmento representa cerca de 80% dos negócios que realizamos nesta área. Mas estamos com boas e grandes expectativas também para o segmento eólico offshore”, analisa Bravo.

O vice-presidente da Locar também observa projetos de desmantelamento de plataformas de petróleo ainda em fase de desenvolvimento, mas com potencial de gerar um acréscimo considerável de atividades ao segmento. Ele diz que a empresa vem participando de algumas concorrências e espera entrar ativamente neste negócio, seja como fornecedora, seja como gestora dos serviços.

“Estamos otimistas com as perspectivas futuras de curto prazo para utilização plena de nossos ativos. Porém, embora consigamos perceber oportunidades distintas em quantidade e diversidade de equipamentos para os próximos anos, não estamos estimulados a investimentos. Notadamente, pelas considerações relativas a juros e inflação”, comenta Bravo. Ele adianta que os futuros investimentos da empresa vão considerar questões ambientais e que o perfil e a área de atuação da Locar devem estar focados nos atuais equipamentos, alguns podendo ter maior capacidade.

Machado, da WSUT, diz que a empresa adotou duas estratégias principais para o desenvolvimento da frota. Uma delas foi a conversão de embarcações para maximizar a empregabilidade da frota e para ampliar o escopo de operações, atendendo às necessidades operacionais dos clientes. Outra frente voltou-se a parcerias estratégicas para operação de frota complementar que a empresa hoje opera, utilizando a tonelagem disponível de embarcações construídas no Brasil.

Na visão da empresa, as principais demandas ainda são das empresas de petróleo — Petrobras, IOCs (International Oil Companies) e empresas independentes. Machado ressalta que há contratações relevantes de empresas que atuam em projetos especiais como EPCs, geodésia, sísmica e ship-to-ship — que, de alguma forma, estão associadas às atividades das petroleiras. “Há no horizonte o desenvolvimento da navegação de apoio marítimo para atendimento ao novo mercado de geração de energia eólica offshore”, projeta o diretor-executivo da WSUT.

A empresa identifica alterações relevantes nas especificações técnicas predominantes nas embarcações de apoio marítimo, com destaque à preferência por embarcações com sistema de posicionamento dinâmico do tipo DP2. Machado explica que parte relevante das embarcações do



Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam) foi construída como DP1, fazendo com que essa exigência de mercado gere um volume importante de conversões de embarcações para DP2. Ele acrescenta que houve a necessidade de adequações dos sistemas de carga para adequação às necessidades dos clientes: número de segregações, pesos específicos dos produtos, cargas NLS e pluralidade de produtos.

A Abeam, cujas associadas concentram 80% da frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras, acompanha a possibilidade de quase 40 unidades estacionárias de produção serem comissionadas até 2031. A Petrobras continua como maior contratante de barcos de apoio, com mais de 90% do mercado de apoio marítimo. A associação avalia que esse cenário tende a se modificar nos próximos anos já que os leilões voltaram a acontecer e existem novas perspectivas que podem contribuir para os serviços ficarem mais pulverizados com a participação de outros contratantes.

As projeções da Petrobras para 2022 preveem US\$ 2 bilhões para afretamento de embarcações brasileiras e US\$ 700 milhões para embarcações estrangeiras. As embarcações de apoio marítimo aparecem em todas as etapas da exploração e produção de petróleo e gás no mar, desde pesquisa, desenvolvimento e produção, até a desmobilização e o descomissionamento das unidades marítimas. Para as atividades são necessárias, no mínimo, duas a três embarcações operando em cada uma das fases de exploração e produção offshore.

Empresas do setor de apoio marítimo defendem a necessidade de uma confirmação por parte do governo de que as premissas do atual marco regulatório serão mantidas a partir da regulamentação da Lei 14.301/2022, que instituiu o programa BR do Mar. O Syndarma entende que a lei, ainda que endereçada à cabotagem, trouxe alguns dispositivos para favorecer as demais modalidades de navegação. Para o apoio marítimo, Lilian destaca a possibilidade de reescalonamento de financiamento e a aplicação de prazos carência.

Um levantamento da Abeam aponta que os financiamentos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) celebrados para investimentos privados em embarcações de apoio marítimo geraram compromissos de amortização/juros de até 20 anos (2021-2041). O saldo de R\$ 24,3 bilhões abrange R\$ 4,8 bilhões aplicados em operações em moeda nacional e R\$ 19,5 bilhões aplicados em operações em moeda estrangeira.

A carteira do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), principal agente financeiro do fundo setorial, representa aproximadamente 65% do total dos financiamentos. De acordo com a Abeam, 85% da dívida vencerão entre 2022 e 2031. Os dados têm como base relatório do BNDES de novembro de 2021.

“Precisamos contar com a sensibilidade dos agentes financeiros de fomento do fundo para que essas operações de crédito sejam realizadas, que as embarcações sejam corretamente mantidas e que a frota siga se desenvolvendo, esperando as novas oportunidades de exploração e produção de energia offshore”, disse Lilian, que palestrou no painel ‘Cenários da Indústria Naval e Offshore’ da Navalshore, que foi realizada em agosto, no Rio de Janeiro.

Na ocasião, Lilian frisou que mais de 90% das embarcações de apoio marítimo operando atualmente são de bandeira brasileira, fruto do sucesso da política pública vigente para o segmento. A associação destaca que a atual política pública permitiu a construção de mais de 200 embarcações de apoio marítimo e investimentos da ordem de US\$ 10 bilhões por empresas brasileiras e estrangeiras estabelecidas no país. “Hoje o maior desafio para o setor é a preservação da nova estabilidade regulatória”, afirmou a executiva.

A Abeam destaca que o setor de apoio marítimo representou quase 50% dos investimentos do FMM nos últimos 20 anos. A associação acredita que a garantia da regulação promove financiamento e fomento em frota nacional e defende que a política pública seja garantida e que a estabilidade regulatória seja preservada, a fim de atrair os investimentos e consolidar a frota brasileira. Lilian

acrescentou que o modelo de contratação do Prorefam, com licitação atrelada a contratos de longo prazo, deu um impulso à indústria naval nacional e à frota de bandeira brasileira.

No mercado mundial de barcos de apoio offshore, o Brasil hoje detém a quinta maior frota, com destaque para a segunda maior frota de PSVs 3.000 e a segunda posição em AHTS acima de 10.000. No ranking de 18 países com PLSVs (lançamento de linhas), que tem mais tecnologia embarcada, a frota brasileira ocupa a quarta posição e é a mais jovem do mundo — segundo levantamento da Abeam.

“É estratégico para um país ter frota de embarcações de apoio marítimo, seja hoje para atender indústria de O&G, seja amanhã para atender a qualquer forma de exploração de energia offshore”, diz Lilian. Ela também observa oportunidades futuras a partir de geração de energia elétrica no mar, como em projetos eólicos offshore e, futuramente, de maré motriz.

A vice-presidente executiva da Abeam alerta que o setor vive momentos turbulentos, com tentativas de quebra, por “vias transversas”, do marco regulatório — seja no entendimento de embarcações de engenharia, seja com embarcações que operam abaixo da lâmina d’água —, fugindo do espírito e do resultado que a Lei 9.432/1997 proporcionou ao Brasil. “Fomos responsáveis pela retomada da indústria naval nos últimos anos e entendemos que devemos continuar seguindo com essa mesma bandeira”, reforça Lilian.

No momento em que vislumbram novas contratações e que projetos adiados durante a pandemia começam a se desenvolver, as empresas cobram a certeza de que as regras do jogo não serão alteradas e a confirmação de que o marco regulatório permanecerá e a equação que proporcionou crescimento da frota seja mantida, com prioridade de emprego da bandeira brasileira. “Precisamos ter frota própria para atender a essa necessidade, não podemos ficar à mercê da volatilidade internacional. Nossa política pública não foi invenção da roda, copiamos o que deu certo nos principais mercados internacionais”, enfatiza Lilian.

Outros desafios para o setor são: financiamento, custos operacionais e carga tributária. O Syndarma/Abeam trabalha junto à Marinha para que custos considerados significativos com a obrigatoriedade do emprego de praticagem sejam reduzidos, sem risco à segurança da navegação. O argumento é que surpreende que embarcações capacitadas a operar em águas ultraprofundas, com toda sorte de mar e vento, estejam submetidas ao emprego da praticagem para manobras mais simples de atracação nos portos do Brasil. “O armador não tem qualquer interesse em colocar a frota em risco ou ameaçada pelo não emprego da praticagem. Mas ela, para a maioria das nossas embarcações, se mostra desnecessária. É um custo operacional, é custo Brasil”, justifica Lilian.

Outra questão levada à Marinha do Brasil pelo setor de apoio marítimo é a necessidade de qualificação da mão de obra diante de um setor que volta a crescer. Como a autoridade marítima concentra a formação e qualificação da mão de obra, as empresas de apoio buscam contribuir para o aperfeiçoamento dos oficiais e da guarnição, modernizando e adequando a qualificação dos aquaviários. “Hoje, temos mais de 400 embarcações operando. Mantendo a estabilidade regulatória, se nossos custos operacionais forem razoáveis e se houver condições de financiamento e mão de obra qualificada, nosso setor vai seguir crescendo para frente”, projeta a vice-presidente executiva da Abeam e do Syndarma.

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras encerrou junho com 411 unidades, três unidades a mais do que em maio e cinco acima das 406 unidades registradas nos meses de março e abril, de acordo com o relatório mais recente da Abeam. Em relação a dezembro, foram incorporadas 18 embarcações, sendo cinco de bandeira estrangeira e 13 de bandeira brasileira. Do total do último levantamento, o número de embarcações de bandeira estrangeira diminuiu de 41, em maio, para 37 em junho, enquanto as unidades de bandeira brasileira passaram de 367 para 374.

Com o acréscimo sobre maio, a fatia das embarcações de bandeira brasileira subiu de 90% para 91%, ante 9% de unidades de bandeira estrangeira. O número de embarcações de bandeira estrangeira oscilou de 34 em janeiro, para 37 em fevereiro, 45 em março, 39 em abril, 41 em maio e 37 em junho. Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 176 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 101 de bandeira brasileira. Cerca de 66 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

De acordo com a publicação, a frota em junho era composta por 45% de PSVs e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 185 barcos, dois a mais do que em maio. Outros 19% eram LHs e SVs (minissupridores), que agora correspondem a 77 barcos. Os AHTS somaram 53 unidades no período (13%), enquanto 24 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 18 PLSVs, 17 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 14 MPSVs (multipropósito).

O diretor administrativo da Comtrol, Jair Almeida, observa que o mercado não vê uma melhora imediata, mas tem a expectativa de uma percepção de evolução a partir do segundo semestre de 2023. Segundo Almeida, alguns gigantes do setor já aportaram altos investimentos nas contratações de grandes embarcações e plataformas que, mesmo não sendo necessariamente para operarem no ano que vem, são investimentos que compõem um movimento crescente em toda a cadeia. O horizonte que a Comtrol projeta para os próximos anos é de cautela, porém de otimismo. “As empresas que sobrevivem a uma crise tão voraz como esta que estamos atravessando adquirem aprendizados inovadores e desenvolvem estratégias para operarem com escassez de recursos, se tornando mais eficientes e resilientes”, avalia Almeida.

A empresa pretende aumentar o portfólio de serviços, com o mínimo de investimento já em 2023, e vem buscando firmar parcerias. A expectativa da Comtrol é fechar parcerias nos próximos meses com empresas nas áreas de gerenciamento de resíduos de apoio marítimo. “Acreditamos que a soma das expertises, possa trazer maior excelência nos serviços ofertados, possibilitando um custo muito menor, nos tornando mais competitivos”, vislumbra Almeida.

Almeida conta que a empresa aproveitou o período para modernizar a sua planta de tratamento de resíduos, tornando-a mais eficiente. Outra preocupação foi o investimento na área de ESG, com treinamentos da equipe, investimentos em instalações sustentáveis e projetos sociais. “Ainda este ano, pretendemos investir na nossa frota de embarcações, planejando aumentar em até 30%, inclusive com embarcações mais modernas, que trarão mais eficiência e segurança para as nossas operações”, projeta Almeida.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/09/2022

FALTAM ESTRATÉGIAS PARA QUE O SEGMENTO DE ÓLEO E GÁS BRASILEIRO AVANCE DIANTE DE UM MERCADO VOLÁTIL

Por Marjorie Avelar OFFSHORE 30/09/2022 - 12:55



Transição energética, descarbonização das atividades marítimas e portuárias, operações mais direcionadas a águas profundas, além da navegação de embarcações de maior porte, são alguns dos principais desafios do setor offshore no Brasil. Embora em menor nível na comparação com outros segmentos da economia, também foi impactado pela crise sanitária decorrente da pandemia de Covid-19, nos últimos dois anos e meio. Os números dessa indústria falam por si, conforme indica a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP): o Brasil



ocupa o oitavo lugar no ranking entre os principais produtores de petróleo do mundo e o décimo entre os exportadores desse insumo e seus derivados.

Nesse cenário de importância econômica, o Brasil demanda por estratégias para que o setor offshore nacional avance diante de um mercado, globalmente falando, tão volátil. Para Ricardo Chagas, diretor para América Latina do Grupo Edison Chouest Offshore, existem dois grandes desafios: o retorno à normalidade da cadeia de suprimentos e a mão de obra qualificada. “Esses dois temas vão continuar impactando o crescimento da nossa indústria, e isso já é notório não só no Brasil, mas em outras partes do mundo. Sem contar que a área de energias renováveis vai competir diretamente com assets usados na indústria de óleo e gás”, comenta Chagas.

Na visão de Gilberto Cardarelli, diretor-executivo das bases de apoio offshore da unidade de negócios da Wilson Sons, as metas de descarbonização figuram, atualmente, como demandas prioritárias da indústria de óleo e gás, tanto no Brasil como no restante do mundo. Mas localmente os desafios são mais específicos. “O desafio do nosso negócio [base de apoio offshore] é estarmos, cada vez mais, bem estruturados para atender às novas demandas, como as operações mais direcionadas a águas profundas, com embarcações de maior porte. Nossas bases de apoio já estão dimensionadas para trabalhar com essas embarcações, pois aprofundamos o calado dos berços operacionais das nossas bases de apoio”, informa Cardarelli.

Diretor comercial do Porto do Açu, complexo portuário em São João da Barra (RJ), Cristiano dos Anjos aposta na concentração de esforços relacionados à transição energética, que precisa ampliar seu diálogo com o mercado de óleo e gás. “Nesse aspecto, o Porto do Açu desponta como a plataforma mais preparada do Brasil, no sentido de atrair e desenvolver negócios de baixo carbono. Sustentável desde a sua concepção, nosso empreendimento portuário agrega uma infraestrutura de classe mundial, com capacidade para receber navios com calado de até 25 metros e com um amplo ecossistema de empresas, já instaladas, para atuar em sinergia com essa nova indústria”, relata Dos Anjos.

De acordo com ele, o complexo de São João da Barra tem todas as condições para tratar de negócios mais sustentáveis, especialmente aqueles com base em hidrogênio verde e energia solar e eólica. “Por conta de seus atributos e da diversidade de usuários finais, temos um elo sinérgico entre a cadeia de valor do hidrogênio verde e importantes desenvolvimentos industriais, já planejados para o Porto do Açu. Hoje são 30 gigawatts de projetos de energia renovável, mapeados na área do nosso empreendimento portuário”, relata o diretor comercial.

Em funcionamento no Porto de Itaguaí (RJ), o terminal de contêiner Sepetiba Tecon avalia que um dos desafios para o Brasil é o barateamento do custo da molécula do gás, de modo que o movimento de transição energética seja possível no país. De acordo com a empresa, com o custo menor próximo aos US\$ 8,00 por metro cúbico, os grandes consumidores industriais vão poder utilizar o gás como fonte de energia e absorver boa parte do gás produzido no pré-sal. “Outro desafio é aumentar a produção nos novos campos de petróleo, para que justifiquem investimentos no setor. Com isso, a atividade de E&P (exploração e produção de petróleo e gás natural) pode gerar mais empregos e ampliar sua cadeia de suprimentos de produtos e serviços.”

O gerente de contas da companhia Triunfo Logística, Kilper Coutinho, avalia que toda e qualquer indústria está sujeita a padrões ambientais mais rigorosos, sendo um dos grandes desafios atender a esse segmento com a melhor atuação ambiental possível. “Com inovações tecnológicas auxiliando tal objetivo, a tendência é que o setor de O&G consiga altos padrões ambientais”, resume.

Cardarelli destaca que a empresa figura como a maior operadora integrada de logística portuária e marítima do mercado brasileiro, com mais de 180 anos de experiência. “Nossos negócios são bem resilientes. O ano passado foi de restrições, mas superamos os desafios. Já em 2022, nós observamos uma sensível melhora das nossas atividades, a partir de novos projetos voltados para o mercado de óleo e gás, muito em função da recuperação do preço do barril de petróleo. As oil



companies estão voltando a investir e, com isso, trazendo grandes oportunidades para as bases de apoio offshore. Temos a perspectiva ainda melhor para 2023 e 2024”, estima Cardarelli.

Nesse cenário, Ricardo Chagas lembra que o país vivia uma crise de petróleo desde 2014, quando o preço do barril despencou e os investimentos das operadoras foram drasticamente reduzidos: “A pandemia surgiu em 2020, época em que os aportes em petróleo e gás foram reduzidos, impactando ainda mais a indústria. Mas nossa empresa, no ano passado, conseguiu superar as expectativas, mesmo estando em meio a essa crise, o que resultou em um dos melhores anos desde quando começamos nossas operações no Brasil, em 1990. Nós contratamos mais de 1,5 mil funcionários e conseguimos um backlog considerável para os próximos quatro anos, em diferentes segmentos de negócios, embarcações, robótica submarina e logística offshore”.

O diretor do Grupo Edison Chouest Offshore também analisa que a redução dos casos de Covid-19, em 2022, e a subida do preço do barril de petróleo – a um patamar acima dos US\$ 100,00 por barril – vêm servindo de incentivo para que as operadoras offshore invistam em campanhas exploratórias e em projetos de desenvolvimento. “Tanto as campanhas como os projetos estavam aguardando uma melhora do mercado. Agora, elas estão se materializando, fazendo com que as prestadoras de serviços comecem a sentir um aumento significativo da demanda. Portanto, os planos de negócios das operadoras são promissores para o futuro”, diz Chagas.

O Sepetiba Tecon destaca que, no ano passado, ainda sob os impactos globais da pandemia de Covid-19, prestou diversos serviços relacionados a cargas heavy lift e over size para empresas do segmento óleo e gás. “Em 2022, continuamos ofertando esses serviços, mas com maior abrangência, principalmente para empresas de serviços de subsea e operadoras de blocos no pré-sal.”

Gerente de contas da Triunfo Logística, Kilper Coutinho relata que o ano de 2021, apesar de todos os problemas enfrentados durante a pandemia, foi muito movimentado em termos de operações de base de apoio offshore, em seu terminal no Porto do Rio de Janeiro. “Tivemos um aumento significativo no número de atracções e operações na base; conseguimos firmar o contrato de base de apoio com a Equinor, para atender ao Campo de Bacalhau na Bacia de Santos, pelo qual a Triunfo se consolidou como um dos principais players no mercado.”

Responsável pelo atendimento das embarcações de apoio offshore, que realizam as cargas e descargas de materiais e equipamentos, armazenagens em áreas abertas e fechadas, em galpões para armazenagem de materiais e equipamentos, a Wilson Sons conta com um parque de tubos para armazenar tubulação. “Também realizamos serviços de limpeza de tanque, gerenciamento de resíduos, serviços de gestão de resíduos de todas as categorias e atendimento à demanda dos clientes com serviços de suprimentos e compra de materiais. Eventualmente, atuamos em operações com cargas gerais”, informa Cardarelli.

O terminal de contêiner Sepetiba Tecon, por sua vez, atua em recebimento, movimentação interna, armazenagem, ordenação por lotes de cargas, handling in/out, atracção e loud/unload de supply vessels, manutenção e descarte. Já o Porto do Açú destaca a adoção do conceito one-stop-shop, pelo qual vários players já instalados atuam em sinergia, para atender às diferentes demandas de seus clientes, de forma customizada.

“Fornecemos todos os serviços de suporte às unidades offshore, seja de perfuração ou produção, como embarque e desembarque de insumos, ferramentas, equipamentos, consumíveis, água, combustíveis, gerenciamento e armazenagem dos resíduos”, informa o diretor comercial do complexo portuário, Cristiano dos Anjos.

Entre os clientes e parceiros, que atendem ao setor offshore instalado no Porto do Açú, ele cita o B-Port, do Grupo Edison Chouest, que opera no complexo portuário de Itaguaí, figurando como a maior base de apoio offshore do mundo, com 15 berços operacionais e clientes líderes no mercado, como Petrobras, PetroRio, Perenco, Schlumberger, Equinor e Trident. “Também contamos com a



atuação da Dome, uma JV da Gran IHC, e a Prumo no âmbito de serviços logísticos, como manutenção e reparos navais, construção e montagem, hibernação e descomissionamento; além da InterMoor, que oferece know-how em serviços de ancoragem; da OceanPact, que fornece serviços ambientais e de emergência; e da Technip FMC e NOV, que fabricam tubos flexíveis e rígidos para o segmento subsea”, relata Dos Anjos.

A B-Port (maior companhia de apoio logístico do mundo), que dispõe de 15 berços, sendo nove dársenas cobertas com pontes rolantes de 2x25 toneladas; cais especializado em cargas pesadas e operações subsea com calado de 7,5 a 9 metros; tancagem de diesel e água; gerenciamento de resíduos; comissionamento e descomissionamento de equipamentos e estruturas; área específica para inspeção, hidrojateamento e reparo de risers e tubos; limpeza de tanques e sanitização de ambientes; e plantas de lama e lubrificante. Ainda dispõe de áreas abertas, cobertas e de químicos com total infraestrutura, serviço de procurement, gestão de materiais, gerenciamento de inventários via sistemas de digitalização, entre outros.

Dos Anjos acrescenta que o Porto do Açu conta com as atividades do Terminal Multicargas (T-Mult) que oferece, além da movimentação de cargas, serviços de atracação, manutenção, descarte de resíduos sólidos e limpeza dos porões dos navios; da BP-Prumo, fruto da parceria entre a Prumo e a BP, que opera um terminal privado para importação e comercialização de combustíveis marítimos para os navios; e da Vast Infraestrutura, responsável por mais de 30% das exportações brasileiras de petróleo, atendendo ao transbordo do petróleo cru das operadoras (IOCs) e às principais operadoras do Brasil, como Shell, Petrobras, Equinor, Total, Galp.

Conforme Dos Anjos, há também uma tendência crescente do setor de investimentos em energias renováveis, como eólica offshore, “o que pode abrir novas oportunidades logísticas, com fomento de um mix energético mais sustentável”.

Em sua base de apoio offshore, a Triunfo Logística oferece todos os serviços relacionados à logística portuária de atendimento às embarcações, tais como; gerenciamento e descarte de resíduos provenientes das embarcações e operações offshore; logística interna de transporte entre retroárea e porto; limpeza de tanques de embarcações; planta de fluidos independente no terminal; além de todos os serviços tradicionais de atracação, movimentação de cargas, armazenamento de produtos químicos e de radioativos, entre outros.

Mesmo diante da volatilidade do mercado interno e externo, a indústria offshore traz oportunidades que fazem parte de projetos de médio, curto e longo prazo, voltados para as bases de apoio, terminais, estaleiros, entre outros. Conforme Gilberto Cardarelli da Wilson Sons, essas perspectivas estão se desenhando conforme as empresas operadoras vêm anunciando suas ambições. “Nossas oportunidades seguem as projeções das principais empresas de exploração e produção de petróleo, levando em conta que nossos diferenciais são reconhecidos pelo mercado internacional. Nossas bases de apoio offshore completaram, em março, dez anos sem acidentes com afastamento, dentro de um ambiente com 5,7 milhões de homens-horas trabalhadas, em dezenas de operações ao longo da costa brasileira. Esse recorde, que foi um marco para o setor de óleo e gás, é fruto dos investimentos em segurança realizados pela companhia, na última década”, ressalta o diretor-executivo.

Cardarelli destaca que a divisão de negócios de bases de apoio offshore da Wilson Sons também foi classificada com status de Classe Mundial em Segurança, nas três últimas avaliações feitas pela DuPont – uma consultoria referência mundial no tema –, correspondentes aos anos de 2014, 2016 e 2019. “Somos a única empresa na América Latina com essa avaliação, além de sermos certificados com ISO 9000, ISO 14000 e ISO 45001. Ainda temos um alto nível de gestão de SMS (Saúde Ocupacional, Meio Ambiente e Segurança do Trabalho), sendo que esses três pilares são muito relevantes para a Wilson Sons”, diz ele.

Como novidade do Grupo Edison Chouest Offshore, o diretor para América Latina da companhia, Ricardo Chagas, anuncia a construção de uma embarcação do tipo PSV 5000 em seu estaleiro,

que deve estar pronta até o final de 2023. “Eu acredito que haverá uma grande demanda para as bases offshore, devido aos investimentos em exploração, produção, desenvolvimento e descomissionamento.”

Para Cristiano dos Anjos, diretor comercial do Porto do Açú, com o aumento da demanda – principalmente dos campos maduros, descomissionamentos e quantidade de novas embarcações –, deve surgir uma demanda para novas áreas de armazenagens, serviços acessórios, aumento dos serviços de guarda e manutenção de ativos. “O sucesso dos leilões da Petrobras reforçou a posição do Brasil como um dos principais players para investimentos em E&P, com capacidade de dobrar sua produção em curto prazo”, diz ele.

Diante do aumento da produção do setor offshore, o diretor comercial espera pela entrada em operação de, pelo menos, dois FPSOs por ano (Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência, em português), na próxima década. “Isso implica várias oportunidades para a logística de óleo e gás, que segue muito próxima desse cenário e traz, junto, o crescimento da indústria de bens e serviços subsea”, avalia Dos Anjos, observando que as perspectivas são muito positivas para o Porto do Açú, por contar com melhor infraestrutura preparada do país, sem gargalos, com players instalados e posição privilegiada para o pré-sal.

Já o terminal de contêineres Sepetiba Tecon investe no desenvolvimento de novas bases e clientes, a depender da demanda gerada pelas políticas de governo relacionadas aos incentivos à indústria naval e subsídios à produção de gás. Além da criação de incentivos fiscais para redução do preço do metro cúbico, visando ao incremento do consumo de gás gerado no país de origem (da produção), principalmente, levando em conta o excedente de gás produzido nos campos do pré-sal, que pode aumentar o volume das atividades ligadas ao setor.

Gerente de Contas da Triunfo Logística, Kilper Coutinho conta que, com o aumento do número de FPSOs, mobilizados recentemente, e da alta demanda nos próximos anos, novas oportunidades vão surgir para as bases de apoio offshore, destinadas ao atendimento das instalações submarinas, áreas de fabricação de equipamentos e de toda a logística envolvida.

Como sinal de avanços no setor, o diretor-executivo das bases de apoio offshore da Wilson Sons destaca os contratos fechados com a Total Energies, pela base Rio de Janeiro (Campanha de Lapa e C-M-541); da Enauta, pela base Niterói/RJ (Campanha de Atlanta); da Karoon (Campanha de Baúna); e da NFX, do consórcio BP e Prumo, que opera o terminal Tecma no Porto do Açú.

“No contexto atual, o mercado offshore dá sinais de reaquecimento e as bases de apoio estão estruturadas para atender ao crescimento de oportunidades no apoio logístico offshore. Nosso sistema moderno de gerenciamento logístico oferece excelentes soluções ao mercado, pois temos bastante expertise em operações remotas e rápida capacidade de mobilização”, indica Cardarelli.

O diretor para América Latina do Grupo Edison Chouest Offshore, Ricardo Chagas, vislumbra um crescimento nas operações de base offshore, pelo fato de empresas – como Prio, Petrobras, Perenco, Trident, 3R, BWE, entre outras – estarem investindo em novos projetos. “Como exemplo, podemos citar o B-Port, que começou suas operações em 2016, com 50 atracções por mês e, atualmente, são cerca de 400 atracções mensais.”

Para o Sepetiba Tecon, se a produtividade dos novos campos alcançar as expectativas e os ambientes de negócios propiciarem maiores investimentos, para um aumento em curto prazo do setor offshore, a Equinor, Shell, Total, Exxon, Petrobras são os clientes alvo do terminal de contêiner, que opera no Porto do Rio de Janeiro, para as operações em bases desse setor. “Já os números de atracções são sazonais, dependem muito da produção, mas, em média, podemos estimar entre três e quatro atracções por semana de embarcações de pequeno e médio porte, em terminais de apoio offshore. Quanto aos novos contratos de E&P, isso está vinculado aos leilões promovidos pela ANP. No entanto, já sabemos que há contratos de encomendas de 15 novas FPSOs pela Petrobras, o que deve gerar um volume significativo de subcontratos de produtos e



serviços, com incremento da movimentação logística, a partir da montagem de módulos no Brasil, até 2030”, informa o Sepetiba Tecon.

Gerente de contas da Triunfo Logística, Kilper Coutinho também destaca uma boa notícia para os negócios da companhia: “Nossa empresa, que atua há mais de dez anos como o principal operador logístico para a Petrobras, no atendimento a todo o cluster da Bacia de Santos, fechou recentemente um contrato com a Equinor, para atendimento ao Campo de Bacalhau (também em Santos)”. Nos próximos dois anos, a Triunfo também atuará como base de apoio para dois grandes projetos de EPCI (engenharia, aquisição, construção e instalação, em português) para uma empresa instaladora, na mesma bacia. “Também continuaremos a atender o mercado spot, com mais de 30 clientes em carteira e mais de 300 atracções no ano”, acrescenta Coutinho.

Para o próximo ano, o terminal de contêiner Sepetiba Tecon planeja ampliar sua abrangência ligada às atividades do segmento de petróleo e energia, utilizando sua infraestrutura, bem como pretende diversificar sua carteira de clientes, diante das necessidades deles por uma logística mais eficiente, a exemplo da indústria de manufaturados, automotiva e de granéis sólidos e líquidos.

Na área de projetos de bases de apoio offshore, a Wilson Sons destaca uma grande realização: o aprofundamento do calado de seus berços para operação com embarcações de maior porte. “Nós nos capacitamos para essas operações, investindo em nossos terminais e em dragagem para operarmos, agora, com embarcações de maior porte com calado de até 7,5 metros. Nossa empresa é pioneira na operação dessas bases de apoio, atuando com as principais companhias do setor, há 22 anos. Já operamos com 24 companhias de óleo e gás e trabalhamos em dez bases, ao longo dos portos do país”, cita Cardarelli.

Conforme o diretor-executivo, a empresa também está presente, de forma estratégica, na Baía de Guanabara – principal polo de apoio logístico às bacias de Santos e de Campos –, atraindo companhias que atuam nessas áreas e concentram grandes blocos de exploração e produção no Brasil. “A Wilson Sons tem a maior capacidade operacional na Baía de Guanabara, com oito berços em suas duas bases de apoio, sendo uma em Niterói, na Ilha da Conceição, e outra no Rio de Janeiro, no Caju. Nossas unidades têm a capacidade para receber, simultaneamente, oito embarcações de apoio offshore”, informa.

Nos últimos dez anos, a Wilson Sons realizou mais de nove mil atracções, movimentando 870 mil toneladas de produtos e equipamentos em suas bases próprias, em Niterói e no Rio. “Foram realizados mais de 48 projetos com as principais empresas de petróleo, além de inúmeros contratos com empresas de serviços entre armadores, operadores de unidades offshore etc.”, relata Cardarelli.

Pelo Grupo Edison Chouest Offshore, o diretor para a América Latina da companhia, Ricardo Chagas, informa que, em breve, será feito o anúncio de sua nova base mista (C-Port), para o apoio de eólica offshore e de óleo e gás, localizada ao sul do Espírito Santo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/09/2022

NAVALSHORE REÚNE EXPOSITORES NACIONAIS E INTERNACIONAIS EM SUA 16ª EDIÇÃO, COM EXCELENTE RESULTADO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 30/09/2022 - 12:55

Maior feira da indústria marítima da América Latina, a Navalshore voltou em sua 16ª edição com o pé direito, após um período ausente do calendário de eventos em razão da pandemia da Covid-19. Com 100 expositores e 350 marcas exibidas, recebeu um público qualificado de mais de sete mil profissionais. A Navalshore foi realizada de 16 a 18 de agosto de 2022 no ExpoMag, no Rio de Janeiro, com a participação de 11 países: Brasil, Noruega, Holanda, Espanha, Bélgica, Reino Unido, Alemanha, EUA, Canadá, China e Japão.



A próxima edição já está marcada para 22 a 24 de agosto, no mesmo local.

A conferência oficial, realizada paralelamente à feira, apresentou quatro painéis, com uma audiência de 552 profissionais. Neste ano foi organizado ainda um ciclo de palestras técnicas — 18 no total —, com a presença de 1.080 participantes.

Em clima de retomada, a Navalshore foi cenário de três dias intensos de network e negócios, fazendo jus à fama de ponto de encontro do setor naval/offshore. Com a participação de estaleiros e fornecedores de navepeças como expositores, principalmente, recebeu majoritariamente a visita de executivos e profissionais representantes de empresas de navegação de longo curso, cabotagem, fluvial, apoio marítimo e portuário, prestadores de serviços e instituições, como a Marinha do Brasil.

A Navalshore foi ainda palco de lançamentos e exibição de produtos e serviços. A Macnor Marine apresentou inovações, a exemplo do holofote Tranberg, um sistema de iluminação externa com lâmpada halógena, integrante do portfólio de soluções que incluem luzes de navegação, holofotes, luzes de convés, luzes de obstrução e luzes de heliponto, entre outros. A PhDsoft mostrou suas tecnologias de ponta para integridade estrutural de ativos. E apresentou também soluções recentes do segmento digital twin [gêmeo digital], Internet das Coisas (IoT) e Inteligência Artificial (IA), como foi o caso da nova geração do C4D, software de visualização em quatro dimensões, que digitaliza o monitoramento da integridade estrutural de ativos, incluindo inspeções automatizadas, avaliação de riscos e processos de manutenção.

A TekSea apresentou novos sistemas em eletrônica de potência, controle e monitoramento, além do seu know-how relacionado a produtos de fabricação própria para sistemas de energia e automação. Já a Schottel do Brasil — responsável pela criação e fabricação dos sistemas de propulsão Azimutal, via fornecimento de pacotes de propulsão convencionais completos de até 30 MW, além de propulsão auxiliar — anunciou a expansão de seus negócios, em um novo ambiente localizado na cidade de Itajaí, em Santa Catarina.

A Jotun Brasil trouxe suas soluções e serviços para proteção anticorrosiva e melhor desempenho do casco de navios e outras embarcações, a partir do lançamento de novas tecnologias disruptivas apresentadas durante a Navalshore 2022. Já a Blommaet, fabricante de tampas de escotilha feitas em alumínio, destinadas à navegação interior, demonstrou a utilização de seus equipamentos automatizados por controle local ou remoto.

A Saab, por meio do seu estaleiro Kockums de construção e reparo de navios, com sede em Malmö, e estaleiros em Karlskrona e Muskö, na Suécia, apresentou, entre outras soluções, sua tecnologia de material composto, que pode ser adotada para a construção de navios de guerra e de superestruturas de diversos tipos de embarcações, com vantagem na redução de peso alto e economia na manutenção. A Medinship, distribuidora de medicamentos e materiais médico-hospitalares para navios, plataformas, enfermarias e ambulatórios médicos, expôs seu projeto piloto do programa Medinship Inventory System. A inovação está sendo testada nos navios Tucunaré e Tambaqui da Hidrovias do Brasil.

Empresa com 83 anos de mercado e parcerias com grandes fornecedores no Brasil e no exterior, voltada à comercialização de insumos para a indústria de petróleo, construção naval e construção civil, além de equipamentos para movimentação de cargas em geral, a Portella Cabos de Aços lançou uma novidade na Navalshore: o Shopping Center Naval, uma nova modalidade de comércio em ambiente virtual, pelo qual será possível fazer as encomendas, em um só lugar. Já a Techbaum anunciou sua nova parceria, como representante da ZPE Systems no Brasil. A Techbaum é uma



empresa brasileira especializada em tecnologia e conectividade via satélite nas bandas C, Ka e Ku, internet, voz e dados, para empresas que precisam de soluções para áreas remotas.

Também durante a feira, a Workshop — distribuidora no Brasil da Cathelco (maior fabricante de sistemas de proteção catódica do mundo) e da Autronica (reconhecido fabricante de sistemas de detecção de incêndio mundial) — anunciou sua parceria com a Biosolvit, empresa de biotecnologia brasileira que detém, pelo Instituto Cedre na França, o reconhecimento do Ecofast como o maior absorvedor de petróleo e seus derivados do mundo: o Bioblue, insumo usado para absorção de petróleo, feito em polipropileno, poliuretano e sintéticos.

A Usinando Soluções Industriais também divulgou o aumento de sua capacidade construtiva, com duas fábricas instaladas em Itaboraí e Rio das Ostras (RJ). Já a UMS, fabricante chinesa de maquinaria de convés, molinetes, guinchos e cabrestantes, expôs suas tecnologias voltadas para estaleiros, armadores, portos e terminais portuários, via soluções complexas em equipamentos de ancoragem, incluindo correntes, âncoras, postes de amarração e outros produtos.

Pela primeira vez como expositora da Navalshore, a KVH Industries Inc., representada pela KVH Industries Brasil Comunicação por Satélite, apresentou suas soluções de conectividade móvel e sistemas de navegação inercial, como o sistema TracPhone VSAT, que oferece a construção robusta necessária para embarcações marítimas comerciais, além de sua rede híbrida KVH ONE e os terminais TracNet para conectividade rápida e confiável no mar e nos portos ou cais em geral.

Bússolas giroscópicas, radares, pilotos automáticos, entre outras tecnologias da alemã Raytheon Anschütz GmbH, também foram expostas durante a feira. Já a Adex Group, única distribuidora brasileira dos produtos Adex, Aderco e LanoPro, trouxe soluções para o tratamento de óleo combustível, utilizado em todas as operações da navegação, por meio dos produtos da Aderco.

Empresa participante desde a primeira edição da Navalshore, a Mareste demonstrou seus sistemas de telecomunicações via satélite, de baixo custo e alta performance, modelos Ello 80 e Ello 60. E também o sistema integrado de telemetria e IoT para navegação e equipamentos de gestão para TI/TCOM.

Representante da marca Volvo Penta no Brasil, a Odin Volvo Penta expôs suas soluções em energia, propulsão e motores da marca Volvo, voltadas para a indústria de petróleo e mercado marítimo comercial. A empresa destacou as vantagens do motor Volvo Penta, que está sendo lançado mundialmente; do D16 de 850cv, que é o mais potente da linha para Reating 2. A gigante japonesa fabricante de maquinário compacto, agrícola e de motores a diesel e marítimos Yanmar apresentou seu motor a diesel para propulsão — o modelo 6AYM-W com reversor YXH-240L da empresa —, além do modelo 6HYM-WET com reversor YXH-160 do turbo compressor e injeção mecânica, ideal para embarcações de pequeno porte, entre outros.

A Wärtsilä trouxe sua expertise em soluções voltadas para eficiência energética e descarbonização via tecnologias inovadoras, que visam ao aumento da potência na propulsão dos navios, manuseio de líquidos e gases e otimização de viagens e frotas, entre outras. Um dos sistemas apresentados foi o Energy Saving Devices, destinado à propulsão e casco de navios, além de outros sistemas de propulsão híbrida com uso de baterias; motores de quatro tempos dual fuel.

A Waypoint Brasil, por sua vez, expôs soluções para operações marítimas, equipamentos de navegação, comunicação e serviços via satélite, que visam à segurança das embarcações e de seus tripulantes. Já a francesa Masson Marine, fabricante de sistemas completos de propulsão para navios, destacou sua aproximação com a O&Ms de motores e estaleiros, além das parcerias com Thortech, VMS e Riomor como seus representantes locais e que respondem pela assistência técnica de seus produtos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022

DURANTE A CONFERÊNCIA DA 16ª NAVALSHORE, EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO E ESTALEIROS DEFENDERAM FORTALECIMENTO DA BANDEIRA BRASILEIRA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/09/2022 - 12:55

Representantes de empresas de navegação e de estaleiros defenderam a estabilidade regulatória e políticas de defesa da bandeira brasileira como formas de fortalecimento da atividade e da soberania nacional. Durante a conferência da 16ª Navalshore, os agentes demonstraram preocupação com os efeitos das mudanças no marco regulatório trazidas a partir da Lei 14.301/2022 (BR do Mar) para a navegação brasileira. O entendimento é que a manutenção de instrumentos das leis 9.432/1997 e da 10.893/2004 são importantes para a confirmar potenciais projetos de novas embarcações, principalmente para os segmentos de apoio e de navegação interior.

A vice-presidente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma), Lilian Schaefer, disse que o segmento vive um momento de renovação muito esperado, com projetos que haviam sido adiados se descortinando, tanto do plano de negócios da Petrobras, quanto de outras operadoras. O apoio marítimo considera importante a confirmação de que as premissas do atual marco regulatório da navegação serão mantidas a partir da regulamentação da Lei 14.301/2022.

“O marco regulatório estável dá segurança jurídica para que investimentos sejam realizados”, disse Lilian durante o painel ‘Cenários da Indústria Naval e Offshore’, que abriu os debates do evento. Ela acrescentou que o modelo de contratação adotado para o Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam), com licitação atrelada a contratos de oito anos, prorrogáveis por mais oito anos, deu à época um impulso à indústria naval nacional e à frota de bandeira brasileira.

O presidente do Sindicato da Indústria de Construção Naval do Estado do Pará (Sinconapa), Fábio Vasconcellos, salientou que todos os países com marinha mercante forte, mesmo os mais liberais, protegem suas frotas, tripulações e indústrias locais. Vasconcellos disse que, no Brasil, o setor trabalha em defesa da frota de bandeira brasileira e que, apesar de alguns benefícios para navegação interior, o BR do Mar representa uma abertura para embarcações estrangeiras, o que é visto como preocupante. Ele alertou que ainda existem projetos de lei em tramitação no Congresso que buscam acabar com o Fundo da Marinha Mercante (FMM), principal linha de fomento setorial.

O Sinconapa contabiliza que, entre 2013 e 2020, a construção naval da região Norte construiu cerca de 500 barcas para o agronegócio, atendendo 20 empresas de grande porte, além de 15 empurradores, totalizando R\$ 2,2 bilhões de investimentos. Vasconcellos destacou que 80% desses aportes foram financiados com recursos do FMM. Ele acrescentou que os dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados em agosto, comprovaram que a navegação interior alcançou números superiores ao de outros tipos de embarcações.

O vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), Sérgio Bacci, afirmou que a indústria naval conseguiu construir mais de 600 embarcações financiadas pelo FMM, entre 2004 e 2016, sustentada por três pilares: reserva de bandeira nacional, demandas da Marinha e da Petrobras e conteúdo local. No período foram construídos barcos de apoio marítimo, petroleiros (Transpetro), rebocadores, barcas e empurradores, alcançando mais de 80.000 empregos no final de 2014, ante os 19.000 atuais.

Bacci lamentou que a falta de políticas de Estado nos últimos anos tenha prejudicado a carteira de grandes obras em estaleiros nacionais. Com a falta de projetos, os estaleiros se limitaram a serviços de reparos navais e a atividades como base de apoio offshore. Ele ressaltou que o Estaleiro Rio Maguari (PA) hoje entrega de 3 a 4 barcas graneleiras por mês porque teve uma demanda perene do setor de agronegócio, principal cliente dos construtores navais na região.

Bacci lembrou que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) não aceitou reduzir, de 65% para 40%, o índice de conteúdo local, o que considera que daria mais

competitividade às indústrias naval e de navieças. Ele acrescentou que o atual índice de 25% para projetos do setor de petróleo faz com que a indústria naval brasileira se limite a itens subsea. Os estaleiros também identificam que a Marinha do Brasil tem uma demanda para renovar a esquadra, com navios com mais de 30 anos de operação. “Sem a Petrobras como carro-chefe e sem a Marinha não teremos uma indústria naval forte”, analisou Bacci.

O vice-presidente executivo do Sinaval observa que os países com destaque na construção naval têm políticas de apoio governamental que incentivam o conteúdo local, citando China, Coreia do Sul, Japão, Noruega e Estados Unidos. “Se quisermos ter indústria naval no Brasil, a Petrobras tem que ser um braço forte para essa retomada. Em qualquer lugar do mundo, os governos têm importância vital na construção naval — da matriz ideológica mais à esquerda à mais à direita”, afirmou Bacci.

O Sinaval voltou a defender que o Brasil tenha uma política de Estado para efetivamente haver construção naval local, evitando mudança de visão com a troca de governantes. Bacci acrescentou que as pessoas envolvidas em casos de corrupção na indústria naval investigadas na operação Lava Jato estão soltas, ao passo que os bons empresários e os trabalhadores foram prejudicados pelos efeitos das decisões. “[Lava Jato] Acabou com a indústria naval e com os empregos. Matou a vaca, em vez de matar o carrapato”, criticou Bacci.

O sindicato acredita não ser possível liberar a importação de navios, enquanto o país tem mais de 10 milhões de desempregados. Para o vice-presidente do Sinaval, o país retrocede ‘40 anos em 4’ a partir da flexibilização das regras de afretamento. “O governo fez a opção por acabar com a indústria naval. O BR do Mar nada mais foi do que liberar importação de navios sem pagar imposto. Do ponto de vista do Sinaval, o BR do Mar tem que ser revogado em 80% do seu conteúdo (...) Vamos ter que visitar e retirar tudo aquilo que não fizer bem à indústria naval brasileira”, afirmou Bacci.

O Sinaval também criticou a redução da proposta de orçamento do FMM para 2023, de R\$ 6,8 bilhões ante R\$ 9,9 bilhões em 2022, com ampliação de possibilidades de financiamento para obras portuárias e aquaviárias. Além de políticas que fortaleçam a atividade e o aperfeiçoamento do sistema regulatório e fiscal, os estaleiros querem assegurar que os recursos do fundo setorial sejam voltados para a indústria naval. A pauta também visa assegurar que a construção de plataformas, torres e navios ocorra no Brasil.

O Ministério da Infraestrutura avalia que o indicativo é de ampliação de investimentos no setor, que podem ser apoiados com recursos do FMM. A pasta atribui a queda nos desembolsos em 2020 e 2021 a fatores como pandemia, crise no transporte internacional de contêineres e postergação de investimentos. “Percebemos em 2022 crescimento expressivo dos repasses do recurso do fundo em relação a 2021, o que indica uma aceleração para esses repasses”, comentou a coordenadora-geral de projetos dos fundos de infraestrutura do ministério, Sharisse de Almeida Monteiro, durante o painel.

Sharisse destacou que, com as alterações na Lei 10.893/2004 pelo BR do Mar (14.301/2022), houve aumento do escopo, ampliando as hipóteses de apoio para manutenção preditiva e preventiva, trazendo a possibilidade de execução de serviços navais mais simples por empresas brasileiras especializadas. Ela disse que a Lei 14.301 trouxe a possibilidade de financiar outros investimentos da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval.

A coordenadora citou que a resolução 5301/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN) trouxe a possibilidade de apoiar o enquadramento da construção de embarcações de apoio a outras atividades offshore. “Existe flexibilidade para que outros projetos possam ser apoiados pelo fundo”, afirmou. De acordo com o Minfra, o FMM liberou quase R\$ 31 bilhões na última década em financiamentos para o setor para apoio a aproximadamente 810 projetos.

Sharisse disse que existe flexibilidade para que outros projetos possam ser apoiados pelo FMM. Ela cita o crescimento do investimento privado no setor portuário nos últimos anos, que se reflete na navegação de apoio portuário e na construção de rebocadores. A pasta vislumbra uma tendência de investimentos privados e públicos com as concessões do setor portuário.

“Recebemos unidades industriais do Brasil que têm transformado uma parcela de suas áreas em TUPs [terminais de uso privado] como forma de diversificação e de mitigar efeitos cíclicos da indústria. Esses estaleiros poderão se beneficiar da alteração da legislação para o apoio a obras de infraestrutura portuária pelo FMM”, afirmou Sharisse.

Uma pesquisa de mercado realizada pelo Departamento de Fomento e Desenvolvimento da Infraestrutura (Defom) apontou que, das 22 empresas da mostra, 14 sinalizaram que desejam aumentar investimentos em 2023 e 2024. Sete delas esperam manter investimentos ao longo dos próximos anos.

Sharisse acrescentou que, acreditando na otimização da capacidade dos estaleiros e unidades industriais brasileiras, criou-se possibilidade de apoio a empresas estrangeiras. Sharisse considera possível utilizar a capacidade existente do parque industrial dos estaleiros nacionais para fazer reparos e modernização das embarcações, bem como para produzir embarcações para exportação.

“Percebemos no histórico que apenas 40% dos recursos foram utilizados. Há um gap entre arrecadação e utilização, mesmo com o alto crescimento observado na última década. Em termos de utilização da política pública e alinhamento ao desenvolvimento da marinha mercante, a BR do Mar trouxe essa possibilidade”, apontou Sharisse. Em 2021, o CDFMM priorizou projetos que totalizam 90 embarcações e representam mais de R\$ 1 bilhão de recursos. A expectativa do Minfra é que 60% das operações sejam contratadas.

O Minfra entende que os investimentos recentemente se concentraram em manutenção, modernização e conversão de embarcações, em detrimento da construção de novas embarcações. O plano anual orçamentário do fundo para 2023, segundo Sharisse, prevê reembolso apenas para embarcações, totalizando R\$ 1,3 bilhão. O ministério ressalta que, em média, o FMM contribuiu com 19% do crescimento da frota brasileira na última década.

Entre as oportunidades para os próximos anos, o Minfra enxerga projetos associados ao potencial de energia eólica offshore. Sharisse explicou que existe uma demanda para inclusão de projetos de geração de energia entre as atribuições do apoio marítimo, já que hoje a legislação restringe o segmento a atividades de suporte à produção de hidrocarbonetos e à mineração. “Infelizmente, a Lei 9.432/97 não anda na velocidade das novas tecnologias. Muitas vezes, quando o legislador não traz flexibilidade, a legislação acaba ficando um pouco para trás”, salientou Sharisse.

Ela diz que a resolução 5301/2022 do CMN trouxe a possibilidade de apoio do FMM ao enquadramento da construção de embarcações de apoio a outras atividades offshore, considerando que a Lei 9.432/1997 não está preparada. Segundo a coordenadora, a lei já trazia flexibilidade de financiar outros investimentos de interesse de desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira. “Não havia sido enquadrado pelo CMN. O enquadramento precisa ser regulamentado, provavelmente pelo CDFMM [conselho diretor do FMM], mas já existe uma condição financeira estabelecida”, comentou Sharisse.

A coordenadora disse que existe flexibilidade para que outros projetos possam ser apoiados pelo FMM. Ela citou o crescimento do investimento privado no setor portuário nos últimos anos, que se reflete na navegação de apoio portuário e na construção de rebocadores. A pasta vislumbra uma tendência de investimentos privados e públicos com as concessões do setor portuário. “Recebemos unidades industriais do Brasil que têm transformado uma parcela de suas áreas em TUPs como forma de diversificação e de mitigar efeitos cíclicos da indústria. Esses estaleiros poderão se beneficiar da alteração da legislação para o apoio a obras de infraestrutura portuária pelo FMM”, afirma Sharisse.

A avaliação do governo é que ainda existe um histórico de baixa utilização dos recursos devido à alta arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) nos últimos anos. “Esperamos que esse gap se reduza porque houve escolha de redução da alíquota do AFRMM, dado os superávits acumulados pelo FMM ao longo dos anos”, afirma Sharisse. A pasta entende que tais recursos, da ordem de R\$ 6 bilhões, ainda estão em um montante considerado suficiente para atender à indústria.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022

EDITORIAL 731

Da Redação EDITORIAL

Passados dois anos e meio de pandemia e às vésperas das Eleições, a 16ª Navalshore foi um reencontro presencial do setor, com amadurecimento depois de um longo período de crise. Os cenários de oportunidades começam a aparecer mais visíveis no horizonte e os agentes têm um mapeamento mais claro e otimista dos potenciais projetos. A conferência da feira, com salas cheias, debateu em alto nível a agenda do setor, que segue com a maior parte dos investimentos na área de petróleo e gás, mas acompanha cada vez mais de perto os programas de obtenção de novos meios navais da Marinha do Brasil.

Paralelamente, continua forte na pauta a descarbonização na indústria marítima. Os painelistas também estão atentos à regulamentação da Lei 14.301/2022, que cria o BR do Mar, principalmente quanto às regras que flexibilizam o afretamento de embarcações de cabotagem.

O Offshore tem destaque nesta edição, com reportagens sobre os desafios para as novas fainas e expansão da frota do apoio marítimo, além das instalações e bases logísticas para as operações crescentes de suporte a plataformas localizadas em águas ultraprofundas. Sem dúvidas, o Offshore ainda traz muitas perspectivas para a indústria naval, que estuda as características e discute as regras para implantação de parques eólicos no mar. O segmento é vislumbrado por estaleiros, fornecedores e pelas empresas de apoio offshore.

Nesse clima de boas perspectivas, esta edição da Portos e Navios circula na Rio Oil & Gas, que também retorna ao modelo presencial para discutir um cenário ainda de muitas incertezas sobre investimentos, novos projetos, regulação e transição energética. Boa leitura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022

ESTALEIROS SE DIZEM PRONTOS E ACOMPANHAM DEFINIÇÃO DE NORMAS LOCAIS PARA APOSTAR EM SERVIÇOS DE DESMANTELAMENTO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 30/09/2022 - 12:55



O número de embarcações e plataformas de petróleo e gás chegando ao final do ciclo de vida continua a projetar uma demanda relevante de serviços de desmonte de navios e descomissionamento e desmantelamento de unidades offshore no Brasil. Os estaleiros nacionais se consideram preparados para executá-los, mas aguardam com cautela a concretização desses projetos em instalações no país. Os agentes avaliam que falta uma definição mais clara das normas brasileiras para certificação dos prestadores desses serviços, bem como das regras que estimulem a preferência

ou criem incentivos para que os desmantelamentos não gerem mão de obra em estaleiros no exterior.

O projeto de lei sobre a reciclagem de embarcações (PL 1.584/2021), que tramita na Câmara dos Deputados, ainda precisa passar pelas comissões de Constituição e Justiça e Cidadania (CCJC) e de Viação e Transportes (CVT), onde haverá oportunidade para apresentação de emendas. Há expectativa no setor de que o Congresso retome a apreciação nas comissões ainda este ano, após o período eleitoral. Caso contrário, a definição das regras ficará para 2023. O projeto, de autoria do deputado Coronel Armando (PSL-SC) e apresentado em abril de 2021, regulamenta a reciclagem de embarcações e estabelece as diretrizes para a gestão e o gerenciamento dessa atividade.

A proposta prevê regras detalhadas voltadas aos estaleiros de reciclagem, armadores, Marinha e órgãos ambientais. As regras se aplicam a todas as embarcações em águas jurisdicionais brasileiras, incluindo plataformas flutuantes ou fixas de petróleo. O PL estabelece que toda embarcação destinada à reciclagem deve ter um plano para esse fim, elaborado antes do início do processo pelo operador de estaleiro de reciclagem. A exceção é para as embarcações com arqueação bruta menor ou igual a 300 AB, que estão isentas do plano. O texto aprovado na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS), no ano passado, apenas não inclui embarcações da Marinha do Brasil e aquelas com menos de oito metros de comprimento e que não utilizam motor.

O plano de reciclagem deverá conter informações sobre os materiais perigosos e resíduos, que devem ter plano próprio de gerenciamento aprovado por órgão ambiental. O responsável pela embarcação deve fornecer ao estaleiro de reciclagem todas as informações necessárias para a confecção do plano, que só pode ser implementado após aprovação por órgão ambiental.

No dia 3 de agosto, o relator do PL, deputado General Girão (PL-RN), leu o parecer na Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional (CREDN). Em julho, Girão havia recomendado a aprovação do parecer aprovado na CMADS no final do ano passado. O prazo de vista na CREDN foi encerrado no último dia 29 de agosto.

O diretor da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval (Sobena), Ronald Carreteiro, observa que muitos estaleiros estudaram ou fizeram consultas sobre descomissionamento e aguardam as definições das regras sobre a atividade. “Sem legislação, não tem como investir. Estão todos na expectativa. É um mercado pujante para o Brasil”, comenta Carreteiro, que é CEO da Rona Assessoria.

O engenheiro espera que, com a resolução saindo de acordo com as necessidades do setor, alguns estaleiros que já estão interessados e até aparelhados fiquem prontos para entrar no mercado de desmantelamento de forma imediata. “Esperamos que a resolução esteja pronta, no máximo, até meados de 2023. Ela será importante para o desenvolvimento de uma política no Brasil de descomissionamento ou de ship recycling”, estima Carreteiro.

O professor adjunto da Escola de Engenharia Industrial Metalúrgica de Volta Redonda da Universidade Federal Fluminense (UFF), Newton Narciso Pereira, acredita que existem condições de realizar o desmantelamento e a reciclagem das instalações offshore no país, o que ainda esbarra na necessidade de uma legislação que ofereça mais segurança jurídica para sua execução. Pereira considera que o PL em tramitação no Congresso tem o objetivo de fomentar a atividade de reciclagem naval no Brasil. O professor entende que o PL 1.584/2021 deverá auxiliar tanto os órgãos públicos quanto as empresas privadas na ampliação deste mercado interno.

“Em termos de infraestrutura, temos estaleiros que podem realizar a atividade de reciclagem, uma vez que aqueles que atuam na construção naval também podem operar no desmantelamento e reciclagem”, projeta Pereira, que também é o coordenador do Centro de Estudos para Sistemas Sustentáveis da universidade (CESS/UFF). Ele destaca que o descomissionamento recente do campo de Cação, na Baía do Espírito Santo, é visto como bem-sucedido no Brasil. “Isso mostra que temos capacidade de realizar as atividades no país, com responsabilidade e atendendo os critérios de segurança operacional”, afirma o professor.



Pereira vê a resolução 817/2020 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) como um instrumento que apresenta todos os requisitos necessários para realização do descomissionamento offshore, possibilitando orientar as atividades das operadoras para que a agência reguladora e órgãos como Marinha e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) possam avaliar e dar os respectivos pareceres sobre os projetos de descomissionamento em águas brasileiras.

Para o coordenador do CESS/UFF, a busca pela extensão da vida útil das instalações é um processo natural. “Não acho que teremos muitas alterações em relação aos PDIs [Programas de Descomissionamento de Instalações] que já foram entregues à ANP, uma vez que já existe uma expectativa de vários descomissionamentos nos próximos anos. Já foram decisões tomadas pelas empresas”, analisa Pereira.

Atualmente, existem 40 processos de PDIs offshore, sendo 29 aprovados, conforme o painel dinâmico de descomissionamento da ANP. A maior parte dos PDIs de instalações no mar está localizada nas bacias de Campos, Santos, Potiguar e Sergipe. De acordo com a ANP, 18 plataformas estão liberadas para serem descomissionadas. Elas estão distribuídas pelas bacias de Campos, Espírito Santo e Sergipe.

Em 2022, foram aprovados 12 PDIs e 2 RDIs (relatório de descomissionamento de instalações) de exploração e produção. Na última atualização do painel dinâmico de descomissionamento de instalações de exploração e produção da ANP, no dia 2 de agosto, havia 98 processos com PDI, considerando campos offshore e em terra. Desse total, 76 estavam aprovados e 11 sobrestados, além de sete recebidos e quatro encerrados.

Do ponto de vista internacional, o marco foi o regulamento europeu para reciclagem de navios (UE 1.257/2013), que entrou em vigor em 2018 e obriga os armadores europeus a enviarem suas embarcações para reciclagem somente em estaleiros autorizados, que estejam na lista aprovada pela União Europeia. Atualmente, existem cerca de 40 instalações de reciclagem aprovadas para receber esses navios, habilitadas para realizar a reciclagem atendendo aos critérios ambientais, de segurança e trabalhistas presentes no regulamento.

Pereira, da CESS/UFF, diz que o projeto de lei proposto para a reciclagem de embarcações no Brasil foi desenvolvido com base no regulamento europeu e incorporou os elementos da Convenção de Hong Kong, no que se refere aos aspectos de Inventário de Materiais Perigosos (IHM), entre outros elementos.

Ele acrescenta, que, nesse sentido, o PL está alinhado às melhores práticas internacionais que já estão sendo aplicadas, além de incorporar também os aspectos das legislações brasileiras que já versavam sobre o tema de reciclagem, como o Plano Nacional de Resíduos Sólidos (Lei 12.305/2010), que prevê programas de incentivos à reciclagem, que poderiam ser aplicados também à reciclagem de embarcações no país.

“Entendo que a proposta do PL 1.584/2021 traz uma importante contribuição para a segurança jurídica da atividade de reciclagem de embarcações em geral no país. Naturalmente, alguns aspectos ainda poderão ser ajustados para atender ao interesse de todas as partes interessadas”, avalia Pereira.

O professor observa que muitas empresas já estão operando no país atendendo às demandas das petroleiras. Pereira cita o caso da licitação para realização da remoção do almoxarifado submarino (Alsub). Ele considera que essa não deixa de ser uma operação ligada ao descomissionamento, por consistir na remoção dos materiais que foram armazenados no leito marinho, trazendo-os para superfície para posterior destinação correta. “Temos empresas trabalhando com projetos de engenharia para descomissionamento, envolvendo os processos de gestão de projeto, inspeção, mergulho, apoio offshore entre outros serviços que estão se consolidando no Brasil”, elenca Pereira.



O Enseada (BA) acompanha e projeta estar preparado para o caso de materialização de projetos de descomissionamento no Brasil. “Está no nosso radar, mas não temos no nosso plano de negócios neste momento. Temos sido demandados pelos nossos clientes para estudar e oferecer nossos serviços. Ainda não é um vetor de crescimento que colocamos no curto prazo”, afirmou Maurício Bastos Almeida, durante a 16ª Navalshore, em agosto, quando ocupava a posição de CEO do Enseada. Em setembro, ele assumiu a diretoria de plantas industriais da Tenenge, empresa do grupo OEC/Novonor. Almeida segue como presidente do conselho do Enseada.

Almeida conta que a empresa não deu entrada em nenhuma licença para descomissionamento. Ele explica que, para atuar nesse mercado, a empresa precisa fazer um pequeno investimento para adequar as instalações para atender à Convenção de Hong Kong. Num primeiro momento, o Enseada teve algumas conversas com certificadoras e constatou que o investimento necessário não seria muito demorado, nem muito custoso.

“Não vamos fazer investimento esperando o mercado acontecer. Já fizemos investimento de US\$ 1 bilhão para um mercado que não aconteceu da maneira que imaginávamos. Estamos mais com os pés no chão, olhando para clientes que precisam de nós nesse momento e revocando nossas instalações para esse mercado”, explica Almeida.

Na ocasião, ele disse que a empresa continuará buscando ampliar a utilização das instalações portuárias não só para granéis minerais, como para granéis vegetais futuramente. O empreendimento, que tem autorização para operar como terminal de uso privado (TUP), espera continuar a atender cargas eólicas. Na parte industrial, módulos de FPSO, integração de FPSOs eventualmente e reparos navais. Ainda na parte de indústria pesada, fabricação de estruturas metálicas para eólicas offshore e onshore, fundações e jaquetas.

O Enseada estabeleceu uma parceria estratégica com a Tenenge, fabricante tradicional de montagem e engenharia industrial do grupo OEC. Hoje, o Enseada e a Tenenge juntos vão mirar os mercados de petróleo e gás, de módulos offshore e de módulos onshore. Enseada e Tenenge vão atender plantas petroquímicas ou qualquer instalação industrial onshore que demande um projeto modularizado. “A Tenenge tem milhares de trabalhadores no Brasil e no exterior e vai agregar com o fortalecimento da nossa mão de obra técnica especializada. Estamos dando visibilidade para essa parceria. Esperamos atender nossos clientes de forma profissional e com mão de obra qualificada”, projeta o agora diretor de plantas industriais da Tenenge.

O diretor-presidente dos estaleiros Mauá e Ilha S.A. (Eisa), Geraldo Ripoll, conta que, nos últimos anos, o Eisa vem dando passos importantes para se capacitar para fazer desmantelamento de embarcações e, eventualmente, plataformas que sejam levadas por balsas. Recentemente, um relatório técnico no site do Instituto Estadual do Ambiente (Inea) apontou que o Eisa atende a todos requisitos para esse tipo de serviço. Até o fechamento desta edição, o relatório dependia de avaliação do conselho do órgão ambiental para concessão da licença, que incluiria a possibilidade de execução de desmantelamentos.

“Hoje, no Rio de Janeiro, não existe nenhum estaleiro habilitado a fazer desmantelamento naval e o Eisa atendeu a todas as exigências do órgão ambiental”, destaca Ripoll. Somente na Baía de Guanabara, estima-se que mais de 70 embarcações precisam ser desmanteladas. O Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro também vem estudando essas demandas no interior da baía, onde existe um conjunto de ações para retirada desses cascos soçobrados, que precisarão ser desmantelados nos próximos anos.

No final de 2021, o Eisa contratou profissionais independentes que acompanharam um desmantelamento autorizado judicialmente e verificaram que os procedimentos e as instalações do estaleiro atendiam à norma europeia, baseada na Convenção de Hong Kong.

Ripoll relata que o parecer aponta que o Eisa pode ser submetido aos órgãos no exterior para obter certificado internacional de desmantelamento no estaleiro. “Estamos correndo paralelamente de

duas maneiras: buscar certificação internacional e que saia licença ambiental via Inea com a inclusão do desmantelamento, que já foi reconhecido pelo relatório técnico. Ainda não temos isso oficializado”, explica Ripoll.

A presidente do Atlântico Sul Heavy Industries Solutions, Nicole Terpins, diz que o estaleiro não é certificado, mas já reúne uma série de exigências que o capacitam para obtenção de selo verde. “Adequamos nossas instalações para nos qualificarmos ao selo de estaleiro verde. Buscamos certificação para dar visibilidade à adequação. Atendemos os requisitos de estaleiro verde”, ressalta Nicole. Ela conta que o Atlântico Sul passou por uma auditoria rígida e que contratou uma empresa para certificar o empreendimento com selo para hidrogênio verde.

A executiva lembra que o estaleiro foi concebido para construção de grandes embarcações, com demanda lastreada em projetos da Petrobras e que, sem garantia de financiamentos e demanda, foi necessário destinar parte dos ativos a outras frentes para prestigiar o investimento feito no estaleiro e os credores que confiavam no projeto de longo prazo. “Entendemos que não faz sentido manter a estrutura disponível para uma demanda que, neste momento, não conseguimos enxergar como antes”, ressalta Nicole.

Ela explica que a adequação do estaleiro à realidade atual do setor passou pelos estudos para o melhor vocacionamento dos ativos, que foram concebidos para uma demanda de construção naval que não é mais perceptível no horizonte de curto prazo. Para isso, houve a desconstrução dos pilares que um dia justificaram e balizaram o projeto de revitalização da indústria naval. “Temos total capacidade para continuar todos os projetos que nos propomos e entrar em projetos da construção naval também. Por enquanto, não vemos o mercado de construção naval retomar da forma como gostaríamos”, afirma Nicole.

O descomissionamento também é um dos mercados em desenvolvimento que estão no radar do Estaleiro Rio Grande (RS). O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, diz que, apesar do foco na construção, a Ecovix, que administra o ativo, continua a prospectar novos negócios, como reparos, e estuda oportunidades futuras para estruturas pesadas para eólicas offshore. A empresa, que também avançou na recuperação judicial, vislumbra ainda parcerias para projetos no setor de petróleo e gás, principalmente na área de módulos.

Em alguns estados, como Rio Grande do Sul e Bahia, os órgãos ambientais interpretam que estaleiros que atendem à NR-34 para atividades de construção e reparo navais também podem realizar desmantelamentos. Já em outras unidades da federação, há necessidade de o estaleiro atender a uma série de requisitos que os demais estados não exigem para realização de serviços de desmantelamento.

Atualmente, existem 18 unidades liberadas pela ANP para serem descomissionadas. Algumas estão hibernadas aguardando processo interno para definição se serão vendidas, revitalizadas ou descomissionadas. Segundo Carreiro, da Sobena, existe uma quantidade relevante de plataformas hibernadas desde 2020 que aguarda por uma definição sobre revitalização. O engenheiro acrescenta que é possível avaliar o aproveitamento de parte das estruturas de algumas dessas plataformas para projetos de geração de energia no mar, como eólica, hidrogênio verde e solar.

Carreiro observa que, com aumento do preço do petróleo, plataformas na Europa que seriam descomissionadas estão sendo revitalizadas e continuando a operar por um período maior. O entendimento é que o momento é de investir na produção, aproveitando a alta das cotações da commodity, e a demanda por energia. No Brasil, o setor tem mapeados projetos para a construção de quase 40 novas plataformas até 2030.

O diretor da Sobena avalia que os estaleiros europeus não têm condição de desmantelar por causa do porte das instalações, o que faz com que os navios no fim do ciclo de vida acabem indo para serem desmantelados na Ásia. Outro agravante é que, hoje, estão sendo aplicadas muitas severas

aos armadores, mesmo após a mudança de propriedade, o que cria um grande passivo jurídico. Ele considera importante inserir aspectos tributários no PL sobre reciclagem, para que o Brasil tenha mais competitividade.

“Como não tem estaleiro de porte para fazer [na Europa], a alternativa é o Brasil. Estamos cheios de estaleiros precisando de obras. Temos que olhar para esse mercado”, defende o engenheiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022

A ARMADILHA DO TEMPO

Por Ivan Leão OPINIÃO 30/09/2022 - 12:55



Apesar do título aparentemente filosófico, este artigo trata do plano de digitalização e automação nos processos de produção de petróleo e gás em alto-mar, com interligação de unidades flutuantes por fibra óptica, anunciado no final de agosto pela Petrobras. O objetivo é aumentar o valor desses ativos, criando uma rede privativa de Internet das Coisas (IOT) com tecnologia 5G e através de 1.600 km de fibra submarina interligando 29 plataformas de produção e 17 unidades em terra.

Na programação de conferências da Rio Oil&Gas 2022, um dos temas será a “Transformação digital - Usando a integração de dados para gerar valor para cadeia de O&G”, painel previsto para 29/9/22, último dia do evento. Terá como debatedores: Melissa Fernandez, gerente de Tecnologia de Inovação do IBP; Daniel Morales, Braskem; Soichi Ide, Modec; e João Marino Magalhães, Equinor. O detalhamento desse tema, que consta no programa, é a gestão de dados em toda a cadeia de valor de O&G que, no contexto da transformação digital, são a base para o desenho das estratégias de geração de valor e criação de vantagens competitivas sustentáveis.

O controle de processos produtivos precisa ocorrer em tempo real, o que limita a aplicação de transmissões via satélite com latências elevadas. Mesmo com os satélites de órbita baixa (LEO – Low Earth Orbit), a fibra óptica submarina apresenta vantagens. Esta é a armadilha do tempo. No noticiário internacional, nota distribuída para imprensa pela Pioneer Consulting, de New Jersey (EUA), em 30/8/22, informa que foi contratada pelo Consórcio Zemax-Planova, com sede na cidade do Rio de Janeiro, para suporte na definição das melhores rotas submarinas e engenharia de implantação, monitoramento da qualidade e documentação, gestão de fornecedores, e supervisão das conexões (hookup) com as unidades flutuantes do projeto de rede óptica da Petrobras. Gavin Tully, diretor da Pioneer Consulting, disse que a Malha Óptica da Petrobras está prestes a se tornar o principal sistema de fibra óptica de O&G do mundo. Ronaldo Moidano, gerente de Projetos do Consórcio Zemax-Planova, selecionado pela Petrobras para essa etapa da sua rede Malha Óptica, destacou a importância de ter a experiência e expertise da Pioneer nesse tipo único de sistema de fibra submarina que prevê a possibilidade da Petrobras quase triplicar o número plataformas conectadas ao longo da vida útil do sistema.

O Consórcio Zemax Planova foi constituído em 16 de novembro de 2021, na cidade do Rio de Janeiro, tendo como sócios investidores a Planova Planejamento e Construções S.A. e Zemax Serviços Marítimos Ltda. Fato que indica que a Petrobras já está operando esse projeto há algum tempo. A Planova, com sede em São Paulo, está em operação desde 1954, é uma empresa do Grupo Krasis (ativo circulante consolidado de R\$ 205,7 milhões em 2021). A Zemax Serviços Marítimos Ltda. (ZemaxLog), com sede no Espírito Santo, é uma empresa de navegação com atuação em apoio portuário, apoio marítimo e cabotagem e Terminal de Uso Privado (TUP ZemaxLog Soluções Marítimas), localizado no primeiro berço de atracação do canal de acesso à Baía de Vitória.



No noticiário on-line da revista Upstream, o jornalista Fabio Palmigiani, correspondente no Rio de Janeiro, informou que segundo suas fontes de informação foram convidadas a apresentar propostas de engenharia, aquisição, construção e instalação da rede de fibra ótica para a Petrobras as empresas: TechnipFMC, Prysmian, Nexans, Alcatel Submarine Networks, Oil States e Fugro. A informação é consistente, já que essas empresas são líderes, no cenário mundial, em projetos de construção de redes submarinas e todas têm operações no Brasil. Pesquisa nas páginas da Internet sobre cada uma delas apresenta resultados condizentes com as necessidades da Petrobras neste projeto: TechnipFMC desenvolve, projeta, produz e instala umbilicals, dutos e conexões para sistemas submarinos e tem frota de navios para instalar dutos submarinos e Veículos Submarinos de Operação Remota (ROVs); Prysmian e Nexans, são as maiores fornecedoras internacionais de cabos submarinos; Alcatel Submarine Networks, empresa do grupo Nokia, tem mais de 4 mil km de cabos de fibra ótica conectando mais de 20 plataformas de produção offshore para oito petroleiras internacionais; Oil States, fornecedor global de equipamentos e serviços para uso submarino na produção de petróleo; Fugro, especialista em geo-data para apoio a projetos e construção submarina.

A chegada da tecnologia 5G, através da rede pública de telecomunicações, terá impacto nos portos. Em entrevista à Portos e Navios o diretor-presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro, Francisco Antonio de Magalhães Laranjeira, disse que a transformação digital está no centro do plano estratégico da CDRJ e que o porto e seus clientes podem aproveitar ao máximo essa tecnologia, pela qual as informações comerciais podem ser capturadas, permitindo que a tomada de decisões baseada em dados impulse a eficiência em todas as operações.

No panorama mundial, as soluções de conectividade de sistemas offshore por fibra submarina já são uma realidade e devem representar investimentos superiores a US\$ 2,6 bilhões em 2022, segundo o Submarine Telecoms Market Report. As regiões do Golfo do México e da Austrália-Ásia devem concentrar mais da metade desses investimentos. Artigos publicados sobre o tema apontam, desde 2019, o potencial da interligação por fibra submarina das bacias de produção de petróleo e gás nas bacias do pré-sal de Campos e Santos. Os dez campos maiores produtores de petróleo e gás, no Brasil, estão localizados nas bacias de Campos (Roncador, Marlim Sul, Parque das Baleias, Tartaruga Verde e Marlim Leste) e Santos (Tupy, Buzios, Sapinhoá, Atapu e Sul de Tupy).

A digitalização e a automação de sistemas de produção offshore terão importância crescente nos próximos anos. Diversos tipos de mudanças ocorrerão em decorrência do grande aumento dessa atividade, provocando demanda maior e mais qualificada na transmissão de dados entre os diversos agentes envolvidos na operação, principalmente navios de apoio marítimo, de inspeção submarina por ROVs, e navios aliviadores (shuttle ships). Para finalizar, um comentário filosófico: a armadilha do tempo são as suas dimensões; o passado que permanece conosco; o presente que exige nossa ação; e o futuro que desafia nosso espírito e imaginação.

Ivan Leão Ivan Leão é diretor da Ivens Consult

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/09/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM

Este conteúdo também está no LinkedIn.com-www.linkedin.com/in/reginaldo-ferreira-0aa5161a2

Fonte : InforMS

Data: 30/09/2022