

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 111/2022
Data: 05/09/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CONHEÇA AS PROPOSTAS DOS CANDIDATOS A PRESIDENTE PARA O PORTO DE SANTOS E O SETOR PORTUÁRIO.....	4
PORTO SEM PAPEL É AMPLIADO PELO GOVERNO FEDERAL E PASSA A TER MAIS FERRAMENTAS.....	6
TERMINAL DE LÍQUIDOS PASSA A CONTAR COM PRODUÇÃO PRÓPRIA DE NITROGÊNIO NO PORTO DE SANTOS.....	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF.....	8
CENTRAIS DE ATENDIMENTO DE PESSOAL SÃO INAUGURADAS EM CURITIBA E PORTO ALEGRE.....	8
EMIÇÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTA R\$ 3 BILHÕES EM JULHO.....	9
PORTAL PORTO GENTE.....	9
FALTA DE ORGANIZAÇÃO NO TRABALHO PODE ESTAR DIRETAMENTE LIGADA A SÍNDROME DE BURNOUT.....	9
INDUSTRIAS DO OESTE CONHECEM ESTUDO SOBRE CUSTO LOGÍSTICO.....	11
ALBERTO MOURÃO DEFENDE PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS EM PRAIA GRANDE E MELHOR FUTURO DO P.DE SANTOS.....	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	13
EDITORIAL – PLANOS SETORIAIS, UMA NOVA ESTRATÉGIA.....	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Free flow 1</i>	14
<i>Free flow 2</i>	14
<i>Dividendos</i>	14
<i>Em alta</i>	14
<i>Manaus</i>	14
NACIONAL - PLANO SETORIAL PORTUÁRIO TRARÁ MAPEAMENTO DE MAIS DE 720 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS.....	15
NACIONAL - APEXBRASIL FIRMA CONVÊNIO DE R\$ 9 MILHÕES PARA AUMENTAR EXPORTAÇÕES DE FRUTAS.....	16
NACIONAL - MINFRA ASSINA HOJE CONTRATO DE COMPRA E VENDA DA CODESA.....	18
NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO.....	19
REGIÃO SUL - PORTO DE PARANAGUÁ TEM ALTA DE 52% NAS EXPORTAÇÕES DE MILHO EM AGOSTO.....	19
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE CABEDELO TEM CRESCIMENTO NAS OPERAÇÕES DE TRIGO E MALTE.....	20
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	21
SPA LANÇA CHAMAMENTO PARA ADMINISTRAÇÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS.....	22
MANUTENÇÃO NO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES COMEÇA NESTA SEGUNDA-FEIRA.....	22
HORA DA FAXINA – ACOMPANHE UMA OPERAÇÃO DE DRAGAGEM.....	23
FERROVIAS DISPUTADAS SERÃO DE QUEM FIZER INVESTIMENTO 1º, DIZ RUMO.....	24
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NOS PRIMEIROS MESES DE 2022.....	26
PRATICAGEM DE ITAJÁ REALIZA MILÉSIMO GIRO EM BACIA DE EVOLUÇÃO.....	27
RECORDE NA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA.....	28
BRASIL CAMINHA PARA ELIMINAR DEPENDÊNCIA EXTERNA DE ALUMÍNIO.....	28
KLABIN É A PRIMEIRA EMPRESA DO SETOR, NO MUNDO, A PRODUIR SULFATO DE POTÁSSIO POR MEIO DO PROCESSAMENTO DE RESÍDUOS INDUSTRIAIS.....	29
PIB MANTÉM RITMO DE CRESCIMENTO NO 2º TRIMESTRE.....	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	32
PAÍSES EUROPEUS LIBERAM SOCORROS RECORDES A EMPRESAS E FAMÍLIAS PARA ALIVIAR DISPARADA DO PREÇO DE ENERGIA.....	32
CADE DECIDE INVESTIGAR SE PETROBRAS VENDE PETRÓLEO MAIS CARO A REFINARIAS PRIVADAS.....	35
BNDES FAZ APORTE DE R\$ 50 MILHÕES EM FUNDO DE IMPACTO DA VOX CAPITAL.....	36
BOLSONARO VETA SAQUE EM DINHEIRO DE VALE-REFEIÇÃO NÃO USADO APÓS 60 DIAS.....	37
BOLSONARO CONSEGUE EMPLACAR DIRETOR DE TECNOLOGIA DA PETROBRAS.....	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	40
PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÃO EXPÕE ANTAGONISMO ENTRE LULA E BOLSONARO.....	40
STF VAI COMEÇAR A JULGAR PISO DE ENFERMAGEM NO PLENÁRIO VIRTUAL NESTA SEXTA-FEIRA.....	41
PRESIDENTE DO SENADO DIZ QUE VAI TRATAR IMEDIATAMENTE DE SOLUÇÕES POR PISO DA ENFERMAGEM PERANTE STF	42
AÇÃO DO GRUPO PÃO DE AÇÚCAR SOBE 10% DEPOIS DE NOTÍCIA SOBRE VOLTA DE ABILIO DINIZ.....	43
VALOR ECONÔMICO (SP).....	44
DIESEL E SAFRINHA ‘CHEIA’ VÃO SUSTENTAR OS PREÇOS DO FRETE.....	44
TAXAS DE FRETE MARÍTIMO CAEM 60% NESTE ANO DURANTE ALTA TEMPORADA DO SETOR.....	46



QUADRA CAPITAL E GOVERNO FEDERAL ASSINAM CONTRATO DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA	47
FISCAIS APREENDEM PRODUTOS DE CARNE SUÍNA EM VOO QUE CHEGOU DA RÚSSIA	48
CHINA COLOCA MAIS DE 65 MILHÕES DE LOCKDOWN.....	48
GRUPOS LÍDERES EM RODOVIAS SEGUEM TRILHAS DISTINTAS	49
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	52
TERMINAL DE LÍQUIDOS INAUGURA PRÓPRIA PRODUÇÃO DE NITROGÊNIO NO PORTO DE SANTOS	52
PORTAL PORTOS E NAVIOS	53
FUNDO GERIDO PELA QUADRA CAPITAL ASSUME CONTROLE DA CODESA	53
AGRO APRESENTA PROPOSTAS AOS PRESIDENCIÁVEIS PARA SETORES HIDROVIÁRIO, MARÍTIMO E PORTUÁRIO	53
BUNKER ONE QUINTUPLICA VENDA DE COMBUSTÍVEL NO BRASIL EM 3 ANOS	56
CMA CGM CRIA FUNDO ESPECIAL US\$ 1,5 BI PARA ACELERAR A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	57
MAERSK INAUGURA ARMAZÉM EM CAJAMAR E EXPANDE PRESENÇA NA AMÉRICA LATINA	59
DNV E DSME UNEM AS MÃOS PARA DESENVOLVER SISTEMA DE PROPULSÃO ASSISTIDA PELO VENTO.....	60
SPA LANÇA CHAMAMENTO PARA ADMINISTRAÇÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS	61
GOVERNO MANTÉM DESESTATIZAÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ	61
REBOCADOR ELÉTRICO DA DAMEN É INDICADO AO PRÊMIO REBOCADOR DO ANO PELO NAUTICAL INSTITUTE	62
INTEGRAÇÃO E INOVAÇÃO: OS MOTORES PARA QUE OS PAÍSES DA REGIÃO ABORDEM O FUTURO DAS HIDROVIAS E DOS PORTOS FLUVIAIS	63
APÓS PERDA DE ENCOMENDAS, FALTA DE INCENTIVOS E PANDEMIA, INDÚSTRIA NAVAL SE REINVENTA E OLHA PARA NOVAS OPORTUNIDADES	65
EMPRESAS SE POSICIONAM E AGENTES DISCUTEM MODELO PARA VIABILIZAR IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE.....	73
EMPRESAS E ESPECIALISTAS APONTAM FLEXIBILIDADE E INVESTIMENTOS EM P&D COMO CAMINHO PARA DESCARBONIZAÇÃO.....	79
TRABALHAR EM EMBARCAÇÕES GIGANTES TEM SIDO UM GRANDE DESAFIO PARA A EFICIÊNCIA DAS TRIPULAÇÕES	87
CADEIA LOGÍSTICA DE GNL NO BRASIL AINDA ESBARRA EM FALTA DE DEMANDA E DE INFRAESTRUTURA INTEGRADA....	91
PORTO DE RIO GRANDE: DRAGAGEM TEM CONTRATOS DE LONGO PRAZO	97
WILSON SONS É A PRIMEIRA COMPANHIA DA AMÉRICA LATINA A INGRESSAR NO TIC 4.0, O COMITÊ GLOBAL DE INOVAÇÃO EM TERMINAIS PORTUÁRIOS.....	98
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	99
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM	99



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONHEÇA AS PROPOSTAS DOS CANDIDATOS A PRESIDENTE PARA O PORTO DE SANTOS E O SETOR PORTUÁRIO

A Tribuna reuniu projetos dos presidentiáveis para o aumento da competitividade dos portos brasileiros

Por: *Anderson Firmino*



Porto de Santos movimentou 95,5 milhões de toneladas de cargas de janeiro a julho deste ano
Foto: Alexander Ferraz/AT

A 28 dias do primeiro turno da eleição para a Presidência da República, marcado para 2 de outubro, a expectativa em torno dos rumos dos setores portuário e de infraestrutura é grande. Afinal, seja na movimentação de cargas dentro dos principais portos brasileiros ou no caminho que elas percorrem desde os campos de produção até a ponta final da cadeia logística, sobram desafios que envolvem o aumento

de competitividade e a eliminação de gargalos.

A Tribuna traz hoje um resumo das propostas dos candidatos ao Palácio do Planalto para estes setores, a partir de respostas enviadas por suas assessorias na última semana - casos de Constituinte Eymael (DC), Lula (PT), Simone Tebet (MDB), Soraya Thronicke (União Brasil) - ou dos planos de governo registrados no Tribunal Superior Eleitoral (TSE) - como ocorreu com os outros sete postulantes à chefia do Executivo. A íntegra dos projetos pode ser acessada no site bit.ly/3CSTuVZ.

Entre citações mais diretas às questões de infraestrutura e comércio exterior, além de outras mais amplas no segmento econômico, é possível notar o que pensam os candidatos e alguns posicionamentos antagônicos, em especial quando o assunto em debate é a desestatização da Santos Port Authority (SPA), estatal responsável pela gestão do Porto de Santos. Os dois nomes que lideram as pesquisas eleitorais divulgadas, por exemplo, pensam de forma diferente sobre o tema.

Enquanto, por um lado, o presidente e candidato à reeleição Jair Bolsonaro (PL) tem como uma bandeira de seu programa de governo a sequência das desestatizações e sua equipe ministerial trabalha para realizar o leilão da SPA até dezembro, o ex-presidente Lula (PT) citou que o modelo atual de privatização deverá ser revisto em caso de vitória nas urnas, incluindo o Porto de Santos, por ver o Poder Público como a autoridade portuária.

Já Ciro Gomes (PDT) frisa que as agências reguladoras, consideradas essenciais para o funcionamento deste setor e de outros da economia nacional, permanecerão sob o modelo atual, mas o critério de escolha de suas diretorias deverão ser estritamente técnicos. Por sua vez, Simone Tebet (MDB) destaca a necessidade de atrair os olhares de fundos internacionais de investimentos para alavancar negócios (confira todos os candidatos abaixo).

O fato é que, ao longo deste ano, A Tribuna tem mostrado em diversas reportagens e em eventos realizados com o setor portuário que os desafios a quem vencer a eleição serão inúmeros. Alguns desses pontos, inclusive, pontuaram os debates do Summit Portos 2022, promovido pelo Grupo Tribuna na última quinta-feira (1º) em Brasília.

Nele, empresários, autoridades e especialistas no tema fizeram um diagnóstico do setor, debateram as boas práticas internacionais e apontaram soluções para o aumento da capacidade e competitividade dos portos brasileiros. Entre os pontos apresentados nos painéis, chamaram atenção as dificuldades que o setor privado relata para investir e longo caminho a ser percorrido para que os portos consigam aumentar a capacidade para escoar cargas, o que leva à formação de filas de navios e caminhões.

Confira as principais propostas

Ciro Gomes (PDT) Entre as ideias do candidato, será dada ênfase especial a quatro complexos industriais: agronegócio; petróleo, gás e derivados; saúde; e Defesa, O BNDES exercerá papel importante no financiamento ao desenvolvimento, além de permanecer atuando como escritório estruturador de projetos. Já as agências reguladoras permanecerão sob o modelo atual, mas o critério de escolha de todas as diretorias deverá ser estritamente técnico.

Constituinte Eymael (DC)

Vê um ambiente favorável para a desestatização do Porto de Santos, pois a iniciativa privada é a grande promotora do crescimento. Ele também assinala o compromisso que a Democracia Cristã têm com o Turismo nacional, lembrando que foi autor do Artigo 180 da Constituição, que estabelece a União, estados, municípios e o Distrito Federal têm que promover e incentivar o Turismo como fator de desenvolvimento econômico e social.

Felipe D'Ávila (Novo)

Entre os planos, está reestruturar a logística dos portos e aeroportos, com investimentos e diretrizes legais claras para desburocratizar os serviços de aduana, além da promoção de uma abrangente agenda de facilitação de comércio com ênfase na integração de diferentes órgãos governamentais em plataformas comuns de serviços dos portos e aeroportos. Também é prevista a certificação de exportadores confiáveis, que terão maior agilidade nas suas operações.

Jair Bolsonaro (PL)

No seu plano de governo, o governo irá prosseguir com desestatizações e desinvestimentos de empresas estatais. Também deverá implantar infraestrutura em complemento às inúmeras obras já realizadas, a fim de diminuir, por exemplo, o chamado Custo Brasil. Visa a integração de portos, aeroportos, estradas rodoviárias vicinais, ferrovias e hidrovias, de maneira estratégica e coerente com a produção projetada para os próximos anos, possibilitando o escoamento e a solução de necessidades de importação e exportação que agreguem valor e diminuam custos.

Léo Pércles (UP)

Seu plano de governo fala em reestatização das estatais privatizadas; fim dos leilões do petróleo e revisão das concessões dos portos, aeroportos e estradas brasileiras entregues a empresas privadas. Outro objetivo é constituir monopólio público em áreas estratégicas como geração de energia, telecomunicações, produção de combustíveis, entregas e encomendas interestaduais e internacionais.

Lula (PT)

Para continuar ampliando a capacidade dos portos brasileiros, o plano de governo prevê busca uma maior eficiência operacional das instalações portuárias existentes. O modelo de privatização deverá ser revisto, incluindo o do Porto de Santos. Vê como importante manter o papel do Estado como autoridade portuária. Algumas atividades, como por exemplo a dragagem, podem ser transferidas ao setor privado, mas não funções típicas de Estado, como o planejamento, a fiscalização e a regulação. De acordo com o candidato, Santos, principal porto público do país, merece um tratamento prioritário.

Padre Kelmon (PTB)

Para o PTB, que tinha como candidato até a última semana Roberto Jefferson – substituído por Padre Kelmon –, o Estado não pode inibir a iniciativa privada. Deve se restringir à atuação onde

não exista interesse por parte do privada. Por outro lado, entende que deve inibir e desestimular a ação nociva dos cartéis, monopólios e oligopólios, assim como estimular a iniciativa privada. Reconhece a importância do capital estrangeiro para o desenvolvimento nacional. Para isso, deve haver segurança jurídica na legislação que regulamenta a sua presença estável.

Simone Tebet (MDB)

Para a candidata, o setor de infraestrutura e logística é fundamental para o desempenho sustentável da economia brasileira. Portos como o de Santos são estratégicos para o bom desempenho do PIB nacional e precisam ser constantemente renovados. Existem muitas fontes internacionais de investimento geridos por grupos em constante prospecção de boas oportunidades de negócios. O Brasil oferece centenas dessas oportunidades em portos, ferrovias, rodovias e aeroportos.

Sonia Manzano (PCB)

O plano de governo da candidata prevê retomar para o patrimônio público todas as empresas estratégicas, a começar por aqueles que foram privatizadas, de forma a que o Estado volte a ter condições de realizar uma política econômica no interesse do País. Outro plano é estender o controle público de todas as empresas que representam meios de produção essenciais à vida, tais como água, energia elétrica, saúde, educação, transporte, infraestrutura, as quais deverão ser geridas com controle social, em acordo com os Conselhos de Trabalhadores das próprias empresas.

Soraya Thronicke (União Brasil)

A candidata afirma que não é contra a privatização dos portos, mas entende que optar por esta decisão necessita de planejamento e de realização de estudos quanto ao impacto, não apenas econômico (custo-benefício), mas, também, no que reside à lotação (Recursos Humanos). Cada caso deve ser analisado de forma individual.

Vera Lúcia (PSTU)

De acordo com o plano de governo da candidata, que não aborda de forma direta a questão portuária, as privatizações são defendidas pela burguesia para “aumentar a eficiência”, para “evitar os prejuízos”. Com a Petrobras 100% estatal sob controle dos trabalhadores, será possível utilizar a autossuficiência do País em petróleo para ter gasolina barata e gás de cozinha a preço de custo para a população. A reestatização da Vale, sob controle dos trabalhadores, além de retomar a nossa soberania na produção e exportação de metais, pode nos evitar novas catástrofes ambientais, como as ocorridas em Brumadinho e Mariana.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/09/2022

PORTO SEM PAPEL É AMPLIADO PELO GOVERNO FEDERAL E PASSA A TER MAIS FERRAMENTAS

Os resultados contribuem para a agilizar a estadia das embarcações

Por: ATribuna.com.br



Expectativa é que procedimentos ajudem a reduzir custos Foto: Carlos Nogueira/AT

Quatro novas funcionalidades passam a integrar o Porto sem Papel, sistema da Secretaria Nacional de Portos. A primeira delas é a adaptação do sistema à isenção da taxa do Certificado de Livre Prática (CLP), iniciativa alinhada ao marco regulatório BR do Mar.

Com a medida, o processo de chegada das embarcações que atuam em operações de

cabotagem, de apoio portuário e marítimo e na navegação interior e fluvial pode ser feito com menor tempo de atracação.

Outra funcionalidade é o agendamento de vistoria da embarcação realizada pela Marinha do Brasil. A iniciativa atende a uma necessidade da comunidade portuária, prevendo a solicitação de inspeção de embarcações aconteça no próprio sistema.

Além disso, o Porto sem Papel passa a ser integrado ao Sistema Nacional de Procurados e Impedidos (Sinpi) e ao Sistema de Tráfego Internacional (STI), da Polícia Federal, aperfeiçoando os processos da segurança marítima. Por fim, para facilitar e ampliar o acesso da população aos serviços oferecidos, o Porto sem Papel também revisou a orientação da carta de serviços ao usuário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/09/2022

TERMINAL DE LÍQUIDOS PASSA A CONTAR COM PRODUÇÃO PRÓPRIA DE NITROGÊNIO NO PORTO DE SANTOS

Gás é considerado primordial no processo de armazenamento e movimentação de líquidos

Por: Anderson Firmino



Até o mês passado, a empresa adquiria o gás por meio de fornecimento externo. Foto: Divulgação

Com o objetivo de gerenciar o fornecimento de nitrogênio para operações no Porto de Santos, a Stolthaven Terminals do Brasil passou a contar, no mês passado, com sua planta própria. Fruto de uma parceria com a empresa White Martins, a iniciativa - considerada pioneira no setor portuário nacional - permitirá ao terminal maior controle sobre a produção e segurança reforçada na movimentação de líquidos nas instalações da

companhia, na Alemoa.

O nitrogênio atua como estabilizador e equalizador de pressão, fundamental no armazenamento, carregamento e descarregamento de líquidos nos terminais portuários. Até o mês passado, a empresa adquiria o gás por meio de fornecimento externo. Agora, a Stolthaven poderá gerar o gás para abastecimento próprio, em níveis de pureza acima de 98%, cobrindo a maior parte da capacidade total de tancagem de 150 mil metros cúbicos de seu terminal em Santos.

“É um benefício, tanto para a empresa quanto para a comunidade, ter um terminal portuário de produtos perigosos com mais segurança”, afirma o gerente-geral da empresa, Marcelo Schmitt.

Outro aspecto destacado por ele é a sustentabilidade, com impactos positivos no meio ambiente. “Uma planta própria permite que você tire caminhões das rodovias - no nosso caso, era um caminhão por dia. Ou seja: são 365 caminhões por ano que deixam de emitir CO2 desde o início do trajeto até o terminal”, exemplifica.

Schmitt enumera mais um ganho: certeza da utilização de energia limpa na produção do nitrogênio. “A gente garante que a energia usada para produzir o hidrogênio vem de fontes renováveis, como eólica e solar. Até aqui, eu não tinha essa garantia dos meus fornecedores de nitrogênio”.

Automação



O gerente-geral da Stolthaven explica que a planta é controlada pela White Martins a distância, a partir do Rio de Janeiro. “Pela internet, eles manejam esse sistema. Não há nenhum funcionário destacado para acompanhar esse processo de forma presencial”, frisa Schmitt, destacando que essa é uma forma mais inteligente de distribuir a produção.

Ele reforça que, mesmo com a planta própria, cilindros podem ser utilizados eventualmente no terminal santista. “A planta de hidrogênio produz a uma pureza bastante elevada, Mas, às vezes, é preciso chegar a 99,99%. Quando esse nível é necessário, eles nos abastecem”.

Schmitt explica que a planta já opera a mais de 50% da capacidade e, até o final deste mês, deve entrar em pleno funcionamento. “Isso faz parte de um conjunto de ações nossas no sentido de sermos cada vez mais sustentáveis, com operações mais seguras. Ter uma planta autônoma de nitrogênio operando num terminal portuário é uma inovação diante de um processo que era antigo, arcaico, de receber abastecimento 100% externo”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/09/2022



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

CENTRAIS DE ATENDIMENTO DE PESSOAL SÃO INAUGURADAS EM CURITIBA E PORTO ALEGRE

As duas Capes serão responsáveis pelo atendimento de mais de 9 mil pessoas

O Ministério da Economia inaugurou na última semana as Centrais de Atendimento de Pessoal (Capes) de Curitiba (31/8) e de Porto Alegre (1º/9). As unidades estão localizadas nos edifícios-sede do Ministério da Economia nas respectivas capitais.

As Capes do Paraná e do Rio Grande do Sul serão responsáveis, respectivamente, pelo atendimento de aproximadamente 4.700 e 4.600 pessoas, entre servidores públicos federais ativos, inativos, pensionistas e outros beneficiários. As Centrais fazem parte do pilar “Centralização da Gestão de Pessoas” do programa Unifica, que também é composto pelos pilares “Otimização do espaço físico” e “Especialização das contratações”.

Agora, são 14 Capes espalhadas pelo país em funcionamento regular em dias úteis, das 8h às 17 horas: Alagoas, Amapá, Bahia, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e São Paulo.

Otimização do uso do espaço físico

Compartilham o edifício-sede do Ministério da Economia em Curitiba e rateiam as despesas de manutenção do espaço físico a Superintendência Regional de Administração da Secretaria de Gestão Corporativa (SRA-PR/SGC/SE/ME) e as representações estaduais da Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN), da Receita Federal do Brasil/RFB (Delegacia e Superintendência Regional) e da Controladoria-Geral da União (CGU).

Já no Rio Grande do Sul, o edifício-sede do Ministério da Economia em Porto Alegre é compartilhado e são rateadas as despesas de manutenção do espaço físico com a Superintendência Regional de Administração da Secretaria de Gestão Corporativa (SRA-RS/SGC) e com as representações estaduais dos seguintes órgãos: Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional; Receita Federal do Brasil (Delegacias e Superintendência Regional); Secretaria de Patrimônio da União (SPU); Controladoria-Geral da União, Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc)/MTP; Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)/MME; Fundação Nacional do Índio (Funai)/MJSP; Agência Nacional de



Aviação Civil (Anac)/MInfra; Conselho de Supervisão do Regime de Recuperação Fiscal; e Coordenação-Geral de Perícia Médica (MTP).

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

Data: 05/09/2022

EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS CAPTA R\$ 3 BILHÕES EM JULHO

Volume total distribuído desde 2012 chega a R\$ 191,2 bilhões; recursos são utilizados principalmente em projetos de investimento na área de infraestrutura

As emissões de debêntures incentivadas alcançaram o valor de R\$ 3 bilhões em julho de 2022, conforme informou na última sexta-feira (2/9) a Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia. Segundo dados da 104ª Edição do Boletim de Debêntures Incentivadas, foram ofertadas no mercado oito debêntures de infraestrutura, vinculadas aos setores de Energia e Transporte, com esforço restrito de distribuição.

De 2012 até julho de 2022, o volume total distribuído em debêntures incentivadas de infraestrutura e de investimento, com esforços amplos e restritos, chega a R\$ 191,2 bilhões. Nesse período, a participação das instituições financeiras entre as distribuições realizadas por meio de Oferta Pública (Instrução CVM nº 400/2003) e Oferta Restrita (Instrução CVM nº 476/2009) alcançou o montante de R\$ 67,4 bilhões – correspondendo a 39% das debêntures incentivadas de infraestrutura distribuídas desde 2012. Já entre as pessoas físicas, o valor atingiu R\$ 44,5 bilhões, equivalente a 26%.

Remuneração

O prazo médio das emissões das debêntures de infraestrutura em julho foi de 11,2 anos, com remuneração média de Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) +6,7%. No mercado secundário, as debêntures incentivadas apresentaram giro de 3,4% contra 3,7% das debêntures não incentivadas.

Relacionado ao Índice de Retorno Anbima (IDA), o IDA-IPCA Infraestrutura teve valorização de 8% nos últimos 12 meses, comparado a uma evolução de 12% do IDA-DI e de 8% do IDA-IPCA ex-infraestrutura. O IDA-IPCA Infraestrutura atingiu uma taxa de risco de 5% no período, enquanto o IDA-DI e o IDA-IPCA ex-infraestrutura atingiram, respectivamente, 0,2% e 4,5%.

Aplicação

Quanto aos Fundos de Infraestrutura, o percentual médio de aplicação em debêntures até julho de 2022 foi de 86% nos Fundos de Renda Fixa, enquanto a participação nos Fundos em Direitos Creditórios originada das Debêntures de Infraestrutura alcançou 97% do Patrimônio Líquido (PL).

As debêntures incentivadas foram instituídas pela Lei nº 12.431/2011, e são relacionadas aos projetos de investimento em geral e, especificamente, aos projetos de investimento na área de infraestrutura definidos como prioritários e regulamentados pelo Decreto nº 8.874/2016. Elas contam com benefícios tributários e constituem um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, em alternativa às fontes tradicionais de financiamento.

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

Data: 05/09/2022



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

FALTA DE ORGANIZAÇÃO NO TRABALHO PODE ESTAR DIRETAMENTE LIGADA A SÍNDROME DE BURNOUT

Redação Portogente



Para o palestrante Alexandre Slivnik é necessário criar uma categorização de tarefas para não sofrer com o acúmulo de atividades

Burnout

O conceito de “Trabalho e Dedicção” é constantemente disseminado pelas pessoas e dedicar-se ao máximo pode até parecer uma virtude. Mas em alguns casos, uma sobrecarga tem o potencial de ser um estopim que dará

origem a uma série de problemas e desconfortos. A síndrome de burnout, por exemplo, é um transtorno causado pelo esgotamento mental e profissional, e está diretamente relacionada à rotina intensa de trabalho.

De acordo com uma pesquisa realizada pela Pabmed, um em cada três trabalhadores brasileiros sofrem com o burnout, afetando mais de 30 milhões de pessoas no Brasil. No mundo, esse número é ainda maior e isso fez com que a OMS reconhecesse a síndrome como uma doença do trabalho.

Para Alexandre Slivnik, vice-presidente da Associação Brasileira de Treinamento e Desenvolvimento (ABTD), que realiza cursos e palestras há vinte anos, a ansiedade pode ser uma pequena demonstração da síndrome de burnout. “Quando temos muitas coisas para fazer e, ao invés de fazê-las, ficamos protelando algumas atividades que não gostamos de executar, acontece um acúmulo de tarefas que causam ansiedade e estresse, e o excesso desses problemas pode resultar na síndrome de burnout”, relata.

Dados apontam que o Brasil foi, alguns anos atrás, o país mais ansioso do mundo, com quase 10% das pessoas sofrendo de ansiedade. “O medo de não conseguir lidar com todas as tarefas do trabalho ou do dia a dia está diretamente relacionado a esses números, e praticamente todo trabalhador tem essa sensação em determinado momento. Alguns mais, outros menos”, revela o palestrante.

Slivnik acredita que a tecnologia e o acesso à informação são parte da razão por trás desses números. “O conceito de FOMO (fear of missing out), no qual as pessoas precisam estar sempre conectadas e não conseguem deixar de ver uma notícia ou mensagem se tornou um grande problema. Alguns não podem esperar sequer 30 minutos para responder às pessoas no WhatsApp, por exemplo, e isso causa ainda mais ansiedade, prejudica a produtividade e, conseqüentemente, facilita para que as pessoas tenham burnout”, pontua.

De acordo com o palestrante, o modelo de pagamento mensal adotado no Brasil pode atrapalhar a eficiência dos trabalhadores. “Nos Estados Unidos, por exemplo, muitas empresas pagam por hora trabalhada. Se você trabalha por hora, é preciso ser produtivo durante aquele período de trabalho e, obviamente, o foco acaba sendo maior naquele momento”, declara.

Para o vice-presidente da ABTD, muitas pessoas, sim, sofrem burnout por trabalhar em excesso. Mas outras desenvolvem o problema por não saberem gerenciar o trabalho e as atividades de forma correta. “A solução é categorizar as suas tarefas utilizando tags para as principais tarefas, diferenciando as prioridades daquelas atividades que podem esperar um tempo para serem realizadas, mitigando as chances de acúmulo e diminuindo essa sensação de esgotamento no trabalho”, ensina.

Alexandre Slivnik é reconhecido oficialmente pelo governo norte americano como um profissional com habilidades extraordinárias na área de palestras e treinamentos (EB1). É autor de diversos livros, entre eles do best-seller O Poder da Atitude. É diretor executivo do IBEX – Institute for Business Excellence, sediado em Orlando / FL (EUA). É Vice-Presidente da Associação Brasileira de Treinamento e Desenvolvimento (ABTD) e diretor geral do Congresso Brasileiro de Treinamento

e Desenvolvimento (CBTD). É professor convidado do MBA de Gestão Empresarial da FIA / USP. Palestrante e profissional com mais de 20 anos de experiência na área de RH e Treinamento. É atualmente um dos maiores especialistas em excelência em serviços no Brasil. Palestrante Internacional com experiência nos EUA, EUROPA, ÁFRICA e ÁSIA, tendo feito especialização na Universidade de HARVARD (Graduate School of Education - Boston / EUA).
www.alexandreslivnik.com.br.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 05/09/2022

INDUSTRIAS DO OESTE CONHECEM ESTUDO SOBRE CUSTO LOGÍSTICO

Redação Portogente

Reuniões para convidar as empresas para participar da pesquisa iniciaram em Chapecó, nesta terça-feira. A iniciativa é da Fiesc em conjunto com a UFSC

Sensibilizar as empresas para que participem da pesquisa que irá mensurar o custo logístico da indústria catarinense. Esse foi o objetivo da Federação das Indústrias (Fiesc) ao iniciar a nova edição do estudo, com reunião nesta terça-feira (30), na Associação Comercial e Industrial de Chapecó (Acic). Participaram industriais da região e lideranças de entidades empresariais. São Miguel do Oeste, nesta quarta-feira (31), Joaçaba e Concórdia, na quinta-feira (01), são os próximos municípios que receberão as reuniões. São Bento do Sul, Joinville, Blumenau, Rio do Sul, Lages, Florianópolis e Criciúma também vão sediar os encontros.



Crédito: Divulgação | Fiesc.

O presidente da Fiesc, Mario Cezar de Aguiar, ressaltou a importância de as empresas participarem e responderem o questionário da pesquisa. "Isso é fundamental para garantir uma amostra significativa. Cada indústria que responder receberá um diagnóstico individual dos seus custos logísticos e indicadores de melhorias. Essa pesquisa nos permite conhecer a realidade e ter argumentos sólidos que nos ajudam a cobrar das autoridades melhorias da nossa infraestrutura de transporte", frisou, ao acrescentar que a Federação garante o sigilo absoluto dos dados informados.

A união das entidades e a participação das empresas do Oeste foram ressaltadas pelo vice-presidente regional oeste da federação, Waldemar Schmitz. "É essencial a região estar integrada para termos mais força e representatividade nas nossas reivindicações. Esse estudo é uma importante iniciativa para buscar a maior eficiência logística, visando cobrar a melhoria na infraestrutura de transporte e logística do Oeste e de toda Santa Catarina".

O presidente da Acic, Lenoir Broch, enfatizou que o custo logístico e a infraestrutura são sempre uma preocupação. "Esse estudo vem ao encontro das nossas reivindicações, como a necessidade da construção de ferrovias na região. É mais um esforço conjunto para cobrar dos governos atenção para o Oeste", salientou.

A pesquisa é realizada a cada dois anos para monitorar a competitividade de Santa Catarina na área. A última edição, realizada em 2017, mostra que o custo logístico das empresas catarinenses (R\$ 0,14 por real faturado) está acima da média nacional (R\$ 0,11) e acima do observado em outros países, como Estados Unidos (R\$ 0,08).

O estudo será realizado pelo Laboratório de Desempenho Logístico da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e conduzido pelo professor Carlos Taboada. Ele destacou que a logística não é só o transporte, mas também inclui armazenagem, gerenciamento de estoques, processamento de informação e administração e observou que os valores entre os segmentos não

podem ser comparados devido às características e a localização regional de cada atividade. Taboada exemplificou que, se uma empresa que fatura R\$ 500 milhões ao ano conseguir reduzir um centavo nos custos logísticos, teria uma economia de R\$ 5 milhões no ano.

O professor explicou as etapas da pesquisa, que inicia com a adesão das empresas e o preenchimento do questionário. A equipe que conduz o levantamento faz acompanhamento por meio de vários canais para esclarecimento de dúvidas. Após a entrega dos questionários, é feito o processamento das informações, a integração por setores, regiões e Estado e no fim do ano as empresas receberão seus diagnósticos e será feita a apresentação geral dos resultados.

As empresas interessadas em participar devem enviar solicitação pelo e-mail custos.logisticos@fiesc.com.br e informar o CNPJ e a razão social. Após, receberão o questionário criptografado e a senha para acesso. O prazo limite para devolver os questionários preenchidos é o dia 7 de outubro próximo.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 05/09/2022

ALBERTO MOURÃO DEFENDE PORTO DE ÁGUAS PROFUNDAS EM PRAIA GRANDE E MELHOR FUTURO DO P.DE SANTOS

Editor Portogente

Ex-prefeito de Praia Grande e candidato a deputado federal apresenta melhor proposta de trabalho, com a visão inteligente que competitividade entre portos não é apenas atracar navios, mas atracar projetos logísticos complexos.

O compromisso do candidato a deputado federal Alberto Mourão com a construção de um porto de águas profundas (offshore) em Praia Grande, cidade da qual já foi prefeito por cinco vezes, é o início de um processo para construir estrutura portuária que supere os limites atuais de Santos para receber navios de grandes calados. Trata-se de uma solução moderna e ágil para conceber o Porto de Santos do futuro para competir no novo comércio marítimo global.



Esboço do Porto Oceânico de Praia Grande.

Leia mais * Uma gestão empreendedora para inovar o Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114989-uma-gestao-empresarial-para-inovar-o-porto-de-santos>

Como prefeito, Mourão promoveu reuniões sobre o estudo profundo e bem detalhado que há do projeto porto oceânico, focado em cargas nobres. Um cenário de política com resultado. Visto que o atual canal de acesso ao Porto de Santos atingiu o seu limite e, assim, não tem os parâmetros dos principais portos mundiais, para receber navios de grandes calados. Condição desfavorável à sua competitividade.

Artigo - Carlos Eduardo Bueno Magano * O desenvolvimento que precisa chegar aos portos brasileiros

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/114405-o-desenvolvimento-que-precisa-chegar-aos-portos-brasileiros>

Magano e Bussinger, que compõem a maior autoridade do pensamento sobre o Porto de Santos, enfatizam a importância da qualidade de acessos terrestre e marítimo que possam garantir necessárias ampliações que o comércio requer. Daí a importância da construção do porto oceânico



de Praia Grande, que vai, também, gerar caminhos fluviais para as cargas portuárias e fomentar o porto indústria, bem como os condomínios logísticos. Num processo de regionalização das decisões portuárias.

Leia mais * Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114899-porto-industria-de-santos-atrasado-25-anos>

O cenário está montado para o debate do Porto do Futuro, das tecnologias 5G e logística blockchain. O denso parque universitário da cidade de Santos e região, entre os melhores do Brasil, constitui um espaço, “marketplace” de ideias, para gerar soluções e aplicar conhecimentos na operação das redes logísticas globais. Bem como, também responder aos impactos da adoção de novas tecnologias e gerar ganhos econômicos e sociais.

Dia a Dia * Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114899-porto-industria-de-santos-atrasado-25-anos>

Porto oceânico é um caminho impreterível e exitoso para receber os maiores navios globais. Pois o projeto Santos17, se dragar o canal a 17 m, vai garantir lâmina d'água permanente de 15m. Considerando as variáveis que definem a segurança à navegação, o “pé de piloto”, chega-se ao calado teórico médio de 13,7 metros. É hora de construir o Complexo Portuário de Santos-Praia Grande. A carga tem pressa e navegar é preciso.

Leia também * Ministro Tarcísio de Freitas vai realizar o sonho do túnel submerso do Porto de Santos?

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114689-ministro-tarcisio-de-freitas-vai-realizar-o-sonho-do-tunel-submerso-do-porto-de-santos>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 05/09/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PLANOS SETORIAIS, UMA NOVA ESTRATÉGIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Governo Federal, através do Ministério da Infraestrutura, prepara seus planos setoriais de Transporte. Serão os planejamentos que vão identificar as necessidades e as oportunidades nos segmentos terrestre (rodoviário e ferroviário), hidroviário, aeroportuário e portuário e, a partir disso, apontar as ações essenciais para o desenvolvimento dessas áreas. Atualmente, a pasta federal apresenta suas estratégias para as tomadas de subsídios da sociedade, processo que segue até amanhã. Hoje, por exemplo, haverá o webinar “Tomada de Subsídios dos Planos Setorial Hidroviário e Portuário”, com a exposição da metodologia para o envio de colaborações para esses dois estudos.

De acordo com o Ministério, como destaca reportagem publicada nesta edição do jornal BE News, esses planos serão voltados à busca de resultados, sendo diferentes das versões anteriores, onde o principal objetivo era a ampliação de capacidades. Por isso, vão ser incorporadas novas metas, como acessibilidade, eficiência, redução de custos logísticos, racionalização da matriz de transporte e compromissos ambientais e de sustentabilidade. E esses estudos ainda vão englobar a realização de diagnósticos e prognósticos dos empreendimentos, a fim de determinar se os objetivos estão sendo atingidos.

Essa visão mais pragmática é válida, especialmente diante do atual cenário econômico, com baixa oferta de recursos públicos e vários projetos sendo apresentados ao setor privado - que busca identificar com clareza aqueles melhor estruturados e com melhores condições de desenvolvimento.



Não se trata mais de ampliar uma infraestrutura sem ter um retorno garantido, mas ter um maior entendimento possível sobre os empreendimentos, de modo a se saber qual tem a melhor chance de atingir as metas propostas e desenvolver a cadeia de negócios a que está ligado ou a região onde será implantado.

Exercer uma cultura de planejamento é estratégico para o Brasil. Agora, planejar e verificar quais ações têm maiores chances de resultado mostram a maturidade da economia do País, tanto do agente público que se propõe a realizar esses estudos, como da iniciava privada que busca esse po de postura. Esse novo posicionamento tem de ser valorizado e cada vez mais cobrado. A busca por resultados, por eficiência deve ser a nova regra de ouro no cenário brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2022

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FREE FLOW 1

A regulamentação do sistema free flow, para o pagamento das tarifas de pedágio nas rodovias brasileiras, é tema de consulta pública até o próximo dia 30. A proposta prevê a utilização de tags de identificação de veículos, para a cobrança automática dos pedágios das estradas percorridas. Com isso, as cabines de cobrança se tornarão desnecessárias, melhorando a fluidez do tráfego. A minuta sobre a implementação do sistema pode ser conferida na plataforma Participe Mais Brasil, onde também é possível verificar os comentários dos participantes da consulta e registrar novas contribuições.

FREE FLOW 2

O projeto de implantação do Free Flow é coordenado pela Secretaria Nacional de Trânsito, do Ministério da Infraestrutura. Ele já foi debatido com outros órgãos federais e com a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

DIVIDENDOS

A operadora portuária e logística Santos Brasil pagará R\$ 326,5 milhões em dividendos intermediários, ou seja, R\$ 0,37 por ação. A medida foi anunciada em fato relevante da empresa na última sexta-feira. Esses dividendos serão compostos seguindo a seguinte divisão: R\$ 186,5 milhões com base no balanço semestral (finalizado no último dia 30 de junho) e R\$ 140 milhões como reserva de lucros. O pagamento será realizado no próximo dia 16. Apenas os investidores com ações da empresa no dia 8 de setembro terão direito a receber.

EM ALTA

Neste ano, as ações da Santos Brasil (STBP3) registram um ganho de 15%. No mês, chega a 30% e, na última semana, 5%. Segundo financeiras, o preço alvo médio da ação é de R\$ 10,69, 30% a mais do que o valor contabilizado no fechamento do mercado na sexta-feira passada.

MANAUS

Os valores dos fretes marítimos internacionais estão em queda, destacou o CEO da armadora francesa CMA CGM, Rodolphe Saade, na última semana. “O que estamos vendo agora e há muitas semanas é uma diminuição das taxas de frete em quase todos os setores. Esperamos que essa queda continue. Não acho que veremos uma queda forte, mas sim um pouso suave”, afirmou o executivo. Análise semelhante tem a Organização Mundial do Comércio (OMC), que destacou que o comércio internacional desacelerou no último trimestre, devendo permanecer nesse ritmo neste semestre.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2022

NACIONAL - PLANO SETORIAL PORTUÁRIO TRARÁ MAPEAMENTO DE MAIS DE 720 INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Além de Portos organizados e TUPs, o plano trará mapeamento de IP4s e ETCs
Por **TALES SILVEIRA** tales@portalbenews.com.br



O mapeamento abrange desde portos organizados e TUPs, passando por Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (Ip4), Estações de Transbordo de Carga (ETCs) e instalações autorizadas

O Plano Setorial Portuário (PSPORT) já mapeou mais de 720 instalações portuárias no País. Os dados preliminares foram apresentados durante webinar “Tomada de Subsídios dos Planos Setoriais de Transportes”, promovido pelo Ministério da Infraestrutura e Empresa de Planejamento e Logística (EPL), na última quinta-feira.

O encontro tratou de apresentar o estágio atual da elaboração dos Planos Setoriais (Terrestre - Ferroviário e Rodoviário, Hidroviário, Portuário e Aeroviário), responsáveis por identificar as necessidades e oportunidades, e apontar as principais ações necessárias para o desenvolvimento dos subsistemas específicos nacionais no âmbito do Ministério da Infraestrutura.

Durante a tomada de subsídios, foi informado que, por ser uma apresentação geral, não seria falado sobre os resultados de cada plano setorial. Contudo, alguns exemplos foram explicitados para ilustrar toda a metodologia utilizada pelo o governo dentro de cada plano.

Com isso foi explicitado que mais de 720 instalações mapeadas que compreendem, em sua maioria, os tradicionais portos organizados e os Terminais de Uso Privado (TUPs). Mas também foram identificados Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), Estações de Transbordo de Carga (ETCs), instalações autorizadas, entre outras.

Esse número comporta também locais onde o governo reconhece movimentação de carga ou de passageiros. Esse reconhecimento advém das chamadas “Big Data”, um conjunto de informações com aplicabilidade. Neste caso foram utilizados os Big Datas de Notas Fiscais Eletrônicas (NFe) e de telefonia. Com isso, foi possível atestar algum tipo de infraestrutura, mesmo que seja em regiões de difícil acesso, em especial no norte do país.

Além do mapeamento, o PSPORT revisitará agrupamentos de complexos portuários, atualmente usados para o planejamento de transporte. Contudo, a lógica será ampliada, com atualização de dados dos complexos portuários – por meio de dados dos seus respectivos planos mestres – e a identificação de outras categorias de instalações portuárias que, majoritariamente, agregam instalações de micro e pequeno porte. A ideia é que essas áreas sejam alvo de análises e ações públicas para atrair novos investimentos.

A Tomada de Subsídios relava a essa metodologia ocorrerá entre os dias 31 de agosto e 06 de setembro. Na próxima segunda-feira (5), será feito um webinar específico sobre a “Tomada de Subsídios Planos Setorial Hidroviário e Portuário”. Durante o evento será apresentada a Metodologia de desenvolvimento do Plano Setorial Hidroviário e Portuário.

Sobre as metodologias de planejamento

De maneira geral, a metodologia de planejamento aplicado aos planos setoriais será voltada à busca de resultados, em contra partida aos antigos planos que foram focados a nível de serviço como ampliação de capacidades. Para isso, serão incorporados novos objetivos como

acessibilidade, eficiência, redução de custos logísticos, racionalização da matriz de transporte e compromissos ambientais e de sustentabilidade.

O plano também conterá diagnósticos e prognósticos dos empreendimentos. O objetivo é saber se os objetivos traçados pelos planos setoriais estão sendo atingidos ou não. Para os objetivos considerados problemas, ou seja, que não estão tendo seus indicadores e cronogramas atendidos, o plano prevê o estabelecimento de ações de intervenção ao longo dos próximos anos, seguindo uma visão de estado, portanto, independente dos ciclos de governo.

Além disso, todas as ações serão simuladas em diferentes cenários e passarão pela metodologia de classificação. Aqui será definido, por exemplo, quais projetos irão para o Planos Setoriais de Ações Públicas (portanto, de responsabilidade do ente público), ou Plano Setoriais de Parcerias (com trabalho em conjunto entre público privado).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/09/2022

NACIONAL - APEXBRASIL FIRMA CONVÊNIO DE R\$ 9 MILHÕES PARA AUMENTAR EXPORTAÇÕES DE FRUTAS

Renovação da parceria com o Projeto Setorial Frutas do Brasil visa promover a mercadoria no exterior

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

O Projeto Setorial é realizado pela ApexBrasil em parceria com a Abrafrutas visando promover novos negócios



APESAR DE TERMOS ALCANÇADO MAIS DE US\$ 1 BILHÃO EM 2021 EXPORTANDO 1,2 MILHÕES DE TONELADAS DE FRUTAS, AINDA SOMOS PEQUENOS NO MUNDO. MAS TEMOS TODAS AS CONDIÇÕES DE CRESCER”

WALDIR SÉRGIO PROMÍCIA
diretor da Abrafrutas

A Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) assinou um novo convênio com o Projeto Setorial Frutas do Brasil, no valor de R\$ 9,486 milhões, que serão investidos na promoção das frutas brasileiras no exterior. Além disso, lançou o Peiex Agro Frutas, novo Programa de Qualificação para Exportação direcionado aos produtores e empresas de frutas do Brasil.

As duas ações foram anunciadas no último dia 17, em Juazeiro, na Bahia, em um evento que reuniu a Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores de Frutas e Derivados (Abrafrutas) e a Faculdade de Ciências Aplicadas e Sociais de Petrolina (Facape). O objetivo das iniciativas é aumentar as exportações de frutas brasileiras, abrir novos mercados pelo mundo e capacitar novos exportadores brasileiros.

Segundo o diretor de Negócios da ApexBrasil, Lucas Fiuza, a renovação do convênio para mais dois anos de atuação do Projeto Setorial Frutas do Brasil e o investimento financeiro indicam que o setor está em evidência e que o projeto tem sido vitorioso.

“Mostra o engajamento e o amadurecimento da ação integrada de vários times e especialistas da ApexBrasil e parceiros, sempre focados nas necessidades dos clientes e do mercado. Além disso, é muito gratificante ter parceiros que executam bem o projeto e conquistam bons resultados, com vontade de avançar ainda mais”, concluiu Fiuza durante a cerimônia, que contou também com a presença de cooperativas produtoras e exportadoras locais.



O Projeto Setorial é realizado pela ApexBrasil em parceria com a Abrafrutas desde 2014. O objetivo é promover novos negócios oferecendo atendimento às empresas brasileiras exportadoras do setor em ações estratégicas, como a participação nas principais feiras internacionais e presença em eventos que contemplam agendas de relacionamento, rodadas de negócio, visitas técnicas, comerciais e degustação pelo mundo.

Somente de janeiro a junho deste ano o projeto gerou mais de US\$ 170 milhões com exportações de frutas brasileiras para mais de 40 destinos. Hoje 62 empresas são atendidas pelo projeto.

O órgão destaca que o setor de frutas do Brasil tem um enorme potencial para alcançar novos mercados. Apesar de ocupar a 24ª posição no ranking de exportação, o País é o terceiro maior produtor mundial de frutas, ficando atrás somente da China e da Índia.

“As condições climáticas aliadas ao avanço de novas tecnologias possibilitam para a fruticultura alta produtividade com diversidade durante o ano todo, o que aumenta a competitividade e abre janelas de oportunidades de exportação para diversos países”, afirmou o gerente do Projeto Setorial, Jorge Souza.

Hoje, 58% das frutas nacionais vão para União Europeia, 15% para o Reino Unido e 12% para os Estados Unidos. As principais frutas exportadas são manga, limão, melão e uva.

“Apesar de termos alcançado mais de US\$ 1 bilhão em 2021 exportando 1,2 milhões de toneladas de frutas, ainda somos pequenos no mundo. Mas temos todas as condições de crescer. O setor da fruticultura é uma indústria que movimenta bem o mercado, emprega 16% da mão de obra do Agro e remunera muito bem”, reforçou o diretor da Abrafrutas, Waldir Sérgio Promícia, que também destacou o potencial do País para conquistar novos mercados como o da Ásia e ficar entre os dez maiores exportadores do mundo.

Peiex Agro Frutas

Já o Peiex Agro Frutas é um programa executado pelo Convênio com a Facape que, a partir do Núcleo de Petrolina (PE), disponibilizará técnicos especializados no setor para atender gratuitamente e online até 50 empresas e produtores de frutas de qualquer lugar do Brasil interessados em começar a exportar.

“Uma modalidade que nasceu focada nas necessidades do produtor de frutas para tirar as principais dúvidas no momento de se preparar para exportação, com conteúdo exclusivos e atendimento especializado, customizado, realizado por técnicos dedicados ao setor”, explicou a gerente de competitividade da ApexBrasil, Clarissa Furtado.

Este é o terceiro convênio da ApexBrasil com a Facape para a execução do Peiex na região e por meio das parcerias já foram capacitadas cerca de 200 empresas de variados setores para exportação. Este novo ciclo que se inicia agora tem a característica de ter dois técnicos especializados em frutas, voltado para empresas e produtores do setor, e também outro técnico que seguirá atendendo empresas de outras áreas.

“Além das 50 empresas e produtores de frutas, a meta é capacitar também 25 empresas de outras áreas localizadas na região do Vale do São Francisco, totalizando 75 empresas a serem qualificadas nos próximos dois anos”, explicou a diretora da Facape, Larissa Fernandes.

As empresas ou produtores que participam do Peiex terminam a capacitação com um plano de exportação focado em um produto e em um mercado alvo, baseado em pesquisa e análise de oportunidades. Além de empresas com CNPJ, produtores com CPF também poderão participar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2022

NACIONAL - MINFRA ASSINA HOJE CONTRATO DE COMPRA E VENDA DA CODESA

Portal BE News transmite a partir das 10 horas o evento que oficializa a primeira desestatização de uma autoridade portuária do País

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



A Quadra Capital, que arrematou a Codesa em leilão no dia 30 de março, assumirá a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho

O Ministério da Infraestrutura assina hoje, às 10 horas, o contrato de compra e venda da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A cerimônia será presidida pelo ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, no Cais Comercial de Vitória. O evento tem transmissão do portal BE News.

A Codesa foi a primeira autoridade portuária a ser desestatizada no País. A Quadra Capital venceu o leilão em março deste ano. A gestora participou da licitação por meio do Fundo de Investimento em Participações Shelf 119, e ofereceu outorga de R\$106 milhões.

O contrato, que será de 35 anos, prevê investimentos de R\$ 850 milhões, sendo R\$ 335 milhões na ampliação dos portos de Vitória e Barra do Riacho, que faz em parte da Codesa.

Planos Setoriais

O Ministério da Infraestrutura (Minfra) e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) promovem hoje um webinar específico sobre a “Tomada de Subsídios Planos Setorial Hidroviário e Portuário”. Durante o evento será apresentada a Metodologia de desenvolvimento do Plano Setorial Hidroviário e Portuário (leiamaisna página 3).

Agências reguladoras

Hoje a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai promover o webinar “Autorização Ferroviária”, que discutirá a regulamentação e os aspectos práticos da autorização ferroviária, bem como a autorização e a convergência com a política pública.

Entre os participantes do webinar estarão o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale; o superintendente de ferrovias da Agência, Ismael Trinks; e os gerentes de Regulação e de Projetos de Ferrovias, Gilson Matos e Lorena Duarte. O Minfra também marcará presença, por meio do diretor do Departamento de Transporte Ferroviário, André Luis Ludolfo.

No mesmo dia, a agência realiza sua reunião administrativa. Não há destaques na votação.

Hoje a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) inicia a sua reunião deliberativa eletrônica. Destaque para a análise da proposta de revisão do Fluxo de Caixa Marginal da concessionária do aeroporto de Brasília.

Um dia depois, na terça-feira, a Anac realiza a sua reunião deliberativa de diretoria. Na pauta está uma série de recursos contra autos de infrações feitas pela agência há representantes de entidades do setor.

TCU

Devido ao feriado do dia 7 de setembro, não haverá sessão plenária do Tribunal de Contas da União (TCU).

Congresso

Até o fim desta edição, a pauta de Plenário da Câmara dos Deputados não havia sido liberada. Já a pauta do Senado não prevê votações relevantes para o setor.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/09/2022

NORTE EXPORT 2022 – 12 E 13 DE SETEMBRO – PORTO VELHO - RO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/09/2022

REGIÃO SUL - PORTO DE PARANAGUÁ TEM ALTA DE 52% NAS EXPORTAÇÕES DE MILHO EM AGOSTO

Colheita da segunda safra e a demanda do mercado elevaram os embarques do cereal no Paraná

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



Os operadores do porto paranaense esperam carregar em torno de 988.450 toneladas de milho até setembro

As exportações de milho pelo Porto de Paranaguá (PR) aumentaram 52% neste mês de agosto em comparação a julho. Até o último dia 23, 375.476 toneladas do cereal já haviam sido embarcadas. Em julho, durante todo o mês, foram 246.747 toneladas do produto. A colheita do milho segunda safra e a demanda do mercado elevaram os embarques do cereal no Paraná.

Os operadores do porto paranaense esperam carregar em torno de 988.450 toneladas de milho até setembro. O volume considera embarques nos navios programados, no aguardo em porto e já anunciados.



No dia 24 de agosto, dois navios carregaram 63.500 toneladas de grão. Outras 13 embarcações, sendo nove em line-up, ou seja, na fila de espera para atracar, aguardavam quase 731 mil toneladas para embarque. Outros três navios aguardados devem carregar um total de 194 mil toneladas do produto.

Além dessas embarcações, cujos porões serão destinados apenas para o milho, outras três já estão programadas para receber carga mista. Ou seja, alguns porões levarão milho; outros, farelo de soja.

Em entrevista ao BE News, o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, disse que o aumento na movimentação de milho já era esperado. “Considerando que vemos duas quebras consecutivas na produção do milho em 2020 e em 2021; e que, neste ano, em especial na safrinha, estamos com uma produção até acima do esperado, já estávamos nos preparando para esse volume grande de embarque do produto”, afirmou.

De acordo com análise da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a falta de chuvas na região central do Brasil, característica desta época do ano, favorece a maturação e a colheita do milho segunda safra.

Segundo Garcia, “a chegada da nova safra, a demanda do mercado interno e o favorecimento do câmbio” elevaram o volume do cereal no complexo portuário.

“Não temos os volumes esmados até dezembro, porém, a última previsão do segmento falava em 2.071.000 milhões de toneladas do cereal”, disse o diretor-presidente da Portos do Paraná.

Paranaguá é o segundo porto do Brasil que mais exporta milho, respondendo por quase 20% do total carregado com destino ao exterior. Os três principais estados de origem do cereal são Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Já os principais países de destinos da carga são Egito, Irã, Espanha, Coreia do Sul e Portugal.

Logística

O aumento expressivo no volume de milho para exportação não gerou gargalo logístico no Porto de Paranaguá. “Não observamos nenhum gargalo relacionado à logística de embarque do produto. A alta diz respeito à chegada da nova safra ao porto. A demanda tem aumentado, mas os terminais portuários paranaenses têm conseguido absorver com eficiência e boa produtividade”, salientou o representante da Portos do Paraná.

Cerca de 79% da carga de milho é transportada ao Porto de Paranaguá por caminhões e outros 21% em vagões. Garcia destacou o aumento da participação do modal ferroviário. “Comparado com os dados de 2021, no mesmo período, essa proporção era de 94% chegando pelas rodovias e apenas 6%, pela ferrovia. A participação do modal ferroviário tem aumentado, mas queremos que seja ainda maior quando vermos, pronto, o projeto de uma moega exclusiva para descarga ferroviária de grãos sólidos para exportação, o chamado de Moegão”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2022

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE CABEDELLO TEM CRESCIMENTO NAS OPERAÇÕES DE TRIGO E MALTE

Acréscimo foi de 21,8% na movimentação de trigo e 7,9% em malte no período de janeiro a agosto
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



No total já são quase 590 mil toneladas de sólidos operadas em 2022, além de quase 250 mil toneladas nos grânéis líquidos (diesel, gasolina e álcool)

O Porto de Cabedelo (PB) registrou crescimento nas operações de grânéis sólidos no ano de 2022, especialmente o malte e o trigo. De acordo com os dados da gerência de Operações da Companhia Docas da Paraíba, Autoridade Portuária que administra o complexo, foram movimentadas 96.272 toneladas de malte, o

que representa um crescimento de 21,8% em relação ao período de janeiro a agosto no ano passado. O balanço ainda destaca a movimentação de 138.243 toneladas de trigo no período, 7,88% a mais do que o registrado em 2021.

O relatório operacional reforça a constante de crescimento do Porto de Cabedelo, afirma a Docas-PB.

No total já são quase 590 mil toneladas de sólidos operadas em 2022, além de quase 250 mil toneladas nos grânéis líquidos (diesel, gasolina e álcool). Com isso, as operações no Porto de Cabedelo já somam 832.854 toneladas, confirmando a tendência de crescimento registrada nos últimos anos.

Para os próximos dias de setembro já estão previstos navios que totalizam mais de 50 mil toneladas, com cargas de diesel, gasolina, malte, trigo e petcoke, esta última sendo uma movimentação de cerca de 22 mil toneladas em setembro.

Nova rede elétrica

O complexo portuário vai ganhar também uma nova rede elétrica. A presidente Gilmara Temóteo assinou recentemente a ordem de serviço que autoriza a obra. Com o investimento de R\$ 5,4 milhões, a Docas-PB deve iniciar em breve a construção e montagem de uma subestação e da nova rede elétrica para atender as demandas de modernização que o Porto de Cabedelo está vivendo.

No momento, a obra está na fase de alocação do canteiro de obras e de ajustes de projeto, com previsão de 180 dias de execução.

“O Porto de Cabedelo foi fundado na década de 1930 e está vivendo uma das fases mais importantes de modernização. Estamos solucionando problemas antigos, como a pavimentação e iluminação do cais, como a reforma dos armazéns e agora a subestação e toda a rede elétrica. Um passo nos preparando para o futuro”, detalhou a presidente.

De acordo com o contrato, a empresa Grid Power Solutions, vencedora da licitação, construirá uma sub estação abrigada de 1500 KVa, redes elétricas, alimentação elétrica para contêineres e iluminação da área primária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2022

SPA LANÇA CHAMAMENTO PARA ADMINISTRAÇÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

Informações: Santos Port Authority (5 de setembro de 2022)



Imagem: Santos

A Santos Port Authority (SPA) publicou nesta segunda-feira (5) o edital de chamamento público para a identificação de interessados em constituir a cessionária que administrará a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), cujo projeto foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em julho. O titular do contrato de cessão será responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do

empreendimento pelo prazo de 35 anos e terá de realizar investimentos da ordem de R\$ 891 milhões, a maior parte nos primeiros cinco anos.

O edital e os anexos estão no **site do Porto de Santos** (<https://www.portodesantos.com.br/informacao/licitacoes-e-contratos/editais-de-chamamento-publico/chamamento-publico-constitutivo-no02-2022/>) e o aviso será publicado no Diário Oficial da União (DOU).

A capacidade ferroviária do complexo portuário de Santos está próxima da saturação, com 94% de utilização. Além disso, precisa ser expandida para dar vazão com eficiência à movimentação futura, cuja projeção é dobrar no prazo de 5 a 10 anos. Hoje, a capacidade ferroviária do complexo portuário é de 50 milhões de toneladas por ano e necessita alcançar 115 milhões de toneladas/ano para escoar o volume oriundo das ferrovias que deságuam no Porto de Santos (MRS, Rumo e VLI).

Os interessados em se habilitar para constituir a Fips deverão encaminhar os documentos, em até 15 dias úteis, contados da data de aviso de publicação do edital no DOU, para o endereço eletrônico chamamento.fips@brssz.com, apresentando a relação de documentos prevista no edital. A decisão pela aprovação dos interessados será publicada no site da SPA em até 5 dias úteis após o prazo da submissão, podendo a Companhia, durante a avaliação, solicitar esclarecimentos e/ou documentos complementares.

O contrato associativo é a principal inovação da Fips, em que os habilitados compartilharão custos e operações. Ao longo de toda a vigência contratual serão realizados chamamentos públicos a cada dois anos, de forma a garantir o ingresso de novos associados na administração da Fips. A estimativa da SPA é assinar o contrato ainda neste ano. As obras devem começar ato contínuo à aprovação do projeto executivo, sendo as principais intervenções:

- Pátio ferroviário entre o canal 4 e a Ponta da Praia, dotado de 3 vias férreas para atendimento aos terminais de celulose;
- Viadutos para eliminação de passagem de nível na região do Canal 4-Marinha;
- Passarelas de pedestres entre o Canal 4 e Ponta da Praia;
- “Pera” ferroviária, dois viadutos e passarela na região de Outeirinhos;
- Passarelas de pedestres na altura do canal do mercado e na Alfândega; e
- Novo viário da 2ª entrada do Porto de Santos, no Sabóó.

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

Data: 05/09/2022

MANUTENÇÃO NO SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES COMEÇA NESTA SEGUNDA-FEIRA

Informações: Santa Portal (5 de setembro de 2022)



Foto por: Arquivo/Divulgação Ecovias

A Ecovias, concessionária responsável pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), programou serviços de manutenção em todas as rodovias, de 05 a 11 de setembro. Os trabalhos estão estabelecidos em contrato com o Governo do Estado de São Paulo, sob fiscalização da Artesp (Agência de Transportes do Estado de São Paulo), e têm como objetivo manter a

qualidade das rodovias, a segurança viária e o conforto dos usuários.

Recuperação de pavimento, de passarelas e viadutos, juntas de dilatação e reforço de sinalização de solo estão programados para acontecer ao longo de toda a via Anchieta, do km 9,7 ao km 65, em ambas as direções, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Manutenção e lavagem de placas também estão programados para todo o trecho da via Anchieta, e em ambos os sentidos, mas este serviço está programado para ocorrer apenas no período noturno.

O pavimento da rodovia dos Imigrantes também passará por manutenção, assim como as juntas de dilatação e as passarelas e viadutos. Estes trabalhos acontecem em toda a via, entre o km 11 e o km 70, tanto na pista sentido Capital quanto na que leva ao Litoral, sempre das 08h às 17h e das 21h às 05h. Além disso, haverá trabalhos de manutenção e lavagem de placas e reforço da sinalização horizontal em toda a extensão e nos dois sentidos da rodovia, mas estes últimos serão realizados apenas das 21h às 05h.

Nas rodovias Cônego Domênico Rangoni (CDR) e Padre Manoel da Nóbrega (PMN) estão previstos, em toda a extensão e em ambos os sentidos, serviços de recuperação de pavimento, manutenção de passarelas, viadutos, de juntas de dilatação e reforço da sinalização de solo, das 08h às 17h e das 21h às 05h. Nas mesmas rodovias ainda estão previstos trabalhos de manutenção e lavagem de placas em todo o trecho e nos dois sentidos, mas apenas a noite, das 21h às 05h.

Nas Interligações Planalto e Baixada, além da saída do Guarujá pela SP-248, haverá, em todo o trecho e nos dois sentidos, manutenção do pavimento, das passarelas, viadutos e das juntas de dilatação, além de reforço da sinalização de solo. Os trabalhos estão programados para acontecer entre 08h e 17h e 21h e 05h. As mesmas rodovias ainda terão, em todo o trecho e em ambas as direções, serviços de lavagem e manutenção de placas, mas estes estão agendados para o período noturno. Além disso, na Interligação Baixada, os trabalhos de sinalização de solo também ocorrerão apenas das 21h às 05h.

Além das obras citadas, serviços de varrição mecanizada, cata papel, coleta de lixo e entulho, varrição manual e mecânica, poda, implantação de dutos, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail serão realizados nas rodovias. Durante os trabalhos, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Bloqueios para manutenção

Nas noites de 05 e 08 de setembro, entre 23h30 e 05h30, a pista norte da rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra, para transposição de cargas especiais. Neste período os motoristas poderão subir pela pista norte da via Anchieta.

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

Data: 05/09/2022

HORA DA FAXINA – ACOMPANHE UMA OPERAÇÃO DE DRAGAGEM

Informações: Porto 360º (5 de setembro de 2022)



Confira o programa 'Porto 360°' do dia 3 de setembro na íntegra – Clique aqui para assistir
<https://globoplay.globo.com/v/10901478/>

Na edição deste sábado (3), o Porto 360° sobe a bordo e acompanha uma operação completa de dragagem no Porto de Santos, procedimento super importante de retirada e descarte correto de sedimentos no fundo do mar.

O apresentador Maxwell Rodrigues conversou com diversos membros do navio e explica como ela funciona, etapa a etapa. Confira agora o episódio completo na íntegra.

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

Data: 05/09/2022

FERROVIAS DISPUTADAS SERÃO DE QUEM FIZER INVESTIMENTO 1º, DIZ RUMO

Informações: Porto 360° (5 de setembro de 2022)



© **João Alberto Abreu, presidente da Rumo.**
Imagem: Poder 360°

A Rumo pediu autorização do governo para construir 10 trechos ferroviários, alguns dos quais também foram solicitados por outras empresas. Até 6ª feira (2.set.2022), não havia uma solução regulatória para esse conflito. Por isso, para os contratos assinados antes desta data, a solução encontrada pelo mercado foi: a ferrovia será da empresa que 1º fizer o investimento. A afirmação é

do CEO da Rumo, João Alberto Abreu, em entrevista ao Poder360.

“Sabemos que não há a possibilidade de ter duas ferrovias no mesmo trecho. Então, se alguém decidir fazer 1º, terá prioridade na execução”, declarou. Abreu afirma que as empresas terão que chegar a um acordo sobre o direito de uso do trecho, “sob determinadas condições comerciais”.

A Rumo e a VLI solicitaram autorização para construir um trecho entre os municípios de Água Boa e Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso; e outro entre Chaveslândia e Uberlândia, em Minas Gerais.



Hoje, “do ponto de vista legal, as duas empresas podem construir”, afirmou Abreu. A previsão de concessão de mais de uma outorga para o mesmo trecho está em portaria do Ministério da Infraestrutura, editada em outubro de 2021.

O CEO da companhia afirma que o problema é pequeno ante o contexto do mercado. “A forma como foi regulado faz com que isso seja parte do jogo. Provavelmente, você vai convergir para uma solução positiva. Honestamente, não vejo nenhum grande problema com relação a essas solicitações feitas por empresas diferentes”, declarou.

Durante a vigência da medida provisória que criou o programa Pro Trilhos, o Ministério da Infraestrutura recebeu 80 pedidos de autorização para construção de ferrovias. Assinou 27 contratos, com previsão de investimentos de R\$ 133,2 bilhões.

Apesar de as empresas que pediram para construir o mesmo trecho ferroviário poderem construí-lo, isso é inviável na prática porque os empreendimentos disputam a mesma carga. Por isso, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) publicou na 6ª feira (2.set) uma resolução para esse tipo de conflito. Contudo, a norma só vale para os pedidos realizados depois de sua publicação.

Segundo o texto da agência, caso seja apresentado requerimento de autorização ferroviária que se sobreponha à área de outra ferrovia já requerida, serão adotados os seguintes passos:

- será solicitada a apresentação, em até 60 dias, de solução técnica alternativa que possibilite a implantação de ambos os empreendimentos;
- se a resposta apresentada não possibilitar a implantação dos 2 empreendimentos, será solicitada à empresa que fez o pedido mais antigo uma solução técnica alternativa que possibilite a implantação dos empreendimentos;
- se a resposta apresentada não solucionar o conflito, será solicitada a apresentação dos estudos de traçado dos 2 projetos;
- a requerente que não tiver apresentado os estudos de traçado terá o processo de requerimento de autorização arquivado, caso outra requerente tenha apresentado;
- caso mais de uma ou nenhuma requerente tenha apresentado os estudos de traçado, a ANTT decidirá qual delas terá preferência na outorga de autorização, utilizando-se como critério a maior oferta de pagamento.

Ferrovia no Mato Grosso

Em 2021, a Rumo celebrou um contrato para a construção da extensão da Ferronorte no Mato Grosso. O trecho tem como principal objetivo escoar a produção de grãos do Estado pelo Porto de Santos.

Ao Poder360, Abreu afirmou que a Rumo está revisando os estudos para construção da ferrovia. “O fato de a inflação ter impactado muito os custos de vários produtos fez com que nós revisássemos uma série de estudos. Mas estamos muito próximos, provavelmente nas próximas semanas, de iniciar a construção”, declarou.

Segundo Abreu, a revisão se deve ao aumento de custos do projeto. O montante final dos investimentos será definido pelos estudos.

A outorga para construção do trecho foi obtida por meio de uma lei estadual que estabeleceu o instrumento de autorização. “Se tiver a oportunidade de, lá na frente, estendermos a ferrovia ainda mais dentro do Estado, sem dúvida é um modelo regulatório que utilizaremos de novo”, declarou.

De acordo com Abreu, novos pedidos de autorização no Mato Grosso não estão no plano estratégico da Rumo, embora a companhia não descarte outros projetos por meio desse tipo de legislação.

Reajuste no frete ferroviário

A ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), da qual a Rumo é associada, pediu à ANTT reajuste de até 19% nas tarifas e um gatilho ligado ao preço do óleo diesel para ajuste no teto tarifário.



Ao Poder360, Abreu disse que nem todos os contratos têm teto tarifário, mas para os que tiverem, “a tendência é uma convergência entre a iniciativa privada e a agência reguladora para atender a mudanças no mercado”. O diesel, cujo preço aumentou com a guerra na Ucrânia, representa a maior parcela de custos das empresas ferroviárias.

<https://youtu.be/RASTUhKRBm4>

Segundo Abreu, a redução nos preços nas refinarias da Petrobras e no mercado internacional não levou a impactos significativos nos negócios da Rumo.

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

Data: 05/09/2022

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO NOS PRIMEIROS MESES DE 2022

Informações: Tamoios News (5 de setembro de 2022)



Foto: Cia Docas de São Sebastião

A Prefeitura de São Sebastião, por meio da Secretaria de Planejamento (SEPLAN), informa que o município registrou recorde de movimentação portuária para os primeiros sete meses do ano. A movimentação de carga entre janeiro e julho de 2022 foi de 490.951 toneladas, a maior registrada para o período desde 2016, ano em que o monitoramento dos indicadores começou a ser feito.

Em comparação ao mesmo período do ano passado, quando a movimentação de carga atingiu 396.494 toneladas, o aumento na foi de 23,82%; e em relação a 2016, ano em que foram movimentadas 318.634 toneladas de carga, o aumento foi ainda mais relevante, de 54,08%.

O recorde é observado também quando analisamos o mês de julho isoladamente, quando foram movimentadas 110.094 toneladas de carga, maior movimentação registrada para este mês desde 2016.

Os indicadores apresentados pela SEPLAN também mostram que a receita obtida pelo Porto de São Sebastião de janeiro a julho de 2022 – R\$ 15.859 milhões – apresentou aumento de 34% em relação ao mesmo período do ano passado.

Se comparada ao ano de 2016, quando a receita para o período foi de R\$ 8.435 milhões, observamos aumento de 88%. Em outro paralelo, a receita de janeiro a julho de 2022 já é equivalente à receita obtida durante todo o ano de 2016.

Os recordes e ótimos resultados foram impulsionados, de acordo com análise da SEPLAN, pela obra de duplicação da Rodovia dos Tamoios e investimentos em infraestrutura municipal.



Nos próximos anos, a previsão é de números ainda melhores, devido às obras em andamento do Contorno Sul da Tamoios, também chamado de Contorno São Sebastião, que visa melhorar o escoamento do fluxo da Rodovia dos Tamoios até o Porto.

O monitoramento dos indicadores faz parte do Plano Municipal de Desenvolvimento Integrado, instrumento de planejamento utilizado pela SEPLAN para o estabelecimento de diretrizes, projetos e ações às secretarias municipais para os próximos anos, integrando, por meio das ações, o desenvolvimento municipal.

Os dados foram obtidos no site da Companhia Docas de São Sebastião (<http://portoss.sp.gov.br/>), empresa pública estadual que tem como objeto social a administração e a exploração do Porto Organizado de São Sebastião.

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

Data: 05/09/2022

PRATICAGEM DE ITAJÁ REALIZA MILÉSIMO GIRO EM BACIA DE EVOLUÇÃO

Informações: Praticagem do Brasil (5 de setembro de 2022)



Foto: Praticagem do Brasil

Na tarde de quinta-feira, 1º de setembro, a Praticagem de Itajaí e Navegantes realizou o milésimo giro na nova bacia de evolução, no Saco da Fazenda. Foi a manobra do navio MSC AGRIGENTO, embarcação de bandeira do Panamá, com 299,95 metros de comprimento e 48,20

metros de boca.



A antiga bacia de evolução do porto organizado limitava o giro de navios maiores. A praticagem esteve envolvida desde a concepção da nova bacia, com 500 metros de diâmetro. O práctico Pedro Cipriano sugeriu que o Saco da Fazenda fosse utilizado para girar navios com mais de 300 metros.

Depois da concepção inicial, a praticagem participou de estudos e simulações para analisar a viabilidade da manobra, até então inédita na América Latina. É necessário parar o navio, girá-lo e navegar a ré por uma milha náutica em espaço limitado e com obstáculos em ambos os lados do Rio Itajaí-Açu. Um desses obstáculos é o navio Pallas, naufragado no limite da bacia de manobras, o que exige ainda mais do trabalho do práctico.

Após treinamentos da praticagem em simulador em Roterdã (Holanda), a primeira manobra de testes ocorreu em 16 de janeiro de 2020 e foi considerada um marco histórico para Itajaí. A inédita manobra de ré foi realizada com o navio VALOR, de 300 metros de comprimento e 48,3 metros de boca.

– Aprendemos bastante com essas manobras. Navios vão e vêm, mas a experiência fica com os prácticos aqui no nosso complexo. Agora, estamos nos preparando para os próximos desafios de receber navios de 335 metros de comprimento e 51 metros de boca. Essas embarcações têm a capacidade de 13,2 mil contêineres (TEUs). Na bacia antiga, o tamanho máximo era de 9 mil TEUs (300 metros). A nova bacia foi fundamental para manter Itajaí e Navegantes na rota das maiores embarcações que demandam os portos brasileiros – destaca o diretor-presidente da Itajaí e Navegantes Pilots, práctico Leandro Pedreschi Caliento.

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

Data: 05/09/2022

RECORDE NA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA

Informações: Agrolink (5 de setembro de 2022)

O Brasil exportou 203,2 mil toneladas de carne bovina in natura em agosto. Esse foi o melhor desempenho entre todos os meses. Antes desse recorde, o melhor desempenho acontecera em setembro de 2021, quando o volume exportado foi de 187 mil toneladas. O volume médio diário embarcado foi de 8,8 mil toneladas, aumento de 7% frente à média diária de agosto/21, quando foram exportadas, em média, 8,26 mil toneladas.

O preço médio da tonelada está em US\$6,1 mil, incremento de 8% frente ao preço médio da tonelada em agosto/21.

São Paulo

Após as quedas nas cotações ocorridas durante a semana, os preços estabilizaram-se. Estabilidade para o bovino destinado para a exportação.

Belo Horizonte – MG

Queda para a arroba da novilha gorda em R\$2,00 no comparativo com o último levantamento (1/9). Preços seguiram estáveis para o boi gordo e para vaca gorda.

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

Data: 05/09/2022

BRASIL CAMINHA PARA ELIMINAR DEPENDÊNCIA EXTERNA DE ALUMÍNIO

Informações: Money Times (5 de setembro de 2022)

O país importou 623.500 toneladas de alumínio primário e ligas no ano passado e consumiu um recorde de 1,58 milhão de toneladas (Imagem: Pixabay/ziodanilo)

O Brasil está perto de se tornar autossuficiente em alumínio pela primeira vez em quase uma década, bem quando as crises de energia na China e na Europa ameaçam reduzir a oferta global.



“O Brasil está numa trajetória de recuperar ao menos a autossuficiência no fornecimento”, disse em entrevista Janaina Donas, presidente da Associação Brasileira do Alumínio (ABAL).

O país tem uma alta taxa de reciclagem em comparação com o resto do mundo, acrescentou ela.

A maior economia da América Latina é importadora líquida de alumínio desde 2014, quando uma crise energética no país provocou uma disparada nos preços de eletricidade e forçou os produtores locais a fecharem usinas.

No passado, a energia barata e abundante de hidroelétricas tornou o Brasil, rico em bauxita, o sexto maior produtor mundial de alumínio.

Hoje, o país ocupa a 12ª posição.

O progresso rumo à autossuficiência ocorre em um momento crítico.

As restrições no fornecimento de energia na Europa e na China levaram a paralisações de fundições, limitando a produção e reduzindo a oferta do metal leve usado em automóveis, latas de bebida e construção.

A atual capacidade de produção de alumínio do Brasil é de cerca de 910.000 toneladas, de acordo com a ABAL.

O país importou 623.500 toneladas de alumínio primário e ligas no ano passado e consumiu um recorde de 1,58 milhão de toneladas.

Isso deve mudar no próximo ano, à medida que as usinas do país comecem a aumentar a produção.

A capacidade deverá saltar cerca de 49% para 1,36 milhão de toneladas já no próximo ano.

A reviravolta começará quando a Alcoa e a parceira South32 reiniciarem a Alumar, um complexo no Nordeste com capacidade total de fundição de 447.000 toneladas, com previsão para o primeiro trimestre de 2023.

A brasileira Cia. Brasileira de Alumínio planeja produzir 30.000 toneladas a mais no próximo ano, operando em plena capacidade de 380.000 toneladas.

A CBA também está investindo para trazer mais 50.000 toneladas ao mercado em 2025.

O Brasil pode até assumir um papel global maior no fornecimento de alumínio devido à oferta doméstica de bauxita – minério essencial para a produção de alumínio – e à abundância de hidreletricidade que aumenta o apelo para compradores que buscam metal feito com fontes de energia menos poluentes, disse Donas.

A expectativa inicial, porém, é que a produção extra se dirija ao mercado interno, disse ela.

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

Data: 05/09/2022

KLABIN É A PRIMEIRA EMPRESA DO SETOR, NO MUNDO, A PRODUZIR SULFATO DE POTÁSSIO POR MEIO DO PROCESSAMENTO DE RESÍDUOS INDUSTRIAIS

Informações: Agência Porto (5 de setembro de 2022)

Um dos principais ingredientes utilizados na formulação de fertilizantes, o potássio, começou a ser produzido na Unidade Puma da Klabin, em Ortigueira (PR). Esta é mais uma iniciativa da empresa



na busca por soluções inovadoras, mantendo o seu compromisso com a sustentabilidade e com a promoção da circularidade. Com isso, a Klabin se torna a primeira indústria de papel e celulose do mundo a produzir o insumo.

O sulfato de potássio será extraído a partir do tratamento das cinzas geradas na Caldeira de Recuperação, em um processo inédito. “As cinzas são tratadas para remoção do potássio e outros elementos, que são prejudiciais à operação das caldeiras. Com a tecnologia padrão, esses elementos eram removidos e enviados para o tratamento de efluentes da fábrica. Já com a nova tecnologia, recuperaremos esse potássio na forma de sulfato de potássio cristalizado. Temos, assim, um novo produto, essencial para a composição de fertilizantes e adubos”, explica o diretor de Projetos e Engenharia da Klabin, João Braga. Com o sistema, a Klabin tem previsão de produzir cerca de 22 toneladas de sulfato de potássio por dia.

O processo permitirá à empresa utilizar diretamente ou vender o sulfato de potássio a granel para o mercado de produção de fertilizantes. Esta novidade ainda ajudará a reduzir a dependência de importação do insumo. Dados do Governo Federal apontam que, atualmente, o Brasil importa 96,5% do potássio utilizado para adubação do solo, com metade desse insumo vindo de países como Rússia e Belarus.

Benefícios

Sendo o Brasil o grande produtor global de celulose de florestas plantadas, os benefícios deste novo processo tornam-se evidentes. “É um importante investimento da Klabin em sustentabilidade, com o aproveitamento dos subprodutos gerados pela cadeia de produção da celulose e papel. Com o projeto, estamos demonstrando uma nova rota de obtenção do potássio e contribuindo com a redução da sua importação. Esta primeira unidade integrada já garante à Klabin a autossuficiência neste insumo”, resalta Francisco Razzolini, diretor de Tecnologia Industrial, Inovação, Sustentabilidade e Projetos da Klabin.

Desta forma, a empresa está cada vez mais alinhada à Agenda 2030 da ONU. Entre os compromissos assumidos pela Companhia por meio dos KODS (Objetivos Klabin para o Desenvolvimento Sustentável), está a otimização máxima dos recursos em que resíduos gerem valor ao serem reinseridos nos sistemas produtivos. Além disso, a implantação desse sistema de extração de sulfato de potássio atende às metas de Futuro Renovável e Economia Sustentável e Circular.

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

Data: 05/09/2022

PIB MANTÉM RITMO DE CRESCIMENTO NO 2º TRIMESTRE

Informações: FIESP (5 de setembro de 2022)

O PIB brasileiro cresceu 1,2% no 2º trimestre em relação ao 1º trimestre de 2022, sem efeitos sazonais. O desempenho veio acima da expectativa do mercado, que era de alta de 0,9%. Pela ótica da oferta, o principal destaque foi o setor industrial, que exibiu aumento de 2,2% sobre o 1º trimestre de 2022, resultado do crescimento em todos os subsetores: 3,1% no segmento de eletricidade e gás, água, esgoto, atividades de gestão de resíduos; 2,7% na construção; 2,2% nas indústrias extrativas e 1,7% nas indústrias de transformação. Destaque positivo também para a continuidade do bom desempenho do setor de serviços, que cresceu 1,3% no trimestre. O setor agropecuário, por sua vez, apresentou alta de 0,5%.

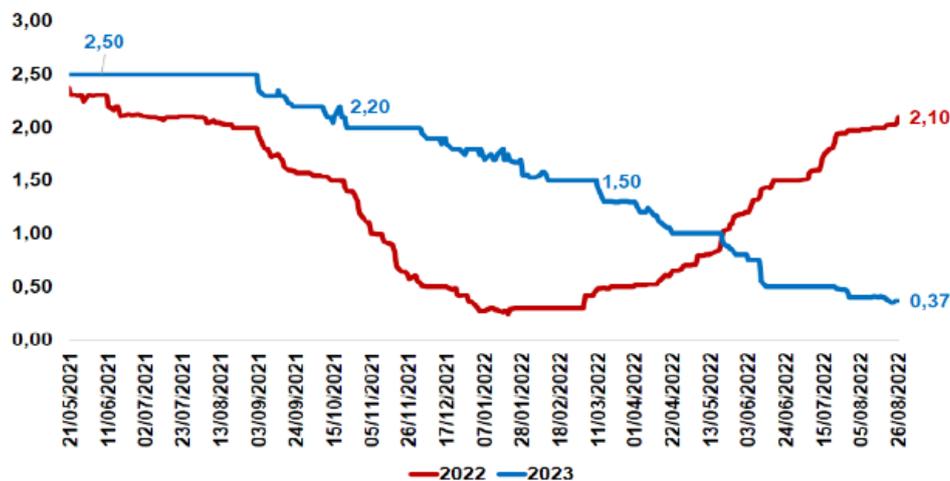
Pelo lado da demanda, a contribuição positiva para o PIB no 2º trimestre veio da formação bruta de capital fixo (+4,8%), com impacto do forte aumento da produção de máquinas e equipamentos (+4,3%). Além disso, o consumo das famílias cresceu 2,6%, influenciado pela melhora no mercado de trabalho e ampliação da massa salarial. Já o consumo do governo caiu 0,9% na passagem trimestral. Em relação ao setor externo, as exportações de bens e serviços caíram 2,5%, enquanto as importações aumentaram 7,6% em comparação ao trimestre anterior. Os dados são detalhados na Tabela 1.

INDICADORES		Variação contra o trimestre anterior (%)				
		2º tri/21	3º tri/21	4º tri/ 21	1º tri/22	2º tri/22
PIB Total		-0,3	0,1	0,8	1,1	1,2
Ótica da Oferta	PIB Indústria (%)	-1,1	0,0	-0,9	0,6	2,2
	Extrativa Mineral (%)	4,4	-1,7	-1,9	-2,8	2,2
	Transformação (%)	-3,2	-1,1	-1,8	1,7	1,7
	Construção Civil (%)	1,4	4,4	1,7	1,0	2,7
	Eletricidade e gás, água, esgoto, ativ. de gestão de resíduos (%)	0,5	-0,9	1,5	6,5	3,1
PIB Agropecuária (%)		-5,3	-7,6	5,9	-0,9	0,5
PIB Serviços (%)		0,6	1,3	0,8	1,1	1,3
Ótica da Demanda	Consumo das Famílias (%)	-0,3	1,0	1,0	0,5	2,6
	Consumo do Governo (%)	1,4	1,0	0,8	-0,1	-0,9
	Formação Bruta de Capital Fixo (%)	-4,3	-0,2	0,1	-3,0	4,8
	Exportações de Bens e Serviços (%)	10,2	-7,9	-0,3	5,7	-2,5
	Importações de Bens e Serviços (%)	-2,9	-5,4	0,7	-4,0	7,6

Resultados do PIB. Fonte: elaboração Fiesp a partir de dados do IBGE. Dados dessazonalizados

Neste ano, o resultado do PIB será puxado, basicamente, pelo desempenho satisfatório da atividade no 1º semestre de 2022, o qual foi influenciado, sobretudo, pelo setor de serviços, que ganhou impulso com o processo de reabertura econômica e retomada de alguns segmentos. Outros fatores importantes para o bom desempenho da atividade na primeira metade do ano foram a recuperação do nível de emprego e o aumento da massa salarial ampliada decorrente das medidas de transferência de renda do governo federal, como a antecipação do 13º salário para aposentados e pensionistas, o saque antecipado do FGTS e a majoração do valor do Auxílio Brasil. A forte expansão fiscal contrabalanceou os efeitos negativos do elevado patamar da taxa de juros. Logo, muito provavelmente, o primeiro semestre pode ter sido o melhor momento da economia brasileira no ano.

Neste sentido, o 2º semestre não deverá repetir o mesmo dinamismo, em grande parte devido aos efeitos defasados do significativo aperto monetário. Vale destacar também as incertezas envolvidas no processo eleitoral e o esgotamento dos efeitos da reabertura econômica. Ademais, no cenário externo, a elevação das taxas de juros nas economias desenvolvidas e a desaceleração mundial também se colocam como importantes desafios. Tais fatores já impactam, inclusive, as expectativas de crescimento para 2023, as quais têm sido continuamente reduzidas, conforme indica o gráfico 1:



Evolução das Expectativas de Crescimento do PIB em 2022 e 2023 (%). Fonte: elaboração Fiesp a partir de dados do Boletim Focus/Banco Central

A indústria brasileira também sofrerá com a desaceleração da economia global, o forte aumento da taxa de juros e o elevado nível de incerteza nos próximos meses. Neste cenário, a projeção da Fiesp para a produção industrial em 2022 é de uma queda de 0,9%, previsão que pode sofrer alteração diante do alcance das medidas de estímulo do governo.

Diante desta análise, a projeção da Fiesp para o resultado do PIB em 2022 é de 2,6%, muito em função do efeito da herança estatística do 1º semestre, ou seja, mesmo que seja observado crescimento zero nos dois próximos trimestres, o PIB brasileiro ainda deverá crescer acima de 2% no ano, devido ao desempenho favorável dos dois primeiros trimestres. Para 2023, no entanto, a previsão da Fiesp é que a economia brasileira apresente crescimento de 0,2%, refletindo, sobretudo, os efeitos defasados da política monetária contracionista.

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

Data: 05/09/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

PAÍSES EUROPEUS LIBERAM SOCORROS RECORDES A EMPRESAS E FAMÍLIAS PARA ALIVIAR DISPARADA DO PREÇO DE ENERGIA

Após corte no fornecimento em gasoduto da Rússia, Alemanha anuncia novo pacote de € 65 bi. França já destinou € 26 bi. Suécia, Finlândia e Holanda também preparam ajuda

Por O GLOBO, com agências internacionais



Gasoduto da Uniper, empresa alemã que recebeu socorro do governo Krisztian Bocsi/Bloomberg News

Antes mesmo de a Rússia declarar que não retomaria o fornecimento de gás para a Europa pelo gasoduto Nord Stream 1 enquanto as sanções ao país pela invasão da Ucrânia não forem revistas, várias economias europeias anunciaram, nos últimos dias, pacotes bilionários de socorro a suas empresas de energia e também aos consumidores.

Os principais países europeus conseguiram aumentar seus estoques de gás nos últimos meses, temendo uma restrição adicional na oferta russa. Mas a disparada no preço da energia – o custo está em € 200 por megawatt-hora, mais de dez vezes a média da última década - deixou muitas empresas em dificuldades financeiras e algumas à beira da insolvência.

Para o consumidor, a alta da energia levou a uma disparada da inflação que, em vários países europeus, atingiu o maior patamar dos últimos 40 anos.

Veja abaixo, o que cada país está fazendo para socorrer empresas e consumidores:

Alemanha

País europeu mais dependente do gás russo, a Alemanha anunciou neste domingo que o governo vai destinar ao menos € 65 bilhões para ajudar empresas e consumidores a lidar com a escalada nos preços de gás.

A Alemanha tem corrido para instalar terminais para a importação de GNL (gás liquefeito), buscando outros fornecedores, para assim reduzir sua dependência do gás russo. O país tem um plano de emergência em três fases, e está neste momento na etapa dois. A terceira fase prevê racionamento compulsório de energia por algumas indústrias.

O pacote bilionário de socorro será financiado por um aumento de impostos sobre empresas que produzem energia a partir de outras fontes que não o gás - solar, eólica, biomassa, carvão ou nuclear. O governo argumenta que essas empresas estão tendo lucros atípicos, já que o preço de referência para a energia praticado no mercado europeu é fortemente influenciado pela alta do gás.

A estratégia segue recomendação da Comissão Europeia, que nos últimos meses tem discutido uma mudança tributária justamente para taxar esses lucros atípicos de produtores de energia que não usam o gás como insumo.

Com o anúncio de domingo, o total desembolsado pela Alemanha em pacotes de socorro já chega a € 95 bilhões - uma das maiores quantias do gênero já praticadas por países desenvolvidos. Para se ter uma ideia, nos dois anos de pandemia do coronavírus, o governo alemão liberou € 300 bilhões em socorro à economia.

O governo vai destinar € 1,5 bilhão para dar continuidade ao programa de distribuição de € 9 por mês para gastos em transporte urbano local por cidadãos alemães. Além disso, aposentados e pensionistas receberam € 300 para ajuda com tarifas de energia, num total de € 6 bilhões em subsídios. Os estudantes, por sua vez, receberão € 200.

A Alemanha ampliou seus estoques de gás nos últimos meses. A meta europeia, de ter 80% de estoques cheios em setembro, foi atingida por vários países. No caso alemão, os estoques chegam a 85%. O país tinha como meta chegar a 95% em novembro, mas com o corte no fornecimento do Nord Stream 1, dificilmente alcançará este objetivo.

E o presidente da agência reguladora de energia na Alemanha, Klaus Mueller, afirmou em agosto que, mesmo que o país tivesse 100% de estoque, uma interrupção total do fornecimento de gás russo esvaziaria essa reserva em apenas dois meses e meio.

Assim, apesar do socorro recorde do governo a empresas e consumidores, os analistas acreditam que o país não conseguirá evitar uma recessão.

- Este novo pacote de alívio não muda o fato de que a Alemanha provavelmente entrará em recessão nos próximos meses - afirmou o economista-chefe do Commerzbank, Joerg Kraemer, à agência Reuters.

Após o anúncio russo de suspensão indeterminada no fornecimento do Nord Stream 1, a Alemanha informou que vai manter duas de suas últimas três usinas nucleares prontas para serem acionadas se faltar energia, num revés em seus planos de longo prazo para desativar essas instalações.

França

Desde a invasão da Ucrânia, o país já destinou € 26 bilhões para ajudar empresas e consumidores a lidarem com a alta do custo da energia.

Menos dependente do gás russo, por ainda ter muitas usinas nucleares na sua matriz energética, a França prorrogou algumas medidas de socorro e determinou, no último fim de semana, que todas as empresas do país apresentem, até o fim de outubro, um plano para reduzir em 10% o consumo de energia, no maior esforço do tipo desde 1970.

O país fixou em 4% o aumento máximo do custo de energia para as famílias, mantendo assim a inflação relativamente baixa. Esse teto será prorrogado em 2023 para as famílias de baixa renda,

anunciou o governo na semana passada. Recentemente, a França reestatizou a produtora de energia EDF, que se endividou com a alta de custos.

Na sexta-feira, o preço da energia para as empresas na França atingiu € 1.000 por megawatt-hora, um recorde histórico. Muitas empresas que estão com contratos de fornecimento de energia prestes a vencer decidiram suspender produção por não conseguirem absorver essa alta de custos.

A Duralex, fabricante tradicional de garrafas e copos de vidro vai paralisar sua produção por pelo menos quatro meses a partir de novembro e colocar 250 funcionários em licença. Na Cristal d'Arques, que produz garrafas de cristal, 1.650 dos 5.000 empregados serão colocados em licença parcial até o fim do ano.

Mesmo com um limite para o reajuste da energia para as famílias, os consumidores também terão de lidar com restrições. Máquinas de lavar roupa não poderão ser ligadas durante a noite e o aquecimento residencial só poderá ser acionado a no máximo 18,9 graus celsius. Vários municípios estão reduzindo a iluminação noturna nas ruas e fechando instalações, como piscinas públicas, para poupar energia.

Suécia

O governo vai destinar € 23 bilhões em socorro financeiro a empresas de energia que enfrentam dificuldade de caixa para comprar seus fornecimentos de gás. Sem isso, as empresas poderiam entrar em "falência técnica", afirmou nesta segunda-feira o ministro das Finanças da Suécia, Mikael Damberg.

Finlândia

O país vai oferecer € 10 bilhões em suporte financeiro para suas empresas de energia.

- Os recursos do governo serão um programa de crédito de último recurso a empresas que, de outra forma, estariam ameaçadas de insolvência - afirmou a primeira ministra finlandesa Sanna Marin.

Holanda

O governo informou que está elaborando um pacote de € 16 bilhões de socorro a empresas e famílias. Segundo fontes próximas às negociações, os recursos serão financiados por um aumento de taxa sobre produtores de petróleo e por um tributo sobre pequenas e médias empresas.

Portugal

Para combater a maior inflação em trinta anos, um recorde de 9% atingido na sequência da invasão da Ucrânia pela Rússia, o governo de Portugal anunciou um pacote de medidas para apoiar o rendimento das famílias. O custo do auxílio será de € 2, 4 bilhões, valor que inclui o que já foi gasto anteriormente.

Entre as principais medidas estão um limite de 2% para o aumento dos aluguéis no próximo ano e a redução do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) da eletricidade de 13% para 6% durante um ano, válido até outubro de 2023. Essa proposta, no entanto, depende da aprovação no Parlamento, onde o governo tem maioria.

Para amenizar o custo do consumo de gás, principalmente no inverno, o governo permitirá o regresso dos consumidores ao mercado regulado, com preços menores que no mercado livre.

Além dos aluguéis, maior despesa mensal das famílias, e do alívio que passará a vir na contas de luz, gás e combustíveis, cada pessoa com salário de até € 2,7 mil (R\$ 13,8 mil) receberá um pagamento extraordinário de € 125 (R\$ 639). Também ganhará um abono de € 50 (R\$ 255) euros por cada criança ou jovem incluso no núcleo familiar como dependente até aos 24 anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2022

CADE DECIDE INVESTIGAR SE PETROBRAS VENDE PETRÓLEO MAIS CARO A REFINARIAS PRIVADAS

Objetivo é apurar se estatal privilegia suas próprias unidades
Por Manoel Ventura — Brasília



Petrobras vendeu a Refinaria Landulpho Alves (RLAM), localizada no Recôncavo Baiano, e mais sete unidades de refino, para para fundo árabe por US\$ 1,6 bi. Agência O Globo Divulgação/Petrobras

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade, órgão de defesa da concorrência) abriu um inquérito administrativo para apurar se a Petrobras está cobrando mais caro pelo petróleo vendido a refinarias privadas. A suspeita do órgão é que a estatal estaria favorecendo unidades próprias. A decisão foi tomada nesta segunda-feira e é assinada pelo superintendente-geral do órgão, Alexandre Barreto.

"Verifica-se que poderia haver indícios de eventuais práticas discriminatórias relacionadas aos preços de venda do petróleo", diz a nota técnica que embasou a decisão. "Além de indícios de práticas de discriminação em preços, é salutar aprofundar a análise para verificar a existência de outras possíveis práticas de discriminação comerciais, i.e. qualidade do insumo, atrasos e prazos de entrega, forma de pagamento", acrescenta o texto.

Em agosto, Luiz de Mendonça, presidente da Acelen — holding de energia da Mubadala Capital, o braço de private equity do fundo soberano dos Emirados Árabes Unidos — disse em entrevista ao GLOBO que paga mais caro pelo petróleo do Rio que uma europeia. A Acalen administra a primeira refinaria privatizada do país, Mataripe, na Bahia. É a segunda maior do Brasil e a primeira do Nordeste.

Acordo assinado entre Cade e Petrobras em 2019 determinou que a Petrobras venderia parte das refinarias que opera no Brasil. Desde então, é uma reclamação constante dentro do governo e também de potenciais investidores em refino os preços praticados pela Petrobras.

A primeira refinaria foi vendida no ano passado. A partir de então, o Cade passou a monitorar essa atividade. Antes, a Petrobras atuava como monopolista. Agora, o temor do Cade é que a Petrobras adote "condições comerciais distintas em relação a clientes diferentes".

O procedimento preparatório que levou ao inquérito administrativo foi aberto em junho deste ano após decisão do tribunal administrativo do Cade, composto por seis conselheiros e um presidente.

A Petrobras é investigada em mais de uma dezena de processos no Cade. Em nota, a Petrobras afirmou que "atua em total conformidade com a legislação vigente e segue à disposição para apresentar os dados e esclarecimentos pertinentes ao Cade.

Entre outras justificativas, a área técnica do Cade aponta que entre o 4º trimestre de 2021 e o 1º trimestre de 2022 houve uma mudança na relação entre o preço interno de transferência para o refino, transporte e comercialização e o valor médio do barril de petróleo do tipo Brent.

Segundo o Cade, houve um aumento do gap entre o preço do Brent e o preço de transferência para o refino, "indicando que poderia ter haver uma discriminação no preço entre as refinarias do próprio grupo Petrobras e a Refinaria de Mataripe" (a refinaria na Bahia que foi privatizada).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/09/2022

BNDES FAZ APORTE DE R\$ 50 MILHÕES EM FUNDO DE IMPACTO DA VOX CAPITAL

É o segundo investimento desse tipo que o banco faz como resultado de chamada pública realizada no ano passado

Por Cláudio Marques, Especial Para O Prática ESG — São Paulo

Depois de ter realizado em março um aporte de R\$ 250 milhões em um fundo de impacto da gestora Lightrock, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) está agora investindo R\$ 50 milhões no Tech For Good Growth (TFGG), da Vox Capital.

Os valores correspondem a 25% do total de cada um dos fundos. Eles foram escolhidos depois de uma chamada pública da instituição financeira para negócios de impacto, feita no ano passado, com o objetivo de investir em empresas que gerem resultados socioambientais positivos por meio de produtos e serviços inovadores.

Daniel Izzo, CEO da Vox Capital, considera o valor relevante.

- Faz diferença. E há também um fator importante, que é a entrada no BNDES em um tema bastante relevante: investimentos que além de gerar retorno, também têm que trazer impacto para a sociedade - diz Izzo.

O fundo, que opera desde maio do ano passado e estará aberto a captação até o fim deste ano, investe em duas healthtechs – uma faz exames em domicílio “com preço mais acessível” e outra proporciona atendimento remoto de saúde masculina –, em uma fintech que dá opções de pagamento de contas em lugares sem bancos, em uma empresa de leite de aveia que controla toda a pegada de carbono e em um marketplace voltado a quem precisa comprar peças para carros velhos.

Além desses dois fundos de investimento em participações (FIPs), o BNDES também selecionou mais um, da gestora Mirova, cujo processo ainda está em fase de diligência, isto é, de aprovação final.

Segundo Bruno Laskowsky, diretor de Participações, Mercado de Capitais e Crédito Indireto do banco, o tema fundo de impacto é parte central da visão estratégica da instituição.

- Cada vez mais um banco nacional de desenvolvimento sustentável, o que o BNDES está sinalizando é que esse negócio de fundo de impacto é importante. Então, o mercado começa a pensar nisso, e nós queremos mais gestores jogando esse jogo - afirma.

Laskowsky acrescenta:

- Com esta chamada que fizemos, de colocar até R\$ 500 milhões em fundos de impacto, acreditamos que isso já represente algo em torno de 15% a 20% do mercado existente.

O Fundo de Impacto com Foco em Growth Equity, da Lightrock, e que também recebeu o aporte do BNDES, é voltado para empresas que já estão em estágio de crescimento, em que o risco está na execução e não no produto.

Algumas das investidas são a Buser, de transporte de passageiros, que oferece passagens mais baratas que companhias tradicionais, a Credits, de serviços financeiros como financiamentos com garantia de autos e imóveis, e o banco digital Dock.

Seleção

Tanto Izzo quanto Marcos Wilson Pereira, managing partner da Lightrock e seu head de América Latina, destacam o rigor dos procedimentos de seleção feitos pelo BNDES.



- É um processo extremamente diligente e longo - diz Pereira.

De acordo com Izzo, nesse trajeto, o banco avalia boas práticas de governança, a forma de envio e de cuidado com as informações do fundo, quantos investimentos estão sendo feitos, quantos o fundo já está gerindo, entre outros itens.

A qualificação, previsão de remuneração no médio e longo prazo e o compromisso da equipe também são averiguados.

- Isso é para que o BNDES tenha segurança de que conseguimos manter os profissionais ou até atrair novos profissionais, caso haja uma troca no longo prazo. Ou seja, precisamos mostrar que temos condições de acompanhar esse fundo pelo prazo dele, que é de 10 anos, até 2031. É esse o olhar, se vamos ter gente boa aqui e vão tomar cuidado para tomar decisões de forma cuidadosa para que o fundo dê resultado até 2031 - declara.

O BNDES também acompanha de perto a gestão do fundo.

- Há os relatórios trimestrais do fundo, que são bem detalhados, eles (o BNDES) acompanham os indicadores financeiros e de impacto, a conversa com eles é muito próxima - conta Pereira.

O que é 'blended finance'? Mistura de filantropia e investimento dá escala a pequenos negócios. Laskowsky diz que o processo de monitoramento de gestão é bem conhecido pelo mercado. E, ao mesmo tempo em que se define retorno sobre capital empregado, também se estabelece quais são os indicadores que o banco vai acompanhar, como número de pessoas impactadas pelo trabalho da empresa que faz parte do fundo.

De acordo com Filipe Borsato, chefe do departamento de gestão de investimentos do BNDES, há várias formas de mensuração.

- Algumas são óbvias, em uma empresa de remediação ambiental, é possível ver quanto foi remediado, já em uma de logística reversa, se consegue mensurar quanto de lixo, de resíduos tóxicos deixou de ir para lixões - exemplifica, ressaltando que esses resultados também podem ser atrelados aos bônus dos administradores da empresa.

Laskowsky conclui:

- Somos um administrador de recursos públicos, então, com essa visão, ficamos em cima e acompanhamos se os objetivos que foram colocados estão de fato acontecendo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2022

BOLSONARO VETA SAQUE EM DINHEIRO DE VALE-REFEIÇÃO NÃO USADO APÓS 60 DIAS

Medida vale para auxílio-alimentação. Temor do governo é que valor fosse considerado como salário, sobre o qual deveria incidir tributação

Por O GLOBO — RIO

O presidente Jair Bolsonaro vetou a possibilidade de os trabalhadores sacarem em dinheiro, após 60 dias, o saldo não utilizado do vale-refeição ou alimentação. O veto foi publicado nesta segunda-feira, no Diário Oficial da União. De acordo com a justificativa, a proposição legislativa contraria o interesse público.

No veto, o presidente mencionou que o Programa de Alimentação ao Trabalhador (PAT) — que permite o uso do valor em gêneros alimentícios — veda expressamente o saque dos valores

depositados. Ele citou ainda que o Decreto 5.452, de 1º de maio de 1943, também impede a conversão do auxílio-alimentação em pecúnia (dinheiro).

O presidente justificou que "a possibilidade de saque dos valores de auxílio-alimentação poderia induzir o pagamento desse benefício como valor de composição salarial, percebidos como parcela remuneratória indistinta, desvinculada do seu propósito alimentar e sobre a qual incidiria tributação, a exemplo da dedução do lucro para fins de apuração do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica".

Para o governo, esse ponto acarretaria insegurança jurídica quanto à aplicação das normas que concedem benefícios tributários às empresas e aos trabalhadores relacionados ao PAT.

O texto questiona ainda o tratamento a ser dado ao saldo, visto que, ao compor a base de cálculo, tanto da contribuição previdenciária do empregado quanto da cota patronal, o valor estaria sujeito à incidência também do Imposto sobre a Renda da Pessoa Física (IRPF).

Por fim, o argumento foi o de que o empregador não poderia controlar as despesas efetuadas pelo empregado. Com isso, o patrão não poderia garantir que não ocorreria o desvirtuamento do PAT, fato que o sujeitaria à multa e à perda da inscrição no programa.

No Congresso Nacional

Tudo começou quando o governo federal enviou a Medida Provisória 1.108 ao Congresso Nacional, em março deste ano. A MP alterava as regras para a concessão do auxílio-alimentação aos trabalhadores.

O texto determinava que o benefício deveria ser usado para o pagamento de refeições em restaurantes e estabelecimentos similares ou para a aquisição de gêneros alimentícios em estabelecimentos comerciais.

De acordo com o Ministério do Trabalho e Previdência, havia indícios de que o vale-refeição ou alimentação estava sendo utilizado para outros fins, como pagamento de TV a cabo, serviço de streaming e mensalidade de academia de ginástica.

Para impedir esse tipo de utilização, a MP previa que as empresas poderiam ser multadas ou até descredenciadas. Isso envolveria tanto o estabelecimento que vende produtos e serviços não relacionados à alimentação do trabalhador quanto a empresa que o credenciou.

Diante disso, a aplicação da multa poderia variar de R\$ 5 mil a R\$ 50 mil, em caso de execução inadequada, desvio ou desvirtuamento das finalidades do auxílio-alimentação. O valor poderia ser dobrado em caso de reincidência. Haveria ainda possibilidade de aplicação de outras penalidades, como a retirada do registro da empresa vinculada ao PAT.

Duas tentativas frustradas

Quando a MP foi discutida no Congresso Nacional, o relator da matéria na Câmara dos Deputados, Paulinho da Força (Solidariedade-SP), queria permitir que o auxílio-alimentação fosse pago aos trabalhadores em dinheiro. A proposta, porém, gerou muitas críticas do setor de bares e restaurantes.

Ainda na Câmara, esse dispositivo acabou suprimido da MP, no início de agosto. No entanto, foi incluída pelo relator a possibilidade de o trabalhador sacar o saldo não utilizado ao fim de 60 dias.

Já no Senado, a proposta foi criticada pelo novo relator, senador Flávio Bolsonaro, que chegou a antecipar a possibilidade de veto presidencial. O texto passou na Casa, mas o saque após 60 dias foi barrado agora por Jair Bolsonaro.



A MP também proíbe que as fornecedoras de tíquetes-alimentação deem descontos para as empresas que contratam o serviço. Por exemplo: antes, uma empresa poderia contratar R\$ 50 mil em auxílio-alimentação, mas pagar menos — essa diferença era compensada com cobrança de taxas para os restaurantes e supermercados. Na avaliação do governo, o método fazia com que a alimentação dos trabalhadores ficasse mais cara.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2022

BOLSONARO CONSEGUE EMPLACAR DIRETOR DE TECNOLOGIA DA PETROBRAS

Presidente pressionava por indicação de ex-Gol para o cargo

Por Manoel Ventura — Brasília

A indicação de Paulo Palaia para o diretor-executivo de transformação digital e inovação da Petrobras é uma escolha direta do presidente Jair Bolsonaro, de acordo com integrantes do governo e da estatal.

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira que o presidente da estatal, Caio Mário Paes de Andrade, escolheu Palaia para o cargo. Ele ainda passará por procedimentos internos de governança corporativa. Palaia trabalhou por mais de nove anos como diretor de tecnologia da Gol e trabalha atualmente como consultor.

De acordo com integrantes do governo, Bolsonaro tenta há mais de um ano emplacar o nome de Palaia para o cargo de diretor de tecnologia da Petrobras. Também são alvos de Bolsonaro os diretores financeiro e de relações institucionais.

O presidente já tenta nomear os diretores de Tecnologia e de Relações Institucionais desde a gestão do general Joaquim da Silva e Luna, ainda no ano passado. Enquanto esteve no comando, Silva e Luna resistiu às investidas.

Silva e Luna caiu no início do ano por causa do aumento do preço dos combustíveis. Em seu lugar, foi indicado José Mauro Coelho, que foi demitido menos de dois meses depois de assumir o cargo. Para o lugar de Coelho, Bolsonaro indicou Paes de Andrade.

A troca na diretoria de tecnologia é a primeira mudança feita na cúpula da Petrobras desde que Paes de Andrade assumiu efetivamente o cargo, no mês passado.

A diretoria de tecnologia era ocupada, até agora, por Juliano Dantas. No ano passado, ele conseguiu 119 registro de patentes no setor de TI de óleo e gás, um recorde mundial. Por isso, funcionários da Petrobras sempre viram com estranheza a tentativa de trocá-lo.

Com exceção da financeira, as outras diretorias não têm relação com o preço dos combustíveis. A insistência do presidente em tirar os titulares de seus cargos desperta suspeitas em técnicos da Petrobras de que Bolsonaro esteja querendo usar a alta dos combustíveis para aparelhar politicamente a empresa.

Com a alta dos combustíveis no início deste ano — que se reverteu agora com a baixa do barril de petróleo —, Bolsonaro passou a cobrar também mudanças na diretoria de finanças. Essa diretoria decide, junto com o presidente da Petrobras e a diretoria de Refino, os valores dos combustíveis. Esses preços precisam passar por supervisão do Conselho de Administração. No mês passado, Bolsonaro conseguiu indicar nomes aliados para o conselho da empresa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PROGRAMA DE PRIVATIZAÇÃO EXPÕE ANTAGONISMO ENTRE LULA E BOLSONARO

Para analistas, privatização é um dos pontos olhados com lupa; aposta é de que desestatização da Petrobras poderia andar em eventual segundo governo Bolsonaro

Por Fernanda Guimarães e Luciana Dyniewicz

Se, em geral, o mercado financeiro não aposta em grandes divergências na política macroeconômica entre um eventual governo Lula e um possível novo mandato de Bolsonaro, na área de privatizações, a tendência é de antagonismo, ao menos em relação às grandes estatais brasileiras. Economistas e gestores acreditam que, no caso de Bolsonaro ser reeleito, o caminho para a venda da Petrobras, a maior estatal do País, poderia começar a ser trilhado – medida rechaçada pela equipe petista.



Mercado financeiro aponta antagonismo entre propostas de Lula e Bolsonaro em relação às privatizações

“Em um novo mandato do Bolsonaro, acho que aconteceria não só a venda de ativos da Petrobras, mas também o trabalho de preparação para ela ser privatizada”, diz o sócio da Mauá Capital Luiz Fernando Figueiredo. Ex-diretor do Banco Central, ele afirma acreditar que Lula faria apenas concessões marginais.

Sobre desestatizações, o programa de governo do candidato do PT destaca apenas que se opõe à privatização da Petrobras, da Eletrobras, dos Correios e da Pré-sal Petróleo. Lula tem reiterado que as estatais precisam trabalhar em benefício do povo brasileiro. O programa de Bolsonaro afirma que “ampliar e fortalecer o processo de desestatização e concessões de infraestrutura nacional” foi uma das “premissas do governo atual e continuará sendo no próximo mandato”.

Em um novo mandato do Bolsonaro, acho que aconteceria não só a venda de ativos da Petrobras, mas também o trabalho de preparação para ela ser privatizada

Sócio da Mauá Capital Luiz Fernando Figueiredo

Apesar de o governo Bolsonaro não ter conseguido fazer tudo o que o ministro da Economia, Paulo Guedes, pretendia na área – ele havia prometido a venda dos Correios, do Porto de Santos, da Pré-sal Petróleo, além da Eletrobras –, os analistas do mercado financeiro destacam que o presidente avançou consideravelmente nas desestatizações. Na campanha, Guedes disse que as privatizações somariam R\$ 1 trilhão no governo Bolsonaro.

De qualquer forma, a percepção do mercado financeiro é de que o trabalho foi cumprido. “O governo de Bolsonaro teve um programa robusto de privatizações e a Eletrobras foi a joia da coroa”, afirma o estrategista-chefe da gestora RPS, Victor Candido. Ele aponta que a visão do mercado é de que uma empresa estatal é ineficiente e que acaba sendo alvo de uso político. Para Cândido, a discussão em torno da privatização da Petrobras começou a ganhar corpo por conta da questão das altas do combustível, o que levou a uma série de mudanças na presidência da estatal por Bolsonaro. “Acho que acalmando, esse assunto perde força. O que deve acontecer é uma continuidade de venda de ativos pela Petrobras e diminuição de venda em outros setores”, comenta. Além de refinarias, está em processo de venda a participação da estatal na petroquímica Braskem, por exemplo. Uma venda importante finalizado ano passado foi a da BR Distribuidora, hoje Vibra.

O estrategista-chefe da Vitreo, Francisco Levy, diz que as chances de privatização crescem em um eventual segundo governo de Bolsonaro, o que explica o recente desempenho das empresas públicas listadas na Bolsa, após uma melhora do atual presidente nas pesquisas de intenção de voto. “Mas hoje, de qualquer forma, o preço das ações das estatais está descontado”, afirma.

Estudo feito pela Teva Indices mostra que, em ano de eleições, o volume negociado de ações das empresas estatais fica acima da média, diante de um movimento de troca das carteiras pelos gestores. Neste ano, segundo o presidente da companhia, Gabriel Vereá, o retorno do índice de estatais (que acompanha o desempenho em Bolsa das empresas públicas de capital aberto) está em 34% até aqui, bem acima do Ibovespa, o principal índice da B3, que está hoje em torno de 5%, diz.

Eletobras

Em relação aos projetos do PT, os analistas afirmam ser improvável uma reestatização da Eletrobras, dado que o custo político seria alto. “Não me parece ser uma grande prioridade. Se o País estivesse enfrentando uma crise energética, aí ganharia momento político para fazer”, diz um economista que pediu para não ser identificado.

O mesmo profissional pondera, porém, que a venda da Petrobras pode não ser tão fácil como afirmam outros analistas. Isso porque Bolsonaro teria de gastar capital político, negociar com o Congresso e ainda enfrentar parte da população que é contra a privatização. Já a venda dos Correios, acrescenta, seria mais simples e, portanto, mais provável.

Ele diz ainda que, com exceção da desestatização das grandes estatais, os dois possíveis governos não se diferenciariam tanto nessa área. Para o economista, não haveria grandes divergências no ambiente de negócios sob Bolsonaro ou sob Lula nem nas regras estabelecidas em âmbito federal para que governos locais possam fazer suas concessões.

Esse ambiente e até as regras dependem da política macroeconômica e de uma taxa de juros mais baixa para viabilizar os projetos, afirma. “Para concessões, o que importa é o ambiente de negócios, que deve ser similar nos dois casos. A percepção é de que concessões mais corriqueiras, como de ferrovias e aeroportos, devem continuar.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2022

STF VAI COMEÇAR A JULGAR PISO DE ENFERMAGEM NO PLENÁRIO VIRTUAL NESTA SEXTA-FEIRA

Barroso havia atendido a um pedido da CNSaúde, que alegou que o aumento de custo da folha de pagamento geraria risco de demissão; Congresso repudiou a suspensão dos efeitos da lei

Por Wesley Galzo

BRASÍLIA - O ministro Luís Roberto Barroso, do Supremo Tribunal Federal (STF), liberou para julgamento no plenário virtual a decisão individual em que suspendeu os efeitos da lei responsável por estabelecer o piso salarial para os profissionais da enfermagem, no valor de R\$ 4.750. A votação terá início na próxima sexta-feira, 9, com duração de cinco dias, até quarta-feira, 14. Barroso foi duramente criticado por parlamentares governistas e opositores, que aprovaram o projeto de lei (PL) no Congresso no início de agosto. O texto foi sancionado pelo presidente Jair Bolsonaro (PL), que vinha utilizando a medida como uma forma de angariar votos junto à categoria.



Ministro Luís Roberto Barroso, do STF; ele suspendeu a lei que criava o piso nacional da enfermagem Foto: Abdias Pinheiro/TSE

Diante da crise deflagrada com o Congresso, Barroso convocou para esta terça-feira, 6, uma reunião extraordinária com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para discutir os contornos de eventual nova decisão que produza consenso entre os ministros e os parlamentares. Logo depois da decisão de Barroso, Pacheco disse que iria tratar “imediatamente dos caminhos e das soluções” para

manter o piso salarial da enfermagem.

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), também se manifestou. “Telefonei para o ministro Barroso e me coloquei à disposição para solucionar a suspensão do piso salarial dos enfermeiros. Pedi que ele recebesse parlamentares que estiveram à frente da tramitação do projeto. Juntos buscaremos todos os caminhos possíveis para revertermos a situação”, escreveu Lira no Twitter nesta segunda-feira.

O ministro Barroso atendeu a um pedido da Confederação Nacional de Saúde, Hospitais e Estabelecimentos e Serviços (CNSaúde), que alegou que o aumento de custo da folha de pagamento geraria risco de demissão em massa nos hospitais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2022

PRESIDENTE DO SENADO DIZ QUE VAI TRATAR IMEDIATAMENTE DE SOLUÇÕES POR PISO DA ENFERMAGEM PERANTE STF

Liminar do ministro Luís Roberto Barroso suspendeu os efeitos da lei, sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro (PL)

Por Débora Alvares

BRASÍLIA - O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, afirmou no domingo, 4, que vai tratar “imediatamente dos caminhos e das soluções” para manter o piso salarial da enfermagem, após a decisão liminar do ministro Luís Roberto Barroso que, na manhã do domingo, suspendeu os efeitos da lei.

“O piso salarial nacional dos profissionais da enfermagem, criado no Congresso Nacional, é uma medida justa destinada a um grupo de profissionais que se notabilizaram na pandemia e que têm suas remunerações absurdamente subestimadas no Brasil”, escreveu o senador em seu Twitter. “Em nome do Parlamento, tratarei imediatamente dos caminhos e das soluções para a efetivação do piso perante o STF, já que o tema foi judicializado e houve decisão do eminente ministro Luís Roberto Barroso. Com diálogo, respeito e inteligência, daremos rápida solução a isso.”



Liminar do ministro Luís Roberto Barroso suspendeu os efeitos da lei, sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro (PL) Foto: Dida Sampaio/Estadão

Antes de Pacheco, o presidente da Câmara, Arthur Lira, já havia criticado a decisão no Twitter, dizendo não concordar com ela “no mérito”.

Outros parlamentares também usaram a rede social para se manifestar e disseram que irão recorrer. “Lamento a



suspensão do piso da enfermagem. O STF, ao qual recorreu o setor patronal, não pode desprezar Lei e Emenda à Constituição aprovados por amplíssima maioria do Congresso. Estou empenhado para que o Tribunal, na via recursal, reverta essa decisão”, escreveu o senador Fabiano Contarato (PT-ES).

Para o deputado Glauber Braga (PSOL-RJ), Barroso passou “por cima” de uma decisão do Congresso que foi fruto de “muita mobilização da enfermagem”. “Essa posição dele não pode prevalecer. O nosso mandato está à disposição de todas as iniciativas para que o piso seja mantido. O STF tinha que acabar é com o orçamento secreto.”

A lei que estabeleceu um valor mínimo a ser pago aos profissionais da enfermagem foi sancionada pelo presidente Jair Bolsonaro no início de agosto e estabeleceu R\$ 4.750 o piso para enfermeiros, 70% disso para técnicos de enfermagem e 50%, para auxiliares de enfermagem e parteiras.

Ao suspender os efeitos da lei em atendimento a um pedido da Confederação Nacional de Saúde, Hospitais e Estabelecimentos e Serviços (CNSaúde), Barroso mencionou riscos de desemprego e para a qualidade dos serviços de saúde. “O risco à empregabilidade entre os profissionais que a lei pretende prestigiar, apontado como um efeito colateral da inovação legislativa, levanta consideráveis dúvidas sobre a adequação da medida para realizar os fins almejados”, escreveu o ministro na decisão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2022

AÇÃO DO GRUPO PÃO DE AÇÚCAR SOBE 10% DEPOIS DE NOTÍCIA SOBRE VOLTA DE ABILIO DINIZ

Segundo informações que circularam no mercado, empresário teria intenção de voltar a ser sócio da rede fundada por seu pai

Por Redação

Segundo informações que circularam no mercado, empresário teria intenção de voltar a ser sócio da rede fundada por seu pai

As ações do Grupo Pão de Açúcar (GPA) tiveram um dia animado nesta segunda-feira, 5, depois que circularam notícias de uma possível volta de Abilio Diniz à rede originalmente fundada por seu pai. O dia também foi marcado pelo anúncio separação do negócio da Éxito, rede colombiana que está à venda, da estrutura do grupo. Assim, os papéis subiram 9,72%, fechando a R\$ 23,70.

Conforme publicou o Estadão/Broadcast, o francês Casino, que controla o GPA, já tem um plano traçado para a venda em até dois anos dos ativos, incluindo a bandeira de supermercados que dá nome à companhia. O antigo dono, Abilio Diniz, seria o principal interessado no negócio e se movimentaria para encontrar um arranjo societário e recuperar o Pão de Açúcar, sem abrir mão de sua participação no Carrefour Brasil, do qual é sócio relevante desde 2014.

Uma das possibilidades estudadas é a venda da participação de Abilio no Carrefour na França, o que não aliviaria uma possível leitura do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) de concentração de mercado no País, mas liberaria recursos para a compra. A outra forma seria buscar um parceiro financeiro para a operação aqui no Brasil.

Holding do Casino tem até 2024 para quitar dívidas

Abilio Diniz, no entanto, ainda tem tempo para chegar a uma solução. A Rallye, holding do Casino e em recuperação judicial na França, tem até 2024 para acertar suas dívidas com credores. Até lá, o plano é extrair o máximo de valor com a venda fatiada do grupo brasileiro.



Shoppers stand outside a branch of Exito supermarket in Maracaibo January 18, 2010. Venezuela's socialist President Hugo Chavez nationalized a chain of supermarkets on Sunday controlled by French retailer Casino on charges of price gauging which made Casino shares drop 1.8 percent, the top loser on Paris broad index. REUTERS/Isaac Urrutia (VENEZUELA - Tags: POLITICS BUSINESS)

Grupo Pão de Açúcar vai separar a operação da colombiana Éxito de sua estrutura

Ações do rede de varejo, que está à venda, continuarão negociadas na Bolsa colombiana; dos 96% dos papéis hoje nas mãos do GPA

A primeira saída deve ser do Grupo Éxito, rede de varejo alimentar com atuação na Colômbia, Uruguai e Argentina, que hoje está debaixo do GPA. O próximo passo é a venda da participação de 34% do GPA na Cnova. Esse processo está congelado pelo momento adverso para ações de tecnologia no mundo e aguarda uma situação mais favorável de mercado para voltar à ativa.

Volta de Abilio é vista como 'respiro' para bandeira de varejo

Para a venda do Pão de Açúcar, a marca mais valiosa dentro do GPA hoje, a estratégia é primeiro "embelezar a noiva", resolvendo o passivo da companhia para deixá-la mais atraente. Nesse processo, a empresa já se desfez de mais de 60 pontos comerciais do Extra Hiper.

Depois da separação do Assaí, a empresa perdeu o motor de crescimento e geração de caixa dos atacarejos. Além disso, a marca hoje carrega a pecha de "supermercado caro" e, com concorrentes muito competitivos, não consegue atender às exigências de um público tão sofisticado quanto mira.

O Península, gestora fundada por Abilio Diniz, afirmou não comentar "rumores de mercado". O Casino e o GPA disseram que não comentariam.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

DIESEL E SAFRINHA 'CHEIA' VÃO SUSTENTAR OS PREÇOS DO FRETE

Até início da colheita da safra de verão, custos devem seguir em patamar superior ao de agosto do ano passado, diz EsalqLog

Por Fernanda Pressinott — De São Paulo

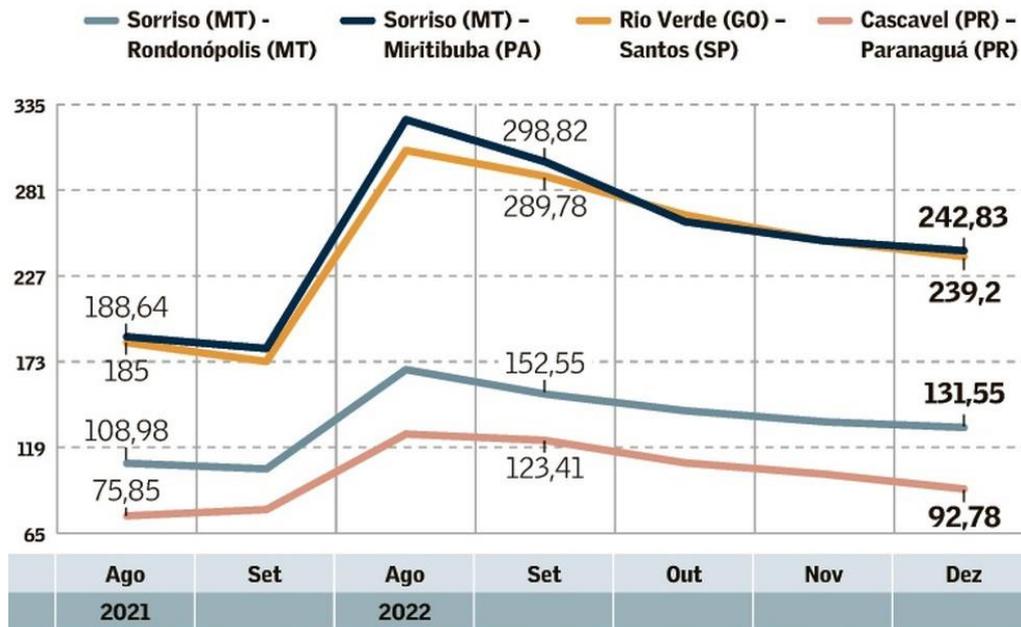
Os preços dos fretes rodoviários para transporte de grãos devem cair neste mês, com o encerramento da colheita de milho no Centro-Oeste, e seguir praticamente estáveis até janeiro, quando começa a colheita da safra de verão. Mas, mesmo com o recuo, a safra recorde do cereal neste inverno e o reajuste dos preços do diesel devem manter os valores médios do frete em patamar de 40% a 60% mais alto que o do mesmo período do ano passado.

"Apesar do início da entressafra, os preços do frete de grãos sofrem com a resistência da inflação de combustíveis, já que os cortes de impostos anunciados pelo governo federal afetaram principalmente a gasolina. Além disso, os volumes de milho transportados hoje são muito maiores que os do ano passado e têm pressionado o fluxo para exportação", diz Fernando Bastiani, pesquisador do Grupo de Extensão em Logística Agroindustrial (EsalqLog/USP) da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz.

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) estima que a colheita de milho neste inverno tenha somado 87,4 milhões de toneladas. Em 2020/21, com as lavouras afetada por uma forte seca, a produção foi de 60,7 milhões de toneladas.

Frete rodoviário

Custo do transporte em quatro rotas do agro - em R\$ por tonelada*



Fonte: EsalqLog. * Preço médio

O pesquisador lembra também que as exportações de soja se distribuíram ao longo dos meses porque o produtor estava capitalizado, e, assim, podia aguardar preços melhores. “Isso quer dizer que ainda há soja armazenada, o que deve manter os preços dos fretes aquecidos”, afirma.

De acordo com o levantamento da EsalqLog, o frete para transportar grãos entre Sorriso e o terminal ferroviário de Rondonópolis, ambas em Mato Grosso, foi de R\$ 167,95 a tonelada em agosto, em média. Em setembro, a previsão é de queda de 9,2%, para R\$ 152,55, mas, em comparação com agosto do ano passado, o preço aumentou 54,1% (ver tabela).

Essa dinâmica ocorre também no trajeto entre Rio Verde, em Goiás, e o porto de Santos, em São Paulo. O custo médio do transporte, que foi de R\$ 306 por tonelada no último mês, deve cair 5,3% em setembro, para R\$ 289,78 a tonelada. Em comparação com agosto de 2021, entretanto, o valor do mês passado foi 65,4% mais alto.

No caso das rotas com destino ao Arco Norte, o aumento em relação ao ano passado é ainda mais significativo. De Sorriso ao porto hidroviário de Miritituba, no Pará, os preços subiram 72,5% entre agosto de 2021 e agosto de 2022, para R\$ 325,44 a tonelada, em média. A previsão para setembro é de queda de 8,1%.

“A cada ano crescem os volumes de escoamento para o Arco Norte. Com isso, a comparação entre os anos é sempre com números gigantes”, diz o pesquisador.

Bastiani afirma ser muito cedo para projetar os custos de transporte na safra de verão, mas as vendas de adubos e outros insumos, que foram antecipadas, indicam tendência de aumento. “Vamos depender do clima. A partir de 15 de setembro, com o fim do vazão sanitário em Mato Grosso, já será possível ter uma perspectiva melhor”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2022

TAXAS DE FRETE MARÍTIMO CAEM 60% NESTE ANO DURANTE ALTA TEMPORADA DO SETOR

O custo para enviar um contêiner de 40 pés da China para a costa oeste dos EUA agora é de cerca de US\$ 5,4 mil por contêiner, uma queda significativa em relação a janeiro, de acordo com o Freightos Baltic Index

Por Dow Jones Newswires, Dow Jones — Nova York



— Foto: Pixabay

As taxas de frete nas principais rotas de comércio marítimo mostram tendência de queda durante o que é tipicamente a alta temporada do setor, depois que os proprietários de cargas enviaram mercadorias antecipadamente e a inflação afetou a demanda do consumidor.

O custo para enviar um contêiner de 40 pés da China para a costa oeste dos Estados Unidos agora é de cerca de US\$ 5,4 mil por

contêiner, uma queda de 60% em relação a janeiro, de acordo com o Freightos Baltic Index. Um contêiner enviado da Ásia para a Europa custa US\$ 9 mil, 42% menos do que no início do ano. A tarifa para ambas as rotas, embora ainda acima dos níveis pré-pandêmicos, atingiu o pico de mais de US\$ 20 mil em setembro passado.

As condições de mercado fizeram uma reversão acentuada em relação ao início da pandemia. As taxas de frete aumentaram cerca de dez vezes em 2021 porque interrupções na cadeia de suprimentos, atrasos nos portos e um aumento de carga fizeram com que os importadores tivessem que disputar espaço em navios cargueiros. Alguns grandes varejistas, como o Walmart, até fretaram seus próprios navios para contornar gargalos no ano passado.

Este ano, o Walmart e outros varejistas acabaram com muito estoque depois que correram para importar mercadorias mais cedo do que o normal, antecipando atrasos no envio e demanda que não se concretizou. Os fabricantes também movimentaram mercadorias mais cedo do que o habitual.

Varejistas de vestuário como a Gap e fabricantes de brinquedos como a Hasbro relataram aumentos de primavera [no Hemisfério Norte] nos níveis de estoque que normalmente ocorrem mais perto dos feriados.

“Para taxas à vista, a festa acabou”, disse Jonathan Roach, analista de transporte de contêineres da Braemar, com sede em Londres. “O pano de fundo de uma potencial recessão global, impulsionada pelo aumento dos preços da energia e pela rápida inflação, está derrubando o mercado.

As taxas de envio devem diminuir ainda mais no restante do ano e em 2023, de acordo com analistas. Uma série de novos navios chegará à água nos próximos dois anos, com crescimento líquido da frota esperado para exceder 9% no próximo ano e em 2024. Em comparação, o crescimento do volume de contêineres será marginalmente negativo no próximo ano e aumentará cerca de 2% em 2024, de acordo com Braemar.

Os dez maiores navios de carga têm conseguido grandes lucros nos últimos dois anos. Os ganhos trimestrais recentes da indústria A.P. Moeller-Maersk foram de US\$ 8,59 bilhões, superando o que

normalmente faz em um ano inteiro. Mas muitas empresas alertaram para o enfraquecimento das condições do mercado no segundo semestre de 2022.

“Precisamos prestar muita atenção ao impacto da inflação na demanda e no comportamento do consumidor”, segundo a China Cosco Shipping, que administra a quarta maior frota de navios porta-contêineres do mundo. “Combinado com as mudanças na entrega de novas embarcações, o lado da oferta do setor enfrentará uma nova situação.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2022

QUADRA CAPITAL E GOVERNO FEDERAL ASSINAM CONTRATO DE PRIVATIZAÇÃO DA CODESA

Trata-se de uma desestatização que combina dois processos: a venda da companhia e a concessão do ativo por 35 anos, prorrogáveis por mais cinco. A assinatura desta 2ª feira inclui apenas a primeira etapa

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



O grupo efetuará a compra de 90% das ações da Codesa — os demais 10%, neste momento, foram colocados à disposição para funcionários, que poderão comprar as ações — Foto: Divulgação/Codesa

O governo federal e a Quadra Capital assinaram na tarde desta segunda-feira (5) o contrato para a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

A gestora de investimentos, por meio de um FIP (Fundo de Investimento em Participações), venceu em março deste ano o leilão da privatização da Codesa. O valor total da empresa, segundo o edital da licitação, foi definido em R\$ 327 milhões.

Além disso, o grupo fez uma oferta de R\$ 106 milhões de outorga pela concessão, que dará o direito de explorar o ativo por 35 anos.

Trata-se de uma desestatização que combina dois processos: a venda da companhia e a concessão do ativo por um prazo determinado (35 anos, prorrogáveis por mais cinco). A assinatura desta segunda-feira inclui apenas a primeira etapa.

Com isso, o grupo efetuará a compra de 90% das ações da Codesa — os demais 10%, neste momento, foram colocados à disposição para funcionários, que poderão comprar as ações. Os papéis que não forem adquiridos neste momento serão comprados posteriormente pela Quadra, em cerca de 90 dias.

Já a assinatura do contrato de concessão deverá ser realizada dentro de cerca de 20 dias. Nessa ocasião, serão desembolsados os R\$ 106 milhões de outorga.

A Quadra, por meio do FIP, deverá ser a única acionista da companhia docas. Para operar os portos de Vitória e Barra do Riacho, a gestora deverá montar uma equipe de profissionais com experiência no setor.

O novo presidente da Codesa, já anunciado, será Ilson Hulle, capixaba que foi diretor da Log-In. A gestora já tinha atuação no setor de infraestrutura apenas em operações de crédito. Esta será a estreia do grupo como operador direto de um ativo.

Para efetuar a compra das ações, a Quadra deverá combinar recursos do FIP e de financiamentos.

Para o pagamento da outorga da concessão, o grupo ainda não descarta totalmente o uso de precatórios — uma possibilidade prevista na PEC dos Precatórios, publicada no fim do ano passado, que prevê a utilização desses créditos como “moeda” para outorgas em concessões, entre outras possibilidades.

Segundo uma fonte, porém, é pouco provável que essa ferramenta seja utilizada, porque ainda há dúvidas sobre o processo, já que não houve regulamentação do mecanismo e as consultas feitas sobre o tema ainda não foram esclarecidas. A fonte afirma que a gestora não depende disso para realizar o pagamento, porque há recursos em caixa para esse fim, porém, como ainda há um prazo até a assinatura da concessão, a possibilidade segue em aberto.

A desestatização da Codesa é um marco por ser a primeira privatização de uma companhia docas no país. O governo federal tenta realizar outros processos do gênero neste ano, como nos portos de Santos (SP), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC), embora, no mercado, a percepção seja a de que o prazo é muito curto — principalmente no caso do porto de Santos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2022

FISCAIS APREENDEM PRODUTOS DE CARNE SUÍNA EM VOO QUE CHEGOU DA RÚSSIA

País tem focos ativos de peste suína africana; itens estavam na bagagem de um passageiro que desembarcou no Rio de Janeiro

Por José Florentino, Valor — São Paulo



Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

Fiscais agropecuários apreenderam no último fim de semana 5,6 quilos de salames, linguiças e outros derivados de carne suína que estavam na bagagem de um passageiro que desembarcou no aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, em voo que partiu da Rússia. O país que tem focos ativos de peste suína africana.

O Ministério da Agricultura reforçou a vigilância nos portos e aeroportos para impedir que a doença, erradicada na década de 1970, volte a entrar no país. A ocorrência de peste suína

africana no Brasil pode gerar um prejuízo de US\$ 5,5 bilhões à suinocultura local já no primeiro ano, segundo cálculos da Embrapa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2022

CHINA COLOCA MAIS DE 65 MILHÕES DE LOCKDOWN

Pequim também está desencorajando a população de realizar viagens domésticas nos próximos feriados nacionais

Por Agências internacionais



A China anunciou na segunda-feira (05) novos lockdowns que vão deixar mais de 65 milhões de pessoas confinadas em Chengdu, Tianjin e em Shenzhen como parte da política de “covid zero” adotada no país.

O governo central também está desencorajando a população a realizar viagens domésticas nos próximos feriados nacionais.

Em todo o país, 33 cidades, incluindo sete capitais provinciais, estão sob lockdown total ou parcial, segundo levantamento da revista “Caixin”. Surtos de covid-19 foram relatados em 103 cidades, o maior número desde o início da pandemia em 2020.

A China registrou 1.552 novos casos no último período de 24 horas em um país de 1,4 bilhão de pessoas, informou a Comissão Nacional de Saúde na segunda-feira.

Na última semana, Chengdu já havia declarado novas restrições de circulação com o aumento de casos de covid-19 na cidade — um importante polo industrial do país. Ontem, o governo local anunciou à maioria de seus 21 milhões de habitantes para que permaneçam em casa por mais três dias.

Ruas de Shenzhen vazias devido ao lockdown imposto na China — Foto: Chinatopix Via AP

As autoridades de Chengdu disseram aos moradores que se submetam a mais três rodadas de testes covid até amanhã, e que as crianças passarão a ter aulas online. O lockdown de Chengdu começou na quinta-feira, após um aumento nos novos casos. A capital da província de Sichuan recentemente enfrentou seca e falta de energia que reduziram a produção de suas indústrias.

O lockdown em Chengdu já começa a afetar a sexta maior cidade da China, que responde por cerca de 1,7% do Produto Interno Bruto (PIB) e abriga inúmeras montadoras e empresas de tecnologia, incluindo a Volkswagen, a Volvo e a Foxconn, a maior montadora de iPhones do mundo.

A fábrica conjunta da Volkswagen com o parceiro local China FAW Group Co opera em um “sistema de circuito fechado”, uma prática comum na China desde o início da pandemia que envolve a separação dos trabalhadores do resto da comunidade. A Foxconn usa o mesmo método para manter seus funcionários no local. As duas principais fábricas da Hitachi na cidade estão funcionando com capacidade reduzida, enquanto a Volvo suspendeu sua produção.

Shenzhen, polo tecnológico da China, registrou 71 novos casos locais ontem, depois que mais da metade dos distritos da cidade foram colocados em lockdown na semana passada. A cidade iniciou ontem um processo de controle escalonado, permitindo que áreas sem infecções comunitárias recentes afrouxem algumas restrições.

Na cidade portuária de Tianjin, no leste, as aulas passaram a ser a distância depois que 14 novos casos foram relatados na cidade.

Guiyang, capital da província de Guizhou, isolou algumas áreas diante do persistente aumento de casos de covid-19. Os lockdown foram impostos em quase todas as comunidades em seis dos 10 distritos da cidade por quatro dias.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2022

GRUPOS LÍDERES EM RODOVIAS SEGUEM TRILHAS DISTINTAS

CCR e Ecorodovias ficam mais seletivas em novos investimentos, mas seguem em expansão; Arteris, por sua vez, vive era de estagnação

Por Taís Hirata — De São Paulo



CCR deve disputar Lote Noroeste Paulista, diz Eduardo Camargo, presidente da unidade de Rodovias da companhia — Foto: Silvia Zamboni/Valor

Há quatro anos, as três maiores e mais tradicionais operadoras de rodovias do país - CCR, Ecorodovias e Arteris - se preparavam para um ciclo de renovação do portfólio, diante do fim próximo de diversos de seus contratos. Desde então, cada grupo seguiu um caminho: CCR teve uma forte expansão, com mais participação em outros setores; Ecorodovias também obteve crescimento relevante, com foco em estradas; já a Arteris deixou de participar de leilões e foi colocada à venda por seus acionistas.

CCR e Ecorodovias praticamente dominaram as licitações de rodovias federais dos últimos quatro

anos. Hoje, as duas companhias desaceleraram o ritmo de expansão, mas ainda veem espaço para novos projetos em 2022.

Grandes operadores

CCR, Ecorodovias e Arteris concentram cerca de 40% das rodovias concessionadas do país

	CCR	Ecorodovias	Arteris
Rodovias operadas, por extensão (km)	3.609	4.092	3.198
Investimento contratado em leilões desde 2019, em R\$ bilhões*	18,18 (rodovias) + 6,2 (aeroportos e mobilidade)	21,16**	0
Investimento contratado nos aditivos com governo paulista, em R\$ bilhões	2,3	1,6	-
Ebitda*** em 2021, em R\$ bilhões	6,69	2,26	1,61
Alavancagem (Dívida líquida/Ebitda ajustado) em junho de 2022	1,8x	4,1x	4,26x****
Acionistas controladores	Mover (Camargo Corrêa), Soares Penido, Votorantim, Itaúsa*****	ASTM (Grupo Gavio e Ardian)	Participes em Brasil (Abertis e Brookfield)

Leilões federais de rodovias realizados desde 2019

Projeto	Vencedor	Investimento contratado, em R\$ milhões*
BR-364/365	Ecorodovias	2,06
BR-101/SC	CCR	3,38
BR-153 GO/TO	Ecorodovias + GLP	7,8
BR-163	Consórcio Via Brasil (Conasa + Zeta, Rocha Cavalcante, M4)	1,87
Dutra e Rio-Santos	CCR	14,8
Rio-Valadares	Ecorodovias	11,3

Fontes: Informações disponibilizadas pelas empresas à CVM, ANTT. *Valor previsto nos estudos de viabilidade dos projetos. **dados incluem a concessão da Ecovia do Araguaia, operada em sociedade com a GLP. ***Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização. ****Em dez.21 *****venda da fatia da Andrade Gutierrez a Soares Penido e Votorantim ainda precisa de aval de autoridades

No caso da CCR, a ausência na última rodada de concessões de aeroportos, em agosto, surpreendeu o mercado, assim como a renúncia do presidente, Marco Cauduro, na mesma semana.

O grupo, porém, diz que seu processo de renovação de portfólio ainda não está concluído, que está longe de atingir a meta de retorno aos acionistas e que, provavelmente, disputará a licitação do Lote Noroeste Paulista, que o governo paulista quer fazer em 15 de setembro, afirma Eduardo Camargo, presidente da divisão de Rodovias.

“A decisão de não participar [do leilão de aeroportos] foi pelo entendimento de que há outros projetos com uma relação risco-retorno mais adequada, mas não estamos freando o ímpeto de crescimento”, disse o executivo.

A Ecorodovias também diz que há disposição para crescer. Porém, destaca que será seletiva e dará prioridade a concessões maduras, com geração de caixa desde o início e sinergias com operações atuais.



Desde 2019, cinco dos seis leilões rodoviários do governo federal foram vencidos por CCR ou Ecorodovias. Ao todo, foram contratados ao menos R\$ 39 bilhões de investimentos pelos grupos (considerando valores previstos nos estudos, sem atualização): R\$ 21 bilhões da Ecorodovias e R\$ 18 bilhões da CCR. Esta última tem ainda R\$ 6 bilhões em projetos de aeroportos e mobilidade urbana.

Para além dos leilões, as duas empresas também firmaram acordos com o governo paulista, nos quais resolveram passivos bilionários, prorrogaram concessões e incorporaram novas obras.

Já a Arteris ficou de fora de todo esse processo. Em 2020, o grupo viu sua concessão da Centrovias chegar ao fim, mas não participou da nova licitação do ativo - que passou a integrar o corredor Piracicaba-Panorama, arrematado pelo Pátria. A empresa tampouco disputou a BR-101 em Santa Catarina, que teria forte sinergia com uma de suas concessões.

Em meio à estagnação, seus acionistas controladores - a canadense Brookfield e a espanhola Abertis - colocaram a companhia à venda recentemente.

Arteris diz que “examina cada oportunidade de novos projetos”, mas ressalta que possui “questões em aberto sendo equacionadas” nos contratos atuais e que os investimentos no Brasil competem com outros países e com outros setores, como energia e saneamento. Quanto à venda, diz que “segue o cumprimento de seu planejamento estratégico” e, até o momento, não há uma decisão.

A CCR também vive mudanças societárias relevantes. A Andrade Gutierrez vendeu sua participação à Votorantim e à Itaúsa, que passarão a dividir o bloco de controle com a Soares Penido e com Mover (Camargo Corrêa). A operação está prestes a ser concluída.

Para Eduardo Camargo, a percepção é que o planejamento estratégico não mudará no curto prazo, independentemente das mudanças. “Os acionistas que estão chegando têm uma visão de longo prazo. A expectativa é que não haverá grandes alterações.”

Neste ano, a CCR estuda, além do Lote Noroeste Paulista, leilões federais que poderão sair: a BR-381, em Minas Gerais, e um ou dois lotes das rodovias do Paraná.

Ele destaca que ainda há algumas concessões importantes que vencem em um prazo curto, a ViaOeste (em 2024) e a SPVias (2029). “São concessões importantes e, da mesma forma que foi com a Dutra, são ativos que temos interesse em seguir operando. Então não está concluída a renovação de portfólio”, diz ele.

A CCR encerrou o segundo trimestre deste ano com um índice de alavancagem (medido pela relação entre dívida líquida e Ebitda ajustado) de 1,8 vez, bem abaixo do patamar de 3,5 vezes, considerado um limite para a empresa. Já a Ecorodovias registrou no mesmo período um índice mais elevado, de 4,1 vezes.

A empresa, controlada pelo grupo italiano Gavio, tem sinalizado cautela na expansão, o que ficou claro no último mês, com a decisão de ficar fora do leilão do Lote Triângulo Mineiro, para a surpresa do mercado. A avaliação do grupo é que o prazo médio de seu portfólio, hoje de 22 anos, avançou bastante, a partir da conquista de cinco concessões nos últimos cinco anos.

Ao mesmo tempo, a Ecorodovias tem indicado como possíveis alvos o Lote Noroeste Paulista (que prevê cobrança de pedágio desde o início), BR-381 e rodovias do Paraná.

Hoje, mesmo com o avanço do setor de concessões como um todo, CCR, Ecorodovias e Arteris ainda concentram cerca de 40%, das estradas concessionadas do país.



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

TERMINAL DE LÍQUIDOS INAUGURA PRÓPRIA PRODUÇÃO DE NITROGÊNIO NO PORTO DE SANTOS

Gás é utilizado em processos de armazenamento e movimentação de líquidos
Por g1 Santos



Porto de Santos é o maior da América do Sul — Foto: Divulgação/SPA

A Stolthaven Terminals do Brasil, localizada no Porto de Santos, inaugurou no mês passado a própria planta de geração de nitrogênio, a primeira a operar em um terminal portuário no Brasil e a primeira da empresa a nível global.

Uma parceria com a empresa White Martins permitirá ao terminal um maior controle sobre a produção e segurança, reforçando a movimentação de líquidos nas instalações da companhia, localizada na Alemoa.

De acordo com a Stolthaven Terminals, a planta tem alto grau de automação e monitoramento remoto, que faz com que seja mais sustentável.

A nova planta promoverá uma redução de 80% na movimentação de veículos de abastecimento nas instalações do terminal, o que diminuirá o consumo de combustível e, conseqüentemente, a emissão de gases de efeito estufa.

O local está operando com mais de 50% da sua capacidade e, até o final do mês, deverá estar em pleno funcionamento.

Nitrogênio

O nitrogênio é um gás que atua como um estabilizador e equalizador de pressão, sendo fundamental no armazenamento, carregamento e descarregamento de líquidos nos terminais portuários. Antes do início das operações, a empresa adquiria o nitrogênio por meio de fornecimento externo.

Com a tecnologia de adsorção, a Stolthaven poderá gerar nitrogênio para abastecimento próprio, com níveis de pureza acima de 98%, cobrindo a maior parte da capacidade total de tancagem de 150 mil m³ de seu terminal em Santos.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 04/09/2022

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FUNDO GERIDO PELA QUADRA CAPITAL ASSUME CONTROLE DA CODESA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Contrato para transferência de ações para FIP Codesa foi assinado nesta segunda-feira (5), como parte do processo de desestatização. Celebração de contrato de concessão está previsto para 20 de setembro

O FIP Codesa, fundo de investimento em participações gerido pela Quadra Capital, passou a ser o acionista majoritário e controlador da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Nesta segunda-

feira (5), foi assinado o contrato de compra e venda de ações da companhia, que faz parte do processo de desestatização conduzido pelo governo federal, sob coordenação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A gestão da Codesa permanecerá a cargo da diretoria executiva da companhia.

Com a conclusão da aquisição do controle acionário pelo FIP Codesa, a etapa seguinte será a assinatura do contrato de concessão, prevista para o próximo dia 20 de setembro. "As etapas dessa transição foram cuidadosamente planejadas desde a homologação do resultado do leilão, em junho, com foco em garantir um processo ordenado de transferência das responsabilidades administrativas e operacionais da empresa sem impacto nas atividades dos portos e na operação dos terminais", informou a diretoria executiva da Codesa em comunicado.

De acordo com a diretoria, os novos controladores estão cientes das responsabilidades assumidas com a desestatização e entendem que a Codesa representa uma oportunidade única de investimento de longo prazo. A nota ressalta ainda que a companhia possui um papel relevante como indutor do desenvolvimento econômico em sua área de influência direta e no Espírito Santo. "Uma Codesa mais ágil e dinâmica e com respeito à sua história e ao legado construído contribuirá para a criação de renda e riqueza aos seus colaboradores, aos seus parceiros e a toda sociedade capixaba", destacou a diretoria.

O leilão de desestatização da Codesa ocorreu no dia 30 de março deste ano, na sede da B3, em São Paulo. O contrato tem vigência de 35 anos, prorrogável por outros cinco. De acordo com o Ministério da Infraestrutura, a expectativa é que sejam gerados mais de 15.000 empregos diretos e indiretos no período. A desestatização prevê investimentos de R\$ 335 milhões. Os aportes, segundo a pasta, serão aplicados na ampliação dos portos de Vitória e Barra do Riacho, prevendo dobrar a capacidade da movimentação e explorar novas áreas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

AGRO APRESENTA PROPOSTAS AOS PRESIDENCIÁVEIS PARA SETORES HIDROVIÁRIO, MARÍTIMO E PORTUÁRIO

Por Marjorie Avelar PORTOS E LOGÍSTICA 05 Setembro 2022



Arquivo/Divulgação

Em documento destinado aos presidentiáveis, CNA destacou cenário desafiador como efeito da pandemia de Covid-19, que trouxe mais dificuldades logísticas relacionadas ao aumento de preços dos fretes, fechamento de importantes portos globais e redução da disponibilidade de contêineres e espaços nos navios

O Produto Interno Bruto agregado do agronegócio brasileiro registrou crescimento de 8,36% em 2021, alcançando uma participação de 27,4% no PIB do país, a maior desde 2004, que foi de 27,53%, conforme cálculos do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea/Esalq/USP), divulgados no início deste ano, em parceria com a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Por conta do cenário econômico global, estima-se que essa participação sofra uma ligeira queda, fechando 2022 em torno de 26,24%.

Mesmo diante de um mercado de alta volatilidade e insegurança mundial, ainda como efeitos da pandemia de Covid-19, além dos conflitos no leste europeu entre Rússia e Ucrânia, o agronegócio brasileiro tende a superar, em 2022, os US\$ 120 bilhões nas exportações de commodities agrícolas e pecuárias, observadas no ano passado. Isso pode resultar em um incremento de 24,51% frente a 2019, último ano antes dos impactos da crise sanitária que atingiu o mundo inteiro. É o que apontou o documento “O que esperamos dos próximos governantes”, elaborado pela CNA, com a finalidade de apresentar as propostas do agro aos próximos parlamentares e ao próximo presidente ou presidenta do Brasil.

Dentre diversos setores que envolvem a cadeia produtiva da agropecuária, como o transporte e logística por rodovias e ferrovias, o relatório traz sugestões para os setores marítimo, portuário e hidroviário que, diante de um cenário desafiador, esbarraram em dificuldades logísticas com a disparada de preços dos fretes, com o fechamento de importantes portos globais e com a redução da disponibilidade de contêineres e espaço nos navios.

“O intuito da CNA foi apresentar um documento mais robusto, considerando que no Brasil se faz planos de governo, e não de Estado, o que sempre traz um efeito negativo em toda a cadeia produtiva. Propomos, por exemplo, a desoneração de investimentos dos portos e terminais portuários, pois, sem uma nova política para esse setor, não há sobras de recursos para serem investidas em melhorias em infraestrutura e novas tecnologias. Poderia até ser uma tarifa mais módica, desde que não seja abusiva e nem fira a Constituição”, comentou Elisângela Lopes, assessora técnica de Logística e Infraestrutura da instituição, à Portos e Navios.

Vocação exportadora

Diante do aumento da insegurança alimentar ao redor do planeta, levando em conta os números da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), apontando que um décimo da população global – até 811 milhões de pessoas – estava subalimentado em 2021, a CNA destacou que, nesse contexto desafiador, o agro brasileiro tem papel fundamental na garantia dessa segurança no mercado interno, mas também no externo, graças à sua “vocação exportadora”.

O documento direcionado aos próximos governantes do país ainda teceu críticas ao que foi observado nos últimos anos: uma tendência de aumento do protecionismo em diversos países. “Esse quadro reforça a importância de uma forte atuação do governo para a abertura de novos mercados e melhores condições de acesso para os produtos agrícolas brasileiros. Soma-se a isso uma rede de acordos comerciais, ainda limitada, e com pouca sinergia com os principais mercados importadores de produtos agropecuários, ao contrário de importantes players do mercado internacional, como a Austrália, os Estados Unidos, o México e a União Europeia”, apontou a CNA.

Ao contrário do brasileiro, esses players contam com uma ampla rede de preferências em mercados com os quais o Brasil comercializa, colocando os produtos nacionais em um cenário de menor competitividade. “A desvantagem fica clara ao vermos que, em 2021, apenas 10% das exportações agrícolas do Brasil foram destinadas a países com os quais possuímos acordos comerciais. Em comparação, 72,6% das exportações agrícolas da Austrália e 93,95% das exportações agrícolas do México foram destinadas a países com os quais estes mantêm acordos preferenciais. Nesse sentido, é fundamental avançar com a agenda de acordos comerciais e com a abertura de mercados”,

Portos brasileiros

A CNA colocou a atuação dos portos e terminais portuários brasileiros – sejam eles públicos ou privados – como crucial nesse processo de expansão das atividades de comércio exterior, pelo fato de serem responsáveis por mais de 90% dos produtos enviados para fora. Para a instituição, a cada novo recorde de safra e crescimento das exportações, torna-se cada vez mais necessária a adequação da infraestrutura de acesso aos portos e da capacidade para escoamento, além da urgência de mitigar os gargalos logísticos, que tanto inviabilizam os custos de movimentação dos produtos nacionais para outros países.

Ainda como sugestão, a CNA propõe mais agilidade nos processos de licitação de arrendamentos de áreas públicas ou autorização de terminais de uso privado (TUPs), com o objetivo de incrementar a capacidade de movimentação da produção agropecuária; permissão para expansão dessas estruturas, com a ampliação e modernização do cais e aprofundamento dos acessos aquaviários; além de aumentar a movimentação de cargas e a concorrência entre os agentes atuantes no sistema portuário. Também indicou a necessidade de estabelecer uma política tributária permanente de desoneração dos investimentos em portos, terminais portuários e serviços auxiliares, para aquisição de máquinas, equipamentos e outros bens fundamentais para a reformulação e modernização desses locais.

“Para termos ideia da defasagem, o Porto de Porto Velho (RO) herdou equipamentos da década de 1970 do Porto de Santos, que continuam os mesmos até hoje. É necessário incentivar a aquisição de outros bens, como modernizar o sistema de informações como parte dos ativos dos portos e terminais portuários. Tudo isso pode melhorar a operacionalização dessas atividades, reduzindo custos logísticos”, disse Elisangela.

O documento da CNA também sugeriu o aprimoramento do processo de desestatização dos portos organizados, sob os pilares da ampla liberdade econômica, da concorrência, da eficiência e da competitividade, promovendo a atração de investimentos privados e repelindo a concentração horizontal do mercado ou o abuso de poder econômico; além da regulação do serviço de praticagem, de forma que possa trazer mais eficiência e competitividade na prestação de serviços, evitando abusos de poder econômico, que são decorrentes da concentração de mercado.

“O projeto de lei da praticagem (757/2022) ainda é muito confuso, dada a importância do trabalho de um prático profissional. Um exemplo de erro nessa atividade ocorreu no acidente do Canal de Suez, que trouxe prejuízos mundiais. Por isso, a CNA – em conjunto com o Instituto Pensar Agro e o CTLog do Mapa (Câmara Temática de Logística e Infraestrutura do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) – está aguardando o processo de melhorias do texto da lei, até para sugerir mudanças, se forem necessárias”, ressaltou Elisangela.

Hidrovias

Ao tratar dos rios brasileiros do documento, a CNA destacou o potencial de navegação comercial de 43 mil quilômetros, no entanto, citou a ausência de manutenção que permite – com restrições e durante determinados períodos do ano – utilizar “irrisórios 29% da extensão disponível”.

Como propostas, a instituição indicou a necessidade de adotar programas de recuperação, melhoria e adequação nos corredores de comércio e de exportação da produção, incluindo rodovias, ferrovias

e rios navegáveis ou potencialmente navegáveis; implantação e aperfeiçoamento da legislação que estabelece o conceito de transporte multimodal, previsto na Lei 9.611/1998 (de integração entre os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário); e melhor definição do modelo de gestão, administração, operação e segurança das hidrovias, incluindo a criação de Empresa Brasileira de Hidrovias (EBH), assistida por um conselho com participação de usuários.

Também sugeriu a implementação de serviços contínuos de manutenção dos rios (dragagem, derrocamento, balizamento, sinalização, atualização de cartas náuticas, construção de dispositivos de transposição de desníveis), que resultem na ampliação dos canais de navegação; e a garantia do princípio do “Uso Múltiplo das Águas” (Lei 9.433/2007) para a navegação em rios, sem privilegiar setores específicos.

A CNA apontou intervenções prioritárias em logística e infraestrutura nos rios, que são necessárias para garantir o escoamento dos produtos agropecuários aos centros de distribuição ou terminais portuários: dragagem e sinalização do Rio Madeira, com obras de sinalização, derrocamento, balizamento e dragagem (tráfego permanente); dragagem, sinalização e balizamento do trecho de Miritituba (PA) a Santarém (PA) no Rio Tapajós, de forma que possa garantir a movimentação de cargas agropecuárias pelos rios; derrocamento do Pedral do Lourenço (TO) no Rio Tocantins; além da dragagem e derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava (SP) no Rio Tietê-Paraná, também com o objetivo de garantir a movimentação de cargas do agro.

“O BR do Mar veio para melhorar as atividades do transporte de cabotagem, mas também é crucial debater melhor a chamada 'BR dos Rios', o marco regulatório destinado às hidrovias, considerando que nós temos rios, mas não hidrovias, por conta da ausência de derrocamento, dragagem, sinalização, eclusas e, principalmente, de segurança para a navegação durante o ano todo, de forma que possa coibir acidentes e, principalmente, a pirataria”, ressaltou Elisângela.

Produzido em conjunto com as federações estaduais de agricultura e pecuária, além dos sindicatos rurais, o documento “O que esperamos dos próximos governantes” da CNA também traz contribuições do agronegócio para outros setores específicos, além de propostas de interesse da sociedade em geral. Para ter acesso a ele, clique aqui.

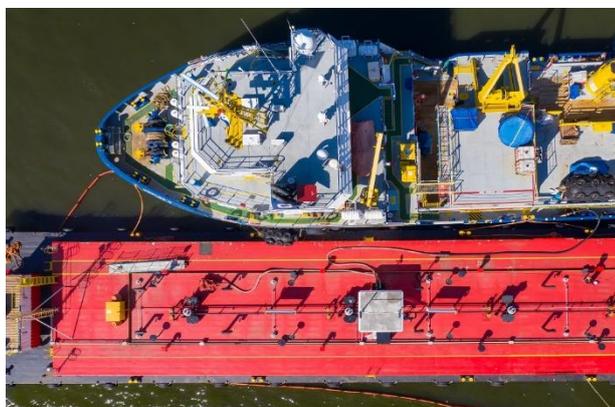
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

BUNKER ONE QUINTUPLICA VENDA DE COMBUSTÍVEL NO BRASIL EM 3 ANOS

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 05 Setembro 2022

Arquivo/Divulgação Bunker One



Empresa apostou na verticalização operacional, desde recebimento do combustível até entrega dos produtos ao cliente final. Fornecedora acredita que estratégia permitirá realização de outras atividades nos mercados offshore, de cabotagem e de apoio marítimo

Três anos após iniciar a verticalização de sua operação, a Bunker One quintuplicou as vendas de combustível no Brasil. A empresa, que fornece combustíveis e lubrificantes para navegação, avalia que esse mercado tem espaço para crescer

e se profissionalizar no país e aposta em oferecer soluções personalizadas ao consumidor como estratégia. Nesse período, a Bunker One investiu numa base operacional localizada na Baía de Guanabara, em Niterói (RJ). A empresa também adquiriu duas balsas e afretou dois rebocadores a casco nu para suporte às operações de fornecimento de bunker.

A operação de abastecimento de navios é considerada complexa e, no Brasil, costuma ser realizada por empresas terceirizadas. A Bunker One avalia que passou a oferecer ao mercado balsas com padrão superior, certificadas e com equipamentos mais adequados às necessidades dos clientes. “Conseguir ter controle de seu supply chain é muito diferente de depender de prestação de serviços. No mercado de commodities, quando se tem serviço terceirizado, acaba ficando muito dependente. Quando verticalizamos operação e passamos a fazer gestão do fluxo logístico de uma ponta a outra, começamos a ter uma ‘descomoditização’ do que trabalhamos. É oportunidade de agregar na prestação de serviços”, avaliou à Portos e Navios o CEO do grupo no Brasil, Flávio Ribeiro.

Além dos equipamentos, a empresa contratou e realizou 60 horas de treinamento para 60 profissionais que atuam na subsidiária do grupo, Bono Shipping, que realiza as entregas. Na avaliação da empresa, qualificar e manter uma mão de obra é um desafio para o segmento e importante para atendimento de forma personalizada, com disponibilidade de horários e mais profissionalismo.

A expectativa do grupo é que a empresa continue crescendo e a verticalização permita a realização de outras atividades nos mercados offshore, de cabotagem e de apoio marítimo. A Bunker One enxerga oportunidades em diferentes segmentos, que ainda precisam maturar. Entre elas, demandas a partir da venda de refinarias, da movimentação de graneis líquidos por cabotagem e de projetos de exploração de produção de petróleo e gás.

No radar também estão projetos de termelétricas e a instalação de parques eólicos offshore, que devem demandar combustíveis por conta de novas embarcações e da estruturação de operação portuária. “É natural esse mercado crescer e ele demandará combustível. O Brasil tem atratividade grande e a expectativa é positiva quanto ao crescimento do longo curso, da cabotagem, do apoio marítimo e do apoio portuário”, elencou Ribeiro.

O executivo destacou que a empresa conseguiu ter o domínio completo da operação. “Aumentamos a segurança e trouxemos mais profissionalismo no abastecimento e atendimento ao cliente. Na época, muitos se espantaram porque a tendência era horizontalizar tudo que fosse possível, mas hoje os resultados não deixam dúvidas de que este era o caminho certo para o setor de combustíveis marítimos no Brasil”, avaliou Ribeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

CMA CGM CRIA FUNDO ESPECIAL US\$ 1,5 BI PARA ACELERAR A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Da Redação NAVEGAÇÃO 05 Setembro 2022

O objetivo é acelerar a descarbonização em todo o transporte marítimo, terrestre e operações logísticas globais



O grupo CMA CGM anunciou nesta segunda-feira (5) que está criando um fundo especial voltado à energia, apoiado por um orçamento de cinco anos no valor de US\$ 1,5 bilhão, para acelerar sua transição energética e alcançar carbono zero líquido até 2050.

O fundo apoiará a produção industrial de novos combustíveis, bem como soluções em mobilidade de baixas emissões para os negócios do grupo (transporte marítimo, terrestre e aéreo de cargas; transporte portuário, serviços logísticos e escritórios). A iniciativa



contribuirá com uma plataforma de inovação global, desenvolvida em parceria com grandes empresas, PMEs, startups, e comunidades acadêmica e científica.

"Há muitos anos, o Grupo CMA CGM tem agido para proteger o meio ambiente. Essa proposta está no centro das minhas convicções e das nossas estratégias. Entretanto, diante da emergência climática, é nosso dever fazer mais e acelerar nossas ações. Este fundo nos permitirá fazer investimentos substanciais em projetos inovadores para descarbonizar nossos negócios. Para isso, alocamos os recursos necessários para acelerar nossa transição energética e de toda a indústria marítima e logística", ressalta Rodolphe Saadé, presidente e CEO do Grupo CMA CGM.

O fundo especial para energias investirá em projetos inovadores para garantir o fornecimento de energia renovável e explorar novas soluções e protótipos para atingir as ambiciosas metas de descarbonização de toda a organização CMA CGM.

O primeiro foco é apoiar o desenvolvimento e a produção de combustíveis renováveis.

O fundo foi designado para impulsionar a demanda de produção, em escala industrial, das instalações de biocombustíveis, biometano, e-metano, metanol sem carbono e outros combustíveis alternativos. O objetivo é aumentar e assegurar volumes de acordo com as necessidades do grupo, em parceria com outras grandes companhias experientes nessas tecnologias, fundos de investimento ou startups promissoras.

O fundo dá continuidade a projetos que já foram identificados e lançados. O Projeto Salamander produzirá 11 mil toneladas, por ano de biometano de segunda geração a partir de 2026, em parceria com a Engie. A meta é gerar 200 mil toneladas de gás renovável por ano até 2028, para atender às necessidades da CMA CGM e de toda indústria naval.

Um projeto de produção e liquefação de biometano, desenvolvido com a Titan, irá produzir cerca de 100 mil toneladas até 2025, com a possibilidade de duplicar a produção até 2027.

Como parceiro no projeto Jupiter 1000 em Fos-sur-Mer, comuna da França, o Grupo CMA CGM pretende continuar trabalhando com o consórcio sobre meios para produzir, em larga escala, e-metano com baixo teor de carbono para seus navios. Além de fornecer soluções para os desafios da descarbonização das redes de gás e na gestão de natureza intermitente de certas energias renováveis.

O segundo foco é acelerar a descarbonização de terminais portuários, armazéns e frotas de caminhões. O Grupo CMA CGM opera em mais de 700 armazéns e em cerca de 50 terminais portuários ao redor do mundo. A companhia está empenhada em permitir que essas instalações gerem eletricidade suficiente livre de carbono (eólica, solar, movido a biomassa, movido a hidrogênio) para se tornarem autossuficientes em energia.

Equipamentos portuários em uso serão eletrificados o mais rapidamente possível, de forma eficaz. A Ceva Logística, uma subsidiária da CMA CGM, pretende atender todas as suas necessidades de eletricidade através da geração de energia sem carbono até 2025. A subsidiária tem planos para instalar 1,8 milhão de metros quadrados de painéis fotovoltaicos e expandir o uso de iluminação LED.

Um plano de transição também será implementado para as frotas de caminhões, com foco especial na eletrificação dos caminhões de logística da Ceva.

O terceiro foco do grupo será promover o apoio, experimentação e lançamento de projetos na vanguarda da inovação.

Em fevereiro de 2020, o grupo uniu forças com o Energy Observer para fazer do hidrogênio uma das fontes de energia essenciais para o futuro. Com o projeto Energy Observer 2, os parceiros

deram um novo passo à frente, trabalhando juntos em um protótipo de navio porta-contêineres intrarregional alimentado com hidrogênio líquido, projetado para atender as mais recentes normas técnicas e logísticas. O projeto está focado no desenvolvimento de aplicações práticas para esta nova tecnologia, permitindo uma navegação marítima livre de carbono em um navio de maior escala, particularmente desenvolvido para distâncias curtas.

O grupo também decidiu adquirir uma participação no Neoline, um protótipo de navio cargueiro movido a vela, o qual atenderá rotas transatlânticas até o final de 2024. A companhia também está apoiando o SeaOrbiter, um protótipo marinho de pesquisa e laboratório oceanográfico flutuante, projetado pelo arquiteto francês Jacques Rougerie, que está explorando os caminhos para a economia azul emergente.

O quarto foco do grupo será buscar a economia de energia e melhorar a eficiência energética, com foco em métodos de trabalho e mobilidade diária dos funcionários do CMA CGM.

Este quarto foco tem três objetivos principais. Um plano de gestão de energia para edifícios focado nos escritórios do grupo CMA CGM, que irá reduzir o uso de energia (investimento em isolamento, automação, renovação de energia) e diversificar a mistura de energia (painéis solares, circuito de água do mar). O segundo objetivo é encorajar e incentivar o uso de soluções de mobilidade ativa por parte dos funcionários, tanto para o deslocamento rotineiro como para viagens de negócios. Além disso, apostar em melhorias dos sistemas de trabalho virtual para evitar longos trajetos.

O terceiro objetivo é envolver os 150 mil funcionários do grupo por meio de uma abordagem ambiental holística, a qual recompensa as iniciativas inovadoras de proteção ambiental e eficiência energética.

O fundo será apoiado por um orçamento de US\$ 1,5 bilhão de dólares e administrado, a partir de outubro, por uma equipe dedicada, reunindo alguns dos mais talentosos engenheiros especialistas em energia, analistas financeiros e gerentes de projetos do grupo. O resultado será uma organização interfuncional, atuando em todas as operações e divisões da companhia. Isso auxiliará na estratégia geral do grupo para desenvolver as soluções energéticas com baixo teor de carbono e acelerar sua implementação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

MAERSK INAUGURA ARMAZÉM EM CAJAMAR E EXPANDE PRESENÇA NA AMÉRICA LATINA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Setembro 2022



A instalação possui certificação LEED Platinum e traz capacidade adicional de armazém para a região de São Paulo

A Maersk inaugurou um novo armazém em Cajamar (SP). Localizado próximo dos principais centros econômicos da região Sudeste, com 19,4 mil metros quadrados, a instalação está estrategicamente localizada perto dos principais mercados de bens de consumo de rápida circulação, varejo, tecnologia e eletrônicos, moda e estilo de vida, entre outros. A unidade está situada a 50 quilômetros dos principais

aeroportos, 120 quilômetros do porto de Santos e 30 quilômetros de São Paulo, com rápido acesso às principais rodovias.

“Até o fim deste ano, nós teremos uma área de armazenamento total de 350 mil metros quadrados na América Latina, com locais em vários países da região, e temos uma grande ambição para os próximos anos. À medida que combinamos os armazéns em localizações estratégicas e um amplo portfólio de serviços, buscamos oferecer soluções ágeis e de maior valor agregado para nossos clientes,” disse Robbert van Trooijen, presidente da Maersk na América Latina.

A nova unidade oferece solução para prestação de serviços de armazenagem e transporte, recebimento/ descarga, conferência da carga, armazenagem, separação e embalagem de paletes ou caixas, consolidação e desconsolidação, carregamento, sistema de gerenciamento de armazenagem, cross-docking, e outros serviços de valor agregado. Possui estrutura de estantes para armazenar até 21 mil posições de paletes e 22 docas.

O novo local tem certificação LEED Platinum (Liderança em Design de Energia e Meio Ambiente), incluindo painéis solares no telhado, sistema de recuperação de água da chuva e gerenciamento de resíduos, isolamento térmico de feltro e equipamentos de manuseio de material de bateria de lítio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/09/2022

DNV E DSME UNEM AS MÃOS PARA DESENVOLVER SISTEMA DE PROPULSÃO ASSISTIDA PELO VENTO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 05 Setembro 2022



A Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) e a DNV assinaram um memorando de entendimento (MOU) para desenvolver tecnologia de propulsão de assistência eólica com economia de energia.

A propulsão assistida pelo vento será o foco de um grande impulso de inovação entre DSME e DNV como parte dos esforços globais de descarbonização do transporte marítimo.

Ambas as empresas desenvolverão em conjunto sistemas de propulsão assistida pelo vento, incluindo uma solução de vela de rotor, tecnologia de dispositivo de economia de combustível.

As principais tarefas incluem o Certificado de Projeto de Aprovação de Tipo (TADC) da DNV e suporte técnico para o futuro sistema de vela de rotor da DSME e um estudo conjunto de um sistema de propulsão assistida pelo vento em embarcações de alto-mar, como VLCC e navios transportadores de GNL.

O sistema de vela de rotor é uma das tecnologias ecologicamente corretas de próxima geração que usa energia eólica para reduzir o combustível do navio e as emissões de gases de efeito estufa. Ele fornece impulso adicional à potência de propulsão de um navio por meio de forças aerodinâmicas geradas por uma coluna cilíndrica rotativa (vela de rotor) instalada no convés.

Em março de 2021, o Rotor Sail System da DSME obteve a aprovação em princípio da DNV. A DSME está em processo de produção de um protótipo do DSME Rotor Sail em escala real para realizar vários testes, programados para serem concluído até o final de outubro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/09/2022

SPA LANÇA CHAMAMENTO PARA ADMINISTRAÇÃO DA FERROVIA INTERNA DO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Setembro 2022



Titular do contrato terá de investir R\$ 890 milhões e administrará ativo por 35 anos

A Santos Port Authority (SPA) publicou nesta segunda-feira (5) o edital de chamamento público para a identificação de interessados em constituir a cessionária que administrará a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), cujo projeto foi aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em julho. O titular do contrato de cessão será responsável pela gestão, operação, manutenção e expansão do empreendimento pelo prazo de 35 anos e terá de realizar investimentos da ordem de

R\$ 891 milhões, a maior parte nos primeiros cinco anos.

A capacidade ferroviária do complexo portuário de Santos está próxima da saturação, com 94% de utilização. Além disso, precisa ser expandida para dar vazão com eficiência à movimentação futura, cuja projeção é dobrar no prazo de 5 a 10 anos. Hoje, a capacidade ferroviária do complexo portuário é de 50 milhões de toneladas por ano e necessita alcançar 115 milhões de toneladas/ano para escoar o volume oriundo das ferrovias que deságuam no Porto de Santos (MRS, Rumo e VLI).

O contrato associativo é a principal inovação da Fips, em que os habilitados compartilharão custos e operações. Ao longo de toda a vigência contratual serão realizados chamamentos públicos a cada dois anos, de forma a garantir o ingresso de novos associados na administração da Fips. A estimativa da SPA é assinar o contrato ainda neste ano. As obras devem começar ato contínuo à aprovação do projeto executivo, sendo as principais intervenções:

Pátio ferroviário entre o canal 4 e a Ponta da Praia, dotado de 3 vias férreas para atendimento aos terminais de celulose;

Viadutos para eliminação de passagem de nível na região do Canal 4-Marinha;

Passarelas de pedestres entre o Canal 4 e Ponta da Praia;

“Pera” ferroviária, dois viadutos e passarela na região de Outeirinhos;

Passarelas de pedestres na altura do canal do mercado e na Alfândega; e

Novo viário da 2ª entrada do Porto de Santos, no Saboó.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

GOVERNO MANTÉM DESESTATIZAÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Setembro 2022

O governo negou a proposta de autoridades de Itajaí (SC) para que fosse garantida a delegação do porto da cidade ao município pelos próximos dois anos, sem possibilidade de encerrá-lo antes. Em reunião em Brasília em 25 de julho, representantes da autoridade portuária e do município catarinense tentaram convencer o governo de que a exclusão de uma cláusula resolutiva daria mais segurança aos operadores portuários para manutenção e busca por novas linhas para operarem em Itajaí neste período de transição até a finalização do processo do novo modelo. A União, no

entanto, não abriu mão de manter a cláusula resolutive e ficou acordado que o município deverá permanecer na gestão portuária até a finalização do processo de desestatização.

O Ministério da Infraestrutura informou que a desestatização do porto de Itajaí agora está no Tribunal de Contas da União (TCU). "Vamos bater o martelo em dezembro e, com investimentos privados, garantir melhor infraestrutura e modernizar essa importante instalação portuária", afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio em uma rede social.

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários, Mario Povia, reforçou que o processo de desestatização está com cronograma em curso, com previsão de que o leilão para escolha de uma nova empresa ocorra até o fim do ano, e com manutenção da autoridade portuária municipal até o novo operador ter condições plenas de atuar.

Com a recusa do governo federal, representantes da comitiva municipal afirmam que buscarão a melhor proposta para exploração do Porto de Itajaí no período transitório, a partir de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

REBOCADOR ELÉTRICO DA DAMEN É INDICADO AO PRÊMIO REBOCADOR DO ANO PELO NAUTICAL INSTITUTE

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 05 Setembro 2022



"Sparky", o primeiro rebocador de 70 toneladas totalmente elétrico da Damen, foi selecionado para concorrer ao Prêmio Rebocador do Ano. A distinção será concedida na 26th International Tug & Salvage Convention, Exhibition and Awards no dia 29 de setembro em Istambul. O evento é organizado pelo Nautical Institute, uma organização não governamental (ONG) com status consultivo na Organização Marítima Internacional (IMO).

"Sparky" é o primeiro rebocador de sua classe a ser totalmente elétrico e pode realizar duas ou mais tarefas com potência máxima antes de ser recarregado, o que leva duas horas.

Seu desenvolvimento é o resultado de uma colaboração de seis anos entre a Damen e a POAL, que garantiu que todos os aspectos de seu projeto e engenharia fossem otimizados para eficiência e sustentabilidade. O principal desafio foi como colocar todo o equipamento do E-Drive em um casco com as baterias ocupando muito espaço, especialmente porque o POAL exigia que o rebocador tivesse apenas 24 metros de comprimento para poder ser operado por dois tripulantes. A solução são oito baterias instaladas em duas salas de baterias isoladas e com temperatura controlada, uma em cada lado da embarcação.

Esse arranjo tem o benefício adicional de fornecer redundância máxima e a vida útil do sistema de bateria nesta aplicação deve ser de aproximadamente 30 mil ciclos – o mesmo que a vida útil estimada da embarcação. Este sistema de propulsão pode ser dimensionado para maior ou menor potência e, no futuro, será usado em outros tipos de rebocadores Damen.

O "Sparky" é inovador de outras maneiras. O design RSD avançado, juntamente com o alto grau de automação, o tornam muito eficiente. A qualidade da interface homem-máquina e o sistema centralizado de alarme, monitoramento e controle Praxis, conectado ao sistema de monitoramento remoto Damen Triton, garantem a máxima eficiência e segurança. O "Sparky" também foi projetado para o menor custo total ao longo de sua vida útil. Nas circunstâncias certas, o custo total de um Damen RSD-E Tug 2513 será igual ou inferior ao de um RSD Tug 2513 movido a diesel.

Uma segunda embarcação projetada pela Damen também foi selecionada para o Prêmio Rebocador do Ano. O RSD Tug 2513, "WS Centaurus", construído pela Wilson Sons, é o primeiro de uma série de seis embarcações gêmeas. O novo rebocador é o mais potente do Brasil com mais de 90 toneladas de bollard pull e é o primeiro rebocador a ser certificado IMO Tier III.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

INTEGRAÇÃO E INOVAÇÃO: OS MOTORES PARA QUE OS PAÍSES DA REGIÃO ABORDEM O FUTURO DAS HIDROVIAS E DOS PORTOS FLUVIAIS

Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 05 Setembro 2022



• A mesa de diálogo do AAPA LATINO reunirá especialistas-chave que analisarão como soluções criativas e uma abordagem multimodal ajudarão a enfrentar crises, tais como interrupções e mudanças climáticas na logística de rios e bacias hidrográficas.

Um território tão vasto e diversificado como a América Latina tem sido capaz de encontrar múltiplas vocações produtivas em seus países, mesmo assim de potencializar diferentes formas de ligar regionalmente e globalmente os serviços e produtos que resultam destas atividades

econômicas.

O comércio exterior e a logística, sendo a espinha dorsal desta atividade, surgem como duas poderosas linhas de ação para as nações do continente, constituindo, além disso, um foco essencial para promover seu desenvolvimento nos próximos anos, especialmente no contexto da recuperação pós-pandêmica, com empresas multinacionais e uma cadeia de fornecimento global que se voltam para a América Latina com muito mais interesse do que há alguns anos.

Mas este intercâmbio incessante de mercadorias entre e desde os países da região não só tem seu ponto essencial de circulação nos portos marítimos e nas principais rotas marítimas, mas também tem descoberto pontos de diversificação que lhes permitem aproveitar ao máximo suas realidades geográficas e otimizar suas vantagens estratégicas: assim, o trânsito de comex através dos rios e terminais fluviais também tem sido parte da essência dos portos latino-americanos.

Um assunto que será analisado em detalhe durante o 30º Congresso Latino-americano de Portos, que acontecerá de 28 a 30 de novembro na cidade brasileira de Santos e que contará com a presença de mais de 600 representantes, acadêmicos, especialistas e líderes da indústria logística regional.

A mesa de diálogo "Portos fluviais e hidrovias" analisará como nos últimos anos a integração econômica e física entre os países tem sido abordada através deste modo de transporte, identificando as ações e desafios que as autoridades da região têm trabalhado em conjunto, fornecendo também um selo sustentável para a atividade.

Este painel de discussão, coordenado por Juan Carlos Muñoz Menna, Diretor da Administração Nacional de Navegação e Portos (ANNP) e Diretor do Centro de Armadores Fluviais e Marítimos (CAFYM) do Paraguai, reunirá -entre outras autoridades de renome - a Juan Curbelo, Presidente da Administração Nacional de Portos (ANP) do Uruguai; José Renato Ribas Fialho, Diretor Interino da ANTAQ do Brasil; René Puche, Presidente do Porto de Barranquilla, Colômbia e José Beni, Controlador da Administração Geral de Portos (AGP) da Argentina.

UM ÍCONE DE INTERLIGAÇÃO

A América Latina, em particular a América do Sul, tem na hidrovia um sistema de interligação comprovado, altamente estratégico e que responde aos interesses e necessidades de seus territórios. A região, com uma superfície total de 17,8 milhões de quilômetros quadrados, tem cerca de 12,4 milhões de quilômetros cobertos por algumas de suas bacias hidrográficas, sendo as mais importantes a Amazônia, Orinoco, Paraguai-Paraná e La Plata: em outras palavras, 70% de suas terras são parte de uma bacia, a maioria delas com rios navegáveis.

Casos como a hidrovia do rio Magdalena, que interliga o porto de Barranquilla com vários pontos de produção de hidrocarbonetos e carga seca em território colombiano, garantindo sua chegada ao resto do mundo, são exemplos interessantes de sistemas nacionais focalizados e atuais, embora sempre com a ameaça que representam os efeitos da mudança climática, como a seca.

Outras iniciativas, como a hidrovia amazônica, que a Autoridade Portuária Nacional Peruana aspira a realizar entre os rios Marañón e Amazonas, ligando em algum ponto o Peru à Colômbia e ao Brasil, ainda são projetos em nível de estudo sem uma data concreta para a sua realização.

No entanto, provavelmente a icônica hidrovia multinacional por excelência é a Paraná/Paraguai, um corredor natural de transporte fluvial que liga -com uma extensão de mais de 3.400 quilômetros- a cidade de Puerto Cáceres no Mato Grosso do Sul (Brasil) com o porto de Nueva Palmira no Uruguai, abrangendo vastos territórios da Argentina, Bolívia, Brasil, todo o Paraguai e Uruguai, com mais de 3 milhões de quilômetros quadrados de área de influência.

Entre 19 e 21 milhões de toneladas de mercadorias, a jusante e a montante, transitam anualmente pelos diversos portos fluviais espalhados ao longo das margens da torrente que une cinco nações, sem contar a atividade do porto de Buenos Aires -que atua como o terminal deste sistema e um pilar no embarque de alguns destes produtos para outras partes do globo- sendo os terminais do Paraguai os mais movimentados, com aproximadamente 80% deste total, a maior parte dos quais são grãos, farinha e óleo.

CRISE IMINENTE

O número, entretanto, está diminuindo. A crise climática, somada principalmente aos engarrafamentos e problemas logísticos do ano passado, semeia hoje incertezas quanto à projeção do comércio através deste importante sistema fluvial, instalado no coração do continente, enquanto paralelamente outras alternativas de conexão entre países estão avançando, como o corredor bioceânico que se projeta -ainda em forma de esboço- para unir mais de 5.000 quilômetros entre Santos (Brasil) e os portos de Ilo (Peru) e Antofagasta (Chile).

“Em julho comemoramos três anos de baixos níveis de água e falta de chuva em ambas as bacias dos rios Paraguai e Paraná com diferentes volumes de carga. A hidrovia Paraguai-Paraná, que começa em Corumbá, passando pelo Paraguai até o Río de la Plata e os portos do Uruguai, é a bacia mais afetada. Em termos gerais, os tempos dobraram e o uso de embarcações atingiu às vezes apenas o 50% de sua capacidade, portanto o impacto sobre os prestadores de serviços e cargas tem sido significativo”, reconhece Juan Carlos Muñoz Menna, Diretor da ANNP e moderador do painel temático do AAPA LATINO.

A seca provocou a redução dos tempos de navegação, o que levou a diversificar as possibilidades de atender indústrias ou setores que -em menos tempo- significam maiores fluxos de carga. Projetos associados ao cimento, celulose e ferro, principalmente no Brasil, aparecem a médio prazo -cerca de 2025- com possibilidades de crescimento. Ao mesmo tempo, no nível administrativo, o objetivo é fortalecer medidas que promovam a recuperação de uma perspectiva de integração regional -e não apenas nacional- na gestão da via fluvial.



E enquanto isso? "Os próximos três anos serão usados para começar a pensar em soluções mais criativas, que são as que apresentaremos no AAPA LATINO, especialmente para o rio Paraguai, que é um rio de planície sem qualquer tipo de intervenção. Um antigo projeto do início dos anos 90 está sendo retomado, que é uma barragem de baixa altura na região de Valle Alegre, que é o ponto de referência tripartite entre Bolívia, Paraguai e Brasil, bem ao norte do rio Paraguai, que poderia ser uma alternativa (...) O que é certo e concreto é que no setor público e privado existe a convicção de que, de uma vez por todas, algo mais do que simples dragagem de manutenção deve ser feito", argumenta o executivo paraguaio.

PERSPECTIVAS

René Puche, Presidente do Porto de Barranquilla e um dos palestrantes da Mesa de Diálogo "Portos fluviais e hidrovias", diz -com base em suas experiências à frente do principal porto fluvial colombiano- que é a favor da exploração dos modos multimodais, que integram soluções baseadas na navegação fluvial com outras formas de movimentação de cargas e mercadorias, a fim de aproveitar ao máximo as possibilidades oferecidas pela diversidade territorial da América Latina.

"Acho que falar de uma via navegável em nível nacional ou mesmo entre vários países é em si uma inovação, considerando que atualmente favorecemos o modo rodoviário para o transporte de carga. Acredito que, se queremos ter uma logística eficiente e sustentável no futuro próximo, devemos mobilizar nossos esforços para o multimodalismo, no qual, de acordo com as condições de cada país, podemos integrar diferentes tipos de transporte que permitam uma conectividade ágil e segura", afirma, antecipando parte dos temas de sua apresentação.

Puche, que considera que o AAPA LATINO "é o cenário ideal para colocar um tema como este sobre a mesa", apela para "gerar um ambiente colaborativo em relação ao desenvolvimento dos cursos d'água, já que em logística parece que os diferentes negócios associados cresceram organicamente, mas não necessariamente buscando integrar-se com outros atores da cadeia".

Igualmente, José Beni, Controlador da Administração Geral de Portos (AGP) da Argentina, assegura que não devemos perder de vista as responsabilidades de cada Estado na gestão de rotas fluviais compartilhadas, entendendo que há também uma visão comum e estratégica entre as nações.

"A gestão da Hidrovia Tronco Argentina, e especialmente a decisão de recuperar um papel central para o Estado na tomada de decisões, é de natureza estratégica para nosso país, entendendo também que somos parte de um sistema, uma bacia integrada que forma uma parte central da logística de toda nossa região", diz ele, concordando que hoje é prioritário enfrentar desafios como a seca, a partir de uma gestão que maximize "o uso das oportunidades".

Sobre sua participação no painel, Beni afirma que "o AAPA LATINO é um dos eventos portuários mais importantes da América Latina, reunindo as principais autoridades e especialistas do setor" e que neste marco esperam "compartilhar o trabalho realizado pela Administração Geral de Portos na administração da Hidrovia Tronco, e ter a oportunidade de discutir e coordenar políticas em nível regional sobre a gestão da Hidrovia Paraná-Paraguai, que são questões fundamentais para a integração, o comércio e o desenvolvimento de nossas economias".

Fonte: PR PORTS LLC

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 05/09/2022

APÓS PERDA DE ENCOMENDAS, FALTA DE INCENTIVOS E PANDEMIA, INDÚSTRIA NAVAL SE REINVENTA E OLHA PARA NOVAS OPORTUNIDADES

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 05 Setembro 2022



A indústria naval brasileira sofreu um grande baque há quase 10 anos, que forçou toda a cadeia a se reinventar. Os primeiros anos de crise foram de escassez de encomendas, demissões e perda de competitividade. Após um período de terra arrasada, alguns estaleiros conseguiram avançar na recuperação judicial e firmaram contratos para retomar algumas atividades. O cenário ainda está longe do ideal, mas o setor vislumbra algumas oportunidades para se reerguer. A maior abertura para importação de embarcações estrangeiras a partir do programa BR do Mar também trouxe preocupação

aos construtores nacionais. Agentes defendem a revisão e metas maiores de conteúdo local para garantir a participação de empresas brasileiras em novos projetos.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) apresentou, em julho, a edição 2022 da agenda com propostas para o fomento setorial e aumento de competitividade, tradicionalmente encaminhada aos candidatos à presidência a cada quatro anos. O documento destaca que, entre 2000 e 2013, a política de conteúdo local, as novas encomendas da Petrobras e o aumento da produção offshore fizeram com que o setor avançasse, em média, 19,5% ao ano, de acordo dados do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea).

O Sinaval ressalta que, em 2014, a indústria naval brasileira vivia um momento de ápice, conseguindo permanecer de pé após décadas de esquecimento. “Passados oito anos, às vésperas da escolha dos novos dirigentes do país, continuamos vivendo em um cenário de grandes números. Desta vez, infelizmente, negativos. Tudo o que foi conquistado em uma década de muito investimento e trabalho hoje se resume a uma tentativa de sobrevivência”, lamenta o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

O levantamento do Sinaval contabilizou que o crescimento da atividade resultou na construção de 605 embarcações até 2016 e na criação de mais de 80 mil empregos diretos e 400 mil indiretos, além da qualificação da mão de obra da cadeia produtiva de petróleo e gás e do desenvolvimento da economia dos municípios onde os estaleiros estão localizados. A partir da crise iniciada entre o final de 2014 e início de 2015, o setor perdeu mais de 60 mil postos de trabalho. “Dos 28 estaleiros associados no final de 2014, muitos não estão operando. E os que restaram encontram-se na ‘UTI’, agarrando-se aos seus últimos contratos para não fecharem as portas”, declarou Rocha no lançamento da agenda setorial.

Um dos motivos apontados para o desaparecimento das encomendas é que a Petrobras, principal demandante de navios e plataformas no país até então, foi afetada pela crise política e econômica, interrompendo projetos e novas iniciativas, além da adoção de uma política de baixo conteúdo local, com encomendas das plataformas de produção em estaleiros asiáticos.

“Passados mais quatro anos de virtual paralisação, o cenário continua negativo e sombrio. As mudanças de diretrizes do governo federal impactaram diretamente toda a cadeia produtiva da construção naval. Houve uma queda brutal no número de empregos. A falta de encomendas e as alterações nas regras de conteúdo local continuam a ameaçar a sobrevivência dos estaleiros”, descreve o relatório.

O Sinaval, que representa alguns dos principais estaleiros do país, rebate o argumento de que a indústria naval é cara e ineficiente, ressaltando que a construção naval brasileira já provou a capacidade de produzir navios e plataformas com qualidade e eficiência. No documento, o sindicato menciona que os estaleiros nacionais realizaram entregas antecipadas, como a FPSO P-74, colocada em produção com 86 dias de antecipação em relação ao prazo contratual, resultando uma antecipação de caixa de cerca de US\$ 900 milhões para a Petrobras, considerando o barril de petróleo ao preço de US\$ 71 na época.



Os estaleiros defendem o fortalecimento do setor que evitará o desperdício dos cerca de R\$ 10 bilhões do Fundo da Marinha Mercante (FMM) já investidos em instalações modernas para projetos navais. O Sinaval frisa que está aberto ao diálogo e pretende oferecer suas visões e propostas a todos os candidatos. “O setor naval é estratégico e tem que ser defendido por uma política de Estado. Não queremos privilégios, não temos partido político. Queremos o que toda nação desenvolvida já possui: uma indústria naval saudável”, afirma Rocha.

A cartilha reforça que a indústria naval é estratégica em países onde ela é forte e recebe apoio e incentivos governamentais, permitindo qualificação da mão de obra, geração de empregos e movimentando a economia. O documento sublinha que, para essa indústria ser competitiva, é necessário geração de demanda consistente que permita a evolução da curva de aprendizado e, conseqüentemente, a possibilidade de disputar mercado. Para o Sinaval, a recuperação do caixa da Petrobras é importante, mas não pode contribuir com “o fim de toda uma indústria”. O sindicato também enxerga a Marinha do Brasil como potencial demandante nos próximos anos por conta dos programas para renovação da esquadra, que tem navios militares no fim do ciclo operacional.

O Sinaval aponta que o Brasil precisa seguir o caminho adotado por países que apostaram numa forte política industrial e que contam com frotas sob seu controle — incluindo bandeiras de registro aberto — para o domínio estratégico sobre o transporte de cargas domésticas e internacionais. “No Brasil, a opção governamental foi abrir a cabotagem nacional aos operadores estrangeiros e permitir a importação ou o afretamento sem impostos dos navios necessários, que poderiam ser encomendados no país”, lamenta o sindicato — que pede o aperfeiçoamento do marco regulatório da navegação, a fim de fomentar a construção local de navios por armadores de cabotagem e de longo curso, compensando o estímulo à importação de navios previsto pela Lei 14.301/2022, sancionada este ano.

A Lei 14.301, que cria o programa federal que visa ao estímulo à cabotagem (BR do Mar), trouxe alterações no marco regulatório do setor (Lei 9.432/1997), com regras mais flexíveis para o afretamento de navios de bandeira estrangeira, mantendo a limitação do transporte por cabotagem no Brasil às empresas brasileiras de navegação (EBNs), que não precisam ser proprietárias de navios. A lei permite que as EBNs possam operar com embarcações próprias ou afretadas. As alterações na legislação mantiveram a exigência de embarcação própria sem limitação do local de construção e a possibilidade de afretamento com 50% da tonelage da frota própria, na modalidade a casco nu com suspensão de bandeira.

Ficou garantido o afretamento de, pelo menos, uma embarcação de porte equivalente, acrescentando o afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu com suspensão de bandeira, independentemente de contrato de construção em eficácia ou de propriedade de embarcação brasileira. O limite de afretamento de uma embarcação estrangeira a casco nu com suspensão de bandeira será ampliado gradativamente, desde duas embarcações após um ano de vigência contratual, até qualquer quantidade de embarcações após quatro anos de vigência do contrato.

Armadores consideram que a indústria naval precisa encontrar formas de caminhar com as próprias pernas e buscar competitividade a nível internacional, sem depender de garantias de demandas de empresas que operam na navegação costeira. A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) entende que, mesmo que houvesse encomendas de navios para transportar toda a carga brasileira na cabotagem, a demanda anual de navios para operar neste modal no Brasil não seria suficiente para manter todos os atuais estaleiros brasileiros funcionando.

“A indústria naval precisa andar com suas próprias pernas. Não conseguimos colocar encomendas em quantidade suficiente para sustentar a indústria naval (...). Os estaleiros precisam ser competitivos internacionalmente também”, afirmou o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, durante painel sobre a regulamentação do BR do Mar do XII Workshop de Direito Marítimo promovido, em maio, pelo Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro.



Para o Sinaval, é impossível que estaleiros brasileiros consigam ser competitivos, principalmente com a China, devido à carga de impostos que os construtores precisam pagar no Brasil. A entidade afirma que os estaleiros arcam com os mesmos impostos pagos pelos armadores e que podem vir a receber incentivos do governo, assim como os donos e operadores de navios podem obter recursos do governo federal para reparos, por meio das contas vinculadas. "Há um equívoco em falar que a indústria naval precisa caminhar com as próprias pernas. Já provamos que somos competentes e conseguimos construir", comenta o vice-presidente executivo do Sinaval, Sérgio Bacci, à Portos e Navios.

Bacci cita que as empresas de apoio offshore construíram em torno de 250 barcos de apoio no Brasil, chegando a ser a segunda maior quantidade desse tipo de embarcação por um período, enquanto empresas de cabotagem construíram poucas embarcações no país, dando preferência a trazer navios do exterior sem pagar impostos. Bacci diz que os armadores sabem que o problema de competitividade internacional não está nos estaleiros. "Não deixamos de ser competitivos porque queremos. Se tivermos demanda e incentivo do governo, conseguiremos ser competitivos, tanto que fomos competitivos nos barcos de apoio", afirma Bacci.

Ele avalia que a regulamentação da Lei 14.301/2022, ao criar a possibilidade de afretamento de três embarcações de bandeira estrangeira para cada embarcação própria de bandeira brasileira, afasta a possibilidade de se ter uma indústria naval no Brasil, permitindo que os armadores possam trazer navios de fora sem pagar impostos. "Essa regulamentação do Ministério da Infraestrutura é um absurdo. É não querer realmente que se tenha indústria naval no Brasil. Isso tudo é uma 'cortina de fumaça' para [armadores] poderem trazer navios para o Brasil sem pagar imposto", aponta Bacci.

A Abac considera que a indústria naval nacional precisa de desoneração de custos e políticas que incentivem a continuidade de demandas para construção e reparos. Para a associação, ainda que as EBNs que operam na navegação costeira encontrassem condições mais favoráveis para encomendar navios no país, a demanda não seria suficiente para assegurar a estrutura de estaleiros construtores locais. A avaliação é que a construção de um navio mercante, durante três a quatro anos, não garantiria a nenhum estaleiro de maior porte manter milhares de empregos no médio e longo prazo. Outro aspecto é que o programa BR do Mar não cria incentivos à construção no Brasil.

"Mais importante que ter encomendas, é ter perenidade de encomendas", comentou Resano, em participação no webinar Indústria Naval e Defesa na Economia do Mar, promovido pela Superintendência da Economia do Mar da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia e Relações Internacionais do Rio de Janeiro (SEDEERI), em julho. Para Resano, a falta de continuidade dessa indústria no Brasil passa pela necessidade de se criar um ambiente de negócios, dentro de uma política marítima nacional.

Ele defende mais diálogo com o governo a fim de que o setor seja ouvido. "Precisamos ser ouvidos e vemos que é preciso tornar a indústria naval desonerada. Estamos para dar 14º salário para funcionários públicos e onerando a importação de sobressalentes. Isso é um desincentivo porque, em vez de fazer reparo no Brasil, [o armador] mandará fazer reparo no exterior porque já traz o navio com sobressalente sem imposto", disse Resano.

No mesmo evento, o diretor-presidente da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), vice-almirante Edésio Teixeira, defendeu que o Rio de Janeiro tem vocação para se tornar um hub logístico para a cabotagem, unindo todos os modais. Ele citou um estudo conduzido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) que aponta o Rio de Janeiro com vocação para ser hub de manutenção naval, devido à cabotagem e à navegação de longo curso. "Existe interesse de armadores internacionais que pretendem se instalar no Rio de Janeiro, usando a capacidade para transformá-lo num cluster", afirmou Teixeira.

Ele destaca que Itaguaí (RJ) dispõe de um porto de águas profundas e infraestrutura adequada para se transformar em hub para transbordo de contêineres. Acrescenta que, por natureza, o desenvolvimento de um cluster naval depende de um negócio âncora para se desenvolver. Os

representantes do cluster do Rio de Janeiro vislumbram aliar atividades ligadas à construção e manutenção naval e transporte marítimo à infraestrutura portuária e ao e-navigation — ambiente de controle e segurança do tráfego marítimo, cujo conceito prevê maior produtividade e melhor utilização das instalações portuárias.

O diretor executivo da Abac pondera que a balança comercial brasileira é feita de exportação de commodities e que não há controle de preços sobre os produtos, que são transportados em navios de propriedade de empresas estrangeiras. Segundo Resano, a balança de serviços é extremamente deficitária porque o país remete frete. “Precisamos aumentar a presença da bandeira brasileira no comércio exterior, e não ficar limitados aos poucos navios da Transpetro que fazem a exportação de petróleo”, defende Resano.

Ele lembra que existe a prerrogativa constitucional de que a exportação do petróleo produzido em águas territoriais seja exclusiva de empresa brasileira, porém é feita em navios de bandeira estrangeira por falta de uma frota expressiva para esse segmento de embarcação. “Os armadores brasileiros estão para investir aqui. É muito mais fácil investir aqui, entretanto precisamos criar um bom ambiente de negócios”, afirma Resano.

Em outra frente, os estaleiros sugerem um novo programa, nos moldes do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo da Petrobras (Prorefam), a fim de estimular a construção de novas embarcações de apoio marítimo. O Sinaval propõe ainda assegurar recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) e projetos de construção de navios, plataformas e estruturas para novas atividades, como geração eólica offshore, além de medidas para levar a estaleiros brasileiros serviços de desmonte de navios e desmantelamento de plataformas.

O pacote de propostas da agenda do Sinaval recomenda a discussão de formas de ampliar incentivos fiscais estaduais e federais à construção naval, além de uma reforma tributária que seja capaz de simplificar o sistema atual, por exemplo, com a criação de um imposto único de valor agregado incidindo sobre todos os bens e serviços. As propostas também pedem uma oferta de financiamento com juros competitivos e a extinção da intermediação dos agentes financeiros nas operações com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O segmento defende linhas de crédito adequadas para a ampliação da construção de embarcações no Brasil, tanto na região Norte para produção das barcas que atendem o agronegócio, quanto para as demais regiões onde estão instalados estaleiros que constroem navios de todos os tipos e portes.

Desde 2020, o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) vem realizando uma série de reparos de navios e negociando docagem e reparo junto a armadores. No ano passado, o plano de recuperação judicial do estaleiro foi aprovado. Apesar do momento da construção naval e das incertezas sobre as demandas da indústria para os próximos anos, a administração do EAS continuou a apostar na diversificação das atividades. A partir da reestruturação da dívida, o estaleiro concentrou os esforços na captação de novas oportunidades de negócios.

O Estaleiro Rio Grande (RS) também continua a prospectar novos negócios. Apesar do foco na construção, a Ecovix, que administra o ativo, estuda outras potenciais atividades, desde reparos e descomissionamento a mercados em desenvolvimento, como o de eólicas offshore. O grupo avalia que o plano de recuperação do estaleiro tem seguido seu rito e que, por conta do cumprimento das exigências, não haverá nenhum tipo de entrave a potenciais novos negócios. A empresa também vislumbra uma parceria para projetos no setor de petróleo e gás.

O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, destaca que o estaleiro realizou dois reparos para navios da Siem Offshore, armador estrangeiro, entre o final do ano passado e o início de 2022. Ele explica que um dos desafios para o estaleiro participar das concorrências por esses serviços é a proximidade dos ativos do Sudeste, principal centro de reparação. “Temos alguns orçamentos para reparos na rua. É um mercado muito competitivo, mas algumas propostas podem ser convertidas em negócios”, conta Ávila.



O grupo também participou do processo de orçamento da FPSO P-79, que será fornecida para a Petrobras pelo consórcio formado por Saipem e DSME. O estaleiro EBR, localizado próximo ao ERG, construirá sete módulos para essa plataforma, que vai operar no campo de Búzios, no pré-sal da Bacia de Santos. Ávila acredita na possibilidade de uma parceria com o EBR para projetos da área de petróleo e gás. “Entabulamos algumas conversas com o EBR para ver se conseguimos ajudá-los e temos conversado para oportunidades futuras. Talvez surja a sinergia de um pequeno polo naval no sul do país”, projeta Ávila.

A Ecovix também olha para oportunidades de construção e logística das estruturas para os parques offshore, assim como para atuar como uma base de apoio à operação e à manutenção desses ativos. O ERG já recebeu visitas de empresas interessadas, mas a Ecovix acredita que a demanda deva se materializar entre 2023 e 2024. A empresa vê competitividade em seu estaleiro, principalmente em projetos no Rio Grande do Sul, devido à proximidade dos futuros parques. O estado tem capacidade em áreas de profundidade de até 50 metros, segundo o Plano Nacional de Energia.

Além dos serviços de reparos navais/offshore, o Estaleiro Mauá (RJ) está dedicado aos projetos que envolvem sua infraestrutura marítima/portuária para os serviços de “base logística” destinados à navegação de apoio marítimo a operações offshore, como também a projetos de engenharia offshore que necessitem de acesso aquaviário, utilizando todas as facilidades de sua “Plataforma Portuária Industrial”. A plataforma é voltada para atendimento a operações marítimas/portuárias, o apoio à navegação, além de diversos serviços de engenharia naval/offshore e facilidades para responder às ações ambientais desses armadores.

O estaleiro avalia que conseguiu passar pelo período mais crítico da pandemia, atendendo com qualidade seus clientes. “Graças às ações desenvolvidas por sua qualificada e experiente equipe técnica, somadas às orientações dos diversos órgãos governamentais, o Estaleiro Mauá atendeu 100% das demandas geradas por seus clientes armadores, principalmente no seu ponto mais crítico, que foi no apoio às operações marítimas/portuárias”, informou a administração do estaleiro à Portos e Navios.

A equipe do Mauá acrescenta que para reparos navais e offshore não foi diferente, uma vez que houve planejamento e execução desses serviços, conforme todas as normas e orientações sanitárias para prevenção da Covid-19, além de planejar e cumprir, com sucesso, uma agenda para a vacinação de todo seu quadro pessoal.

O Estaleiro Mauá apostou num grande movimento interno, envolvendo toda a sua área comercial, visando entregar um novo valor aos clientes. Segundo a diretoria, a amplitude nesse campo de atuação tem, como objetivo, aumentar a penetração do Mauá no segmento offshore, com maior oferta de infraestrutura e expertise nas soluções para esse mercado.

“É perceptível que, num espaço curto de tempo, vem crescendo a presença do Estaleiro Mauá nas mídias sociais digitais. É fundamental complementar a comunicação com o mercado e com toda a sociedade, tornando mais fácil identificar para qual horizonte o estaleiro está orientado”, destaca a empresa.

Para a diretoria do Estaleiro Mauá, o Brasil claramente demanda uma política para o desenvolvimento do setor da indústria naval, acompanhada de um conjunto de ações para o seu fomento e melhoria das condições em todos os seus aspectos, como tributários, legislativos e trabalhistas. A administração destaca que o estaleiro participa de instituições civis nas esferas municipal, estadual e federal que representam seus interesses e valores, porém considera não ser possível aguardar pela maturação de uma política de Estado voltada para este setor.

“Diante do atual cenário da indústria naval nacional, o desafio para o Estaleiro Mauá é aumentar sua participação na indústria marítima nacional, fazendo mais e melhor com menos”, ressalta. A gestão do Mauá também acredita que o atual modelo de negócio dará suporte para o estaleiro



alcançar e aproveitar as oportunidades para ampliar esse desenvolvimento. A diretoria afirma que cada passo da estratégia de ações comerciais exige muito planejamento e articulação da equipe.

Em julho, a Enseada Indústria Naval recebeu uma nova autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em caráter especial, para operar por até 180 dias movimentação e armazenagem de manganês em suas instalações, em Maragogipe (BA). A empresa do grupo Novonor (antiga Odebrecht), que dispõe de um estaleiro de grande porte e diversificou suas atividades nos últimos anos, tem autorização de terminal de uso privado (TUP). A Enseada requereu um novo prazo para realização de três embarques do minério para exportação, de modo que atenda ao serviço contratado pela Davos Comercial e Exploração Mineral Ltda. O TUP tem autorização para movimentação de granéis sólidos desde 2014.

No começo de julho, o complexo Enseada recebeu a visita do presidente Jair Bolsonaro (PL), e dos ministros Ronaldo Bento (Cidadania) e Carlos Brito (Turismo). A empresa informou que, durante a visita às instalações industriais, foram discutidos assuntos como: competitividade na construção de módulos de FPSO, parques eólicos offshore, operações logísticas e o projeto da ferrovia que interligará o complexo Enseada à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), operada pela VLI Logística.

Também estavam presentes o presidente do Enseada, Mauricio Bastos de Almeida, o presidente da Bamin, Eduardo Ledsham, o vice-presidente da Brazil Iron Limited, Roberto Mann, além de outras autoridades, parceiros e trabalhadores do estaleiro. Durante a visita, Almeida, do Enseada, destacou que o complexo conta com uma área de 500 mil metros quadrados, que se transformou no maior terminal portuário de minério de ferro da Bahia. O complexo dispõe de um cais de recebimento de materiais e mais três cais de 270 metros de comprimento, todos com 13 metros de calado.

Em junho, a Enseada assinou contrato com as empresas CGN Brazil Energy e Goldwind para receber aerogeradores em seu terminal alfandegado e que terão como destino parques eólicos da Bahia. A operação prevê que o complexo receba e armazene pás eólicas, torres, nacelles e hubs — componentes de grandes dimensões, para suprir os parques de Tanque Novo e Caetitê.

A Enseada destaca que o contrato está alinhado com seu posicionamento estratégico focado em soluções logísticas e industriais para mercado de energia eólica e futuras fabricações estruturais de torres, fundações e flutuadores para parques eólicos onshore e offshore. As operações logísticas de parques eólicos na Enseada foram iniciadas no dia 19 de julho, quando atracou no cais 1 o primeiro navio trazendo componentes eólicos que serão instalados na região de Caetitê. Ao todo, serão cinco desembarques, contabilizando 40 aerogeradores completos.

A Belov está focada na construção de dois empurradores híbridos para a Hidrovias do Brasil e na conversão de uma embarcação PSV (transporte de suprimentos) para OTSV (suporte a terminais oceânicos), que inclui a construção e a instalação de dois carretéis para mangotes de petróleo. O OTSV mantém contrato para operar para a Petrobras. “Além desses dois grandes projetos de construção, as docagens de embarcações em nosso dique flutuante, estão voltando a acontecer”, destaca o diretor de obras e serviços subaquáticos da Belov, Vilas Bôas.

Ele ressalta que as docagens e os reparos navais estão sempre no radar, mas a construção de embarcações especiais são o principal alvo do estaleiro. Vilas Bôas conta que o grupo construiu os primeiros barcos de mergulho do mundo que reuniram três tecnologias: ser embarcação diesel-elétrica, com posicionamento dinâmico tipo 2 (DP2) e que utiliza hidrojato como propulsão principal. “Ninguém nunca tinha feito isso e tivemos grandes desafios no caminho, mas o resultado foi excelente. Esse projeto recebeu duas premiações internacionais”, celebra Vilas Bôas.

O diretor da Belov salienta que as embarcações da Hidrovias do Brasil serão os primeiros empurradores híbridos do planeta e que a conversão da embarcação de apoio marítimo utilizará muita inovação e tecnologia. “É claro que as embarcações de tecnologia já dominada pelo mercado



também são muito interessantes para o estaleiro, principalmente por terem menos riscos na construção que as especiais”, frisa Vilas Bôas.

Além das construções e reparos navais, o estaleiro da Belov presta apoio à pré-fabricação de estruturas das obras que o grupo executa. O grupo mantém empresas especializadas em construção portuária, serviços de mergulho, afretamento de embarcações, hidrografia, entre outros serviços. Vilas Bôas diz que esse aspecto foi importante para o estaleiro não parar nenhum dia, mesmo durante a fase aguda da pandemia, quando houve uma redução drástica das docagens em razão da postergação dos prazos para inspeções de classe.

A Belov avalia que a falta de projetos é um dos principais motivos de preocupação no setor. A empresa, porém, acredita que isso seja uma consequência de fatores como: custo de construção e as economias nacional e mundial mais fragilizadas. “É nessa hora que uma legislação e tributos bem pensados podem amenizar o impacto e incentivar os nossos clientes a investir em aumento e/ou renovação de sua frota”, defende Vilas Bôas.

O diretor acrescenta que a Belov está atenta a parcerias estratégicas para o futuro próximo, a fim de contribuir com o fortalecimento e crescimento da empresa. Vilas Bôas conta que a Belov chegou a fechar uma parceria com um estaleiro estrangeiro para construção de uma série de rebocadores, caso fossem vencedores da concorrência. Ele lamenta que o cliente tenha desistido do projeto e a parceria não tenha sido consolidada.

Em evento sobre inovação, o diretor de gestão e modernização portuária do Ministério da Infraestrutura, Otto Burlier, disse que a escassez de recursos do orçamento público faz com que o Estado brasileiro adote uma postura de buscar não atrapalhar investimentos por parte do capital privado. Ele ressaltou que existem financiamentos internacionais disponíveis na agenda de sustentabilidade e de novas tecnologias, além de algumas ferramentas públicas de fomento para o setor aquaviário, como o Fundo da Marinha Mercante (FMM).

Burlier afirmou que o governo pode atrair e tem trabalhado junto a organismos internacionais para fazer a ponte com o setor privado, a fim de ampliar o acesso a fontes de investimentos. “É uma possibilidade que podemos trabalhar, lembrando que infelizmente temos limitações. Os recursos são cada vez mais escassos”, comentou durante o painel Smart Port, desafios e oportunidades do mercado brasileiro’, no evento de lançamento do hub marítimo e portuário, promovido pelo Cubo Itaú, em São Paulo (SP).

Ele acrescentou que, além de impulsionar a cadeia de fornecedores, estaleiros e a construção de embarcações, o FMM é uma linha voltada para financiar investimentos em inovação, estudos e tecnologia. “Não dá para pensar, como no passado, que o Estado vai prover tudo. O Estado, pelo menos, não vai atrapalhar e tentar potencializar essas iniciativas”, salientou.

Durante o painel, o CEO da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, destacou que o corredor de exportação do chamado Arco Norte se desenvolveu muito em razão do financiamento dos ativos de navegação, via FMM, e dos terminais com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por meio da linha de project finance. Para o executivo, essa experiência do BNDES teve sucesso a ponto de haver casos de empréstimos ao segmento que foram quitados antes mesmo do último desembolso.

Schettino considera que esse apoio foi determinante para que o Arco Norte alcançasse a movimentação de mais de 50% de toda a produção de grãos produzidos no Mato Grosso. “Sem apoio do banco de fomento ou do fundo para financiar [a construção de] barcaças e empurradores no Brasil, provavelmente não teríamos feito o Arco Norte e gerado a competição que gerou. Um exemplo claro de como o governo pode cumprir papel de fomento, liberando capital para gerar outras iniciativas”, apontou Schettino.

EMPRESAS SE POSICIONAM E AGENTES DISCUTEM MODELO PARA VIABILIZAR IMPLANTAÇÃO DE PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 05 Setembro 2022



O desenvolvimento de parques eólicos offshore em águas jurisdicionais brasileiras tem um caminho a ser percorrido para reduzir a insegurança jurídica dos projetos. Agentes setoriais acreditam que a desburocratização do processo e ganhos de escala vão contribuir para viabilizá-los, atraindo mais players e gerando serviço e encomendas para a indústria nacional em diferentes áreas de negócios. Além da geração de energia em alto-mar, atividades secundárias, como dessalinização e hidrogênio verde, devem aumentar as demandas de suporte e construção. Grandes empresas

do setor de energia vêm se reposicionando e olhando para essas novas fontes. Para a indústria naval, eólicas offshore também podem provocar pedidos de modificação de embarcações existentes para apoio às instalações no mar.

A Associação Brasileira de Eólicas Marítimas (Abemar) considera que o país já tem uma série de normativos compatíveis em vigor, mas ainda falta um consenso para a aplicação desses instrumentos legais por alguns órgãos de governo. O presidente da Abemar, Marcello Storrer, cita que o Brasil tem leis e normas que se aplicam à eólica offshore e permitem o direito de usar espaços físicos com base na legislação, sem a necessidade de licitação. A associação defende a aplicação dessas normas mais amplas e fazer com que normas específicas novas venham a ajudar, e não a atrapalhar a iniciativa privada. O entendimento da Abemar é que o obstáculo acontece no modelo de licitação, já que a Constituição Federal preconiza igualdade para os participantes.

A Abemar é a favor do sistema de autorização de projetos à iniciativa privada, como acontece para short lines, no segmento ferroviário, e para terminais de uso privado (TUP), no segmento portuário. “Se quiser investimentos num setor, troque de concessão para autorização. Concessão é fruto sempre de iniciativa pública. A autorização é fruto de iniciativa privada, por conta e risco do empreendedor. Quando ele a protocola, saiu antes de todos [concorrentes]. O regime de autorização se inicia com a iniciativa privada”, compara Storrer. Para a Abemar, o decreto 10.946/2022, publicado em janeiro, precisa de ajustes, mas foi um passo importante para tentar centralizar pontos soltos.

Um dos que precisa ser revisto, aponta Storrer, é o artigo 11 do decreto, que prevê que os editais para a cessão de uso de áreas para esse tipo de projeto devem considerar como critério de julgamento na licitação o maior retorno econômico pela cessão do prisma — área vertical de profundidade coincidente com o leito submarino, com superfície poligonal definida pelas coordenadas geográficas de seus vértices, onde serão desenvolvidas atividades de geração de energia.

A Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica) avalia que o decreto representou um avanço para que o Brasil inicie um caminho para a implantação de parques eólicos offshore com segurança para investidor, governo e sociedade, servindo de base para o trabalho e planejamento das empresas interessadas. Para a associação, os mais de 100 gigawatts (GW) de projetos eólicos offshore em análise no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) demonstram o apetite dos investidores.

A ABEEólica entende que o decreto ajuda na definição e compreensão pelos agentes dos critérios técnicos, exigências, obrigatoriedades de estudos e os órgãos competentes responsáveis por analisar, aprovar e formalizar o avanço de cada etapa dos projetos, que tenham complexidade maior do que os de parques eólicos em terra. A entidade recebeu grandes players globais de eólicas



offshores em seu quadro de associadas, o que contribuiu com a mudança da marca em abril deste ano, oficializando sua atuação em eólica offshore e hidrogênio verde.

Nos últimos anos, entraram como associadas da ABEEólica empresas como Equinor, Ørsted, Ocean Winds, Total Energies, Qair, COP/CIP e Subsea7, além de gigantes do setor de energia que estão investindo em transição energética para fontes renováveis, como é o caso da Shell. A entidade já contava com empresas de porte que atuam em eólica offshore em outros países, como Vestas, GE, Siemens Gamesa, Neenergia, Engie e EDPR.

Em outra frente, associadas que atuam hoje em projetos onshore e têm se movimentado para fazer parte da cadeia offshore, como a Aeris. A ABEEólica estima que cerca de 60% das associadas eram empresas exclusivas de eólica offshore ou já atuavam em offshore em outros países, com interesse no mercado brasileiro ou são empresas que estão se preparando para participar desta nova cadeia produtiva.

Após a publicação do decreto federal no começo do ano, a ABEEólica manifestou que a fonte eólica tem uma história de sucesso no Brasil com a utilização dos ventos em terra e agora começa uma nova fase com os ventos marítimos. “Não tenho dúvida que, daqui a alguns anos, celebraremos nossos primeiros GWs de eólicas no mar e o Brasil, que já tem um dos melhores ventos do mundo para eólica onshore, passará também a ser conhecido pelo sucesso de suas eólicas offshore, tecnologia que é tida como essencial na luta para conter os efeitos do aquecimento global”, manifestou em nota a presidente da ABEEólica, Elbia Gannoum.

O grupo de trabalho da ABEEólica para o desenvolvimento da eólica offshore no Brasil tem quatro anos de atividades e conta hoje com mais de 70 empresas que debatem os principais temas de avanço do setor, analisam atuação de outros países e estudam dados de relatórios globais, produzindo conhecimento e promovendo a cooperação com embaixadas e consulados de países como Reino Unido, Dinamarca, Noruega Países Baixos, Alemanha, além de bancos de desenvolvimento, como Banco Mundial.

“O Brasil, que tem um dos melhores ventos do mundo e já ocupa a sexta posição no ranking global de onshore, vai se destacar também no offshore, com um potencial impressionante e que passa facilmente dos 700 GWs de eólicas no mar”, projeta Elbia. A ABEEólica considera que o caminho é mais promissor se somar a relevância que o hidrogênio terá para o setor energético no futuro próximo.

A avaliação da ABEEólica é que o decreto ajudará a começar esse processo, devendo ser complementado por portarias e resoluções, também sendo necessário desenvolver paralelamente a infraestrutura de linhas de transmissão e das instalações portuárias. A associação destaca que, em abril de 2022, havia mais de 100 GW de projetos em análise no Ibama e que o Roadmap de eólica da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) mostra um potencial de 700 GW para essa fonte.

O projeto de lei 576/2021, de autoria do senador Jean Paul Prates (PT-RN), trata da outorga de autorizações para aproveitamento de potencial energético offshore. O PL visa disciplinar a exploração e desenvolvimento da geração de energia a partir de fontes de instalação localizadas em área do mar territorial, da plataforma continental, da zona econômica exclusiva (ZEE) ou de outros corpos de água sob domínio da União. O relator é o senador Carlos Portinho (PL-RJ).

Até o fechamento desta edição, havia previsão de que a comissão de serviços de infraestrutura do Senado (CI) retomasse, em agosto, a discussão do PL, que abrange o marco regulatório para a exploração de energia eólica, solar ou das marés em alto-mar.

Em reunião da comissão, no último dia 12 de julho, foi lido um novo relatório e concedida vista coletiva do substitutivo apresentado pelo relator ao PL. O texto foi debatido em audiência pública em maio.



"Esse é um projeto bastante abrangente e que deixa um arcabouço jurídico, um marco legal para que o governo possa desenvolver a sua política pública nessa área", afirmou o relator na leitura do substitutivo na CI. O senador destacou que a proposta é inovadora ao permitir o aproveitamento do potencial energético da plataforma continental brasileira e outros corpos hídricos sob o domínio da União. Portinho destacou que o marco legal para offshore visa dar segurança jurídica para permitir investimentos de longo prazo. Segundo o relator, os contratos celebrados por outorga dos prismas energéticos tratados no projeto garantirão a redução das incertezas jurídicas atuais.

Na ocasião, o autor destacou que o objetivo do PL é introduzir um marco legal para o aproveitamento energético do mar e de outros corpos hídricos da União. "O offshore é mar, mas, aqui, na definição legal, também estamos abrangendo para lagoas, lagos e espelhos d'água que estejam sob o domínio da União e que hoje não é possível a qualquer particular chegar lá e enfiar um parque eólico, porque não tem a titularidade disso. Não há uma relação entre um poder concedente e um privado para atuar com uma geração de energia, que também pode ser de qualquer tipo", disse Prates.

A Abemar entende que o PL 576/2021 deve ser rejeitado porque tributa o uso do vento no mar com, no mínimo, 2% da venda de energia e estabelece que vencerá a licitação quem oferecer o maior bônus de assinatura, a menor tarifa e as maiores compensações, para se obter o direito de uso do mar. A associação avalia que PL 576/21 irá travar os investimentos nas eólicas offshore porque estabelece que, para se obter o direito de usar o mar haveria a incerteza da licitação para concessão, em detrimento da certeza de que o investidor pioneiro terá autorização sem licitação, como ocorre hoje com TUPs, ferrovias e no transporte de gás.

Storrer afirma que o PL 576/2021 desincentiva a eólica offshore, na medida em que trata os ventos no mar como se fossem combustíveis fósseis. Ele enxerga um erro conceitual ao achar que vento é explorado como jazida de petróleo, sem diferenciar os meios de exploração e aproveitamento. A Abemar é contra a cobrança de royalties sobre os ventos. Storrer compara que, enquanto na exploração de uma jazida de petróleo ela se exaure, os parques eólicos offshore aproveitam um recurso natural que é infinito.

O Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE) 2031, lançado em abril, destaca que a expertise do setor de exploração e produção de petróleo na instalação de estruturas, logística e operações no ambiente marinho poderá beneficiar o desenvolvimento da eólica offshore. O PDE salienta que a infraestrutura, a tecnologia e o conhecimento do setor petrolífero podem ser aproveitados para outros tipos de produção de energia, minimizando os impactos socioambientais associados à implantação de novas instalações. O estudo cita a infraestrutura de escoamento e transporte de gás natural existente podendo ser utilizada para outros produtos como o biometano e o hidrogênio produzidos a partir desse insumo.

A tecnologia eólica offshore, assim como no PDE 2030, foi apontada como candidata à expansão, tendo os custos e as premissas referentes aos aerogeradores atualizados com base nos dados disponíveis sobre a implantação desses projetos em outros países, considerando as incertezas relacionadas a internalização desses custos em projetos que venham a ser implantados no Brasil.

O PDE 2031 usou como referência o relatório Caderno de Preços da Geração, publicado em agosto de 2021 pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), que contém estimativas e análises dos valores de investimentos (capex), dos custos de operação e manutenção (O&M), e do custo variável unitário (CVU), baseadas em dados nacionais e internacionais, para cada tipo de fonte de geração de energia. Os custos da geração eólica no mar apresentados no estudo de planejamento foram estimados levando em consideração referências de projetos internacionais, visto que no Brasil ainda não foram implementados projetos em larga escala com esse tipo de tecnologia.

O PDE 2031 destaca que o novo planejamento conta com mais opções de fontes renováveis para a expansão da oferta e que a transição energética poderá ser potencializada com a ampliação da infraestrutura para transmissão de energia, de modo que viabilize a integração dos potenciais de

geração renovável nas mais diversas regiões do país. Além das eólicas offshore, a cesta de oferta de novas tecnologias de geração inclui fotovoltaica flutuante, biogás e hidrelétricas reversíveis, além das demais renováveis já consolidadas no mercado.

O estudo pontua ainda que recursos renováveis offshore se destacam com um enorme potencial técnico de produção de hidrogênio. O recurso com a maior participação é o solar fotovoltaico com 79% do potencial, seguido do eólico, além dos 100 km até o limite da ZEE, que é de 15%. O restante do recurso eólico, até 100 km da costa, tem um potencial de 101,2 Mt H2/ano e do oceânico, com 8,8 Mt H2/ano. No estudo Roadmap Eólica Offshore Brasil, publicado em 2020, a EPE mapeou o recurso para torres de 100 metros de altura e a uma batimetria (profundidade do mar) de até 50 metros. O total de recurso eólico offshore nessa condição foi de 218 Mtep que, convertidos a hidrogênio, equivalem a 56,4 Mt.

O PDE 2031 estima a necessidade de investimentos de R\$ 3,2 trilhões até 2031, com a recuperação da economia e manutenção de elevado nível de fontes renováveis nas matrizes energética e elétrica nos próximos anos. O plano, elaborado pelo MME com apoio da EPE, indica as perspectivas da expansão do setor de energia no horizonte de 10 anos (2022 – 2031), dentro de uma visão integrada para os diversos segmentos energéticos.

A Petrobras e a Equinor avaliam, em conjunto, a viabilidade ambiental do projeto de desenvolvimento de um parque eólico offshore em Aracatu, na Bacia de Campos, a cerca de 20 quilômetros da costa. A Petrobras informa que o objetivo da planta de geração em alto-mar é fruto de uma parceria firmada entre as duas empresas, em 2018, e que está em linha com a estratégia da companhia brasileira de reduzir suas emissões operacionais e desenvolver oportunidades em negócios de menor intensidade de carbono.

O projeto em avaliação totaliza aproximadamente 4 GW de capacidade. O estudo, alinhado ao plano estratégico da Petrobras (2022-2026), conta com o suporte do programa de pesquisa e desenvolvimento (P&D) do Centro de Pesquisas e Inovação da companhia (Cenpes), com foco em reduzir riscos e acelerar ganhos de maturidade tecnológica. “O potencial brasileiro para geração de energia eólica offshore traz oportunidades promissoras de diversificação da matriz energética do país”, destaca o diretor de relacionamento institucional e sustentabilidade da Petrobras, Rafael Chaves.

Assim como a geração eólica onshore, a tecnologia associada à geração eólica offshore usa a força dos ventos para a produção de energia renovável, mas opera com equipamentos de grandes dimensões e entrega grandes volumes de energia. A ficha de caracterização ambiental do Projeto Aracatu, necessária no processo de licenciamento ambiental, foi protocolada em agosto de 2020.

A Equinor vê o Brasil como uma área potencialmente interessante para a energia eólica offshore, dada sua vasta disponibilidade e regularidade de ventos ao longo da costa, bem como possíveis sinergias com a indústria de óleo e gás existente. Além do projeto em estudo com a Petrobras na costa dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, a Equinor avalia outros cinco projetos na costa do Ceará, Piauí, Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul. Juntos, eles teriam a capacidade instalada de 10,5 GW. “Já submetemos ao Ibama as solicitações para avaliação do impacto ambiental necessária para seguirmos com a avaliação de desenvolvimento dos projetos, que somam 14,5 GW de capacidade instalada”, informou a Equinor à Portos e Navios.

A Equinor afirma que acompanha e contribui ativamente para o progresso da regulamentação para o setor de eólica offshore no Brasil, para garantir previsibilidade e competitividade para os projetos. “Vemos a necessidade de que todos os atores, das autoridades aos investidores, continuem articulando para definição de uma diretriz para o crescimento sustentável do setor, considerando o papel que a energia eólica offshore desempenhará na futura matriz energética brasileira”, analisa a empresa.

O CEO do Porto do Açu, José Firmo, diz que o porto tem em sua área de abrangência uma das regiões potenciais para desenvolvimento de parques eólicos offshore mapeados, assim como o Nordeste e o sul gaúcho. Atualmente, existem 14 projetos com pedidos de licenciamento no Ibama que preveem instalação na frente do porto. Os projetos em águas rasas estão entre 20 quilômetros e 25 quilômetros da costa próxima ao Açu e somam 20 GW de capacidade nominal.

O executivo conta que existem players globais licenciando projetos renováveis ao lado do Açu, considerando o porto como ponto de chegada da energia e base de operação e manutenção. Ele vê como diferencial a possibilidade de conexão dessa energia com a malha de transmissão de energia elétrica do Sudeste, o que teoricamente reduziria os custos e aliviaria o sistema interligado nacional.

A avaliação é que a energia eólica offshore ainda está no seu início no Brasil, dependendo de definições relacionadas ao processo regulatório e de regras de licenciamento para poder deslançar. Firmo pondera que as áreas de alguns desses projetos mapeados se sobrepõem e que nem todos devem se consolidar. “Nem todos vão sair, mas demonstra o nível de interesse comercial por aquela região para os projetos. Muita energia sendo pré-licenciada na frente do Açu”, aponta. A administração do complexo aposta ainda em áreas para fabricação e montagem de equipamentos eólicos offshore.

O aumento do número de projetos de parques eólicos offshore no Brasil vem cada vez mais despertando a atenção de estaleiros nacionais. A expectativa do setor é que, num horizonte de cinco anos, o segmento esteja aquecido e demandando novas oportunidades para a indústria naval, principalmente para as instalações próximas ao estado onde o estaleiro está localizado. A avaliação dos construtores é que haverá oportunidades para diversificar as atividades, que nos últimos anos sofreram com a escassez de grandes construções e hoje ainda estão muito baseadas em reparos.

O Estaleiro Atlântico Sul (EAS) enxerga o mercado ainda na fase de prospecção pelos operadores e grandes empresas já com projetos em desenvolvimento. A avaliação, porém, é que ainda existem questões a serem resolvidas, como a conexão das linhas de transmissão de energia, o tipo de base que as torres terão (concreto, flutuadores, jaqueta ou outros) e a comparação entre os custos de instalação onshore versus offshore. A expectativa do EAS é que esses projetos se tornem realidade em menos de cinco anos.

A CEO do EAS, Nicole Terpins, observa que o mercado eólico offshore vem apresentando um relevante progresso nos últimos meses, principalmente com a discussão do PL 576/2021, no Senado.

Nicole destaca que o EAS conta uma estrutura fabril capaz de produzir equipamentos tanto para as eólicas onshore quanto para as offshore (torres e estruturas de fundação), com processos de fabricação e pessoal capacitado. Ela acrescenta que a localização do estaleiro com acesso ao mar se torna uma vantagem relevante do ponto de vista logístico, tanto para recebimento de matérias-primas quanto para a expedição de produtos acabados. “Com a grande capacidade de içamento de nossos pórticos Goliath, podemos carregar estas estruturas prontas diretamente de nosso cais para balsas ou embarcações heavy lift”, diz Nicole.

Apesar de a maioria dos pedidos de licenciamento ambiental para eólicas offshore estar em fase preliminar no Ibama, o EAS vem analisando os projetos para uma definição mais detalhada sobre as prioridades. A presidente do estaleiro contou que algumas empresas já visitaram as instalações com foco tanto na fabricação das torres como das estruturas de base para essas estruturas. “Os próximos passos que esperamos serão a realização de leilões específicos para a fonte offshore, detalhamento sobre o uso de bens da União, mediante outorgas e o alinhamento com um futuro marco legal para o hidrogênio verde”, projeta Nicole.

A direção do EAS acredita que as atividades relacionadas ao offshore, entre elas o descomissionamento de plataformas, podem naturalmente crescer, juntamente com os demais



produtos e serviços do estaleiro, por não concorrerem diretamente com a capacidade de fabricação disponível. “Essa diversificação pode ser positiva para manter uma estabilidade da ocupação fabril ao longo dos anos, por conta de eventuais sazonalidades dos ramos de negócio”, explica Nicole.

A Abemar aponta que, além de contratos de energia firme, os projetos de eólicas offshore vão permitir, de forma secundária, a dessalinização de água e hidrogênio verde como subprodutos que vão ajudar a viabilizar a geração dessa fonte de energia no mar. Storrer acrescenta que o país tem volume de projetos que permitirá futuramente a escala da produção de itens como pás, geradores e outros grandes componentes.

O presidente da Abemar diz que o Brasil ainda não tem fornecedores nacionais para alguns itens, como tubulão de aço, mas que os empreendedores podem vir a ser atendidos pela indústria brasileira. Outros itens como fundação por concreto teriam abundância de fornecimento. Já os geradores ainda não são feitos no Brasil.

As instalações eólicas offshore hoje podem ter torres maiores que os empreendimentos em terra, porém existem requisitos que podem encarecer o custo do projeto e da energia. A avaliação de especialistas é que usinas mais próximas da costa, por exemplo, facilitam a ligação com mercados consumidores. A leitura, num primeiro momento, é que ainda serão realizados leilões específicos pelo governo e que os agentes buscarão baratear o custo da geração e dos equipamentos para esses projetos.

O diretor operacional da Ecovix, Ricardo Ávila, observa que o Rio Grande do Sul dispõe de capacidade em áreas de profundidade de até 50 metros, segundo alguns estudos e o Plano Nacional de Energia. Ávila conta que a Ecovix olha para oportunidades de construção e logística das estruturas para os parques offshore, assim como para atuar como uma base de apoio à operação e à manutenção desses ativos. O Estaleiro Rio Grande (RS) recebeu visitas de empresas interessadas, mas a Ecovix acredita que a demanda deva se materializar entre 2023 e 2024.

Ele adianta que o perfil dos interessados é de players internacionais da área de energia que estão licenciando e desenvolvendo esses parques, ou que tenham projetos no estado. A empresa vê competitividade do ERG principalmente em projetos no Rio Grande do Sul por causa da proximidade. Ávila acredita que esse segmento abra o campo para estaleiros de outras regiões, como o EAS (PE) e o Enseada (BA), no Nordeste. “Não tem volta. Esse mercado vai se desenvolver pela necessidade de energia limpa”, comenta o diretor operacional.

Ávila ressalta que, assim como a região Nordeste, os estados do Sul têm grande potencial de projetos de parques eólicos no mar, o que torna esse mercado bastante promissor. Apesar de existirem empresas especializadas em outros mercados, como Europa e Ásia, Ávila identifica possíveis demandas para novas embarcações e para construção e montagem das torres. A fundação delas, dependendo dos estudos sobre solo, poderá ser executada em diferentes tipos de bases.

O diretor operacional da Ecovix observa que as embarcações que apoiam a construção e a montagem dos parques são de porte relativamente grande e que não existem muitas disponíveis no mundo atualmente. Ele conta que ouviu de um player desse mercado que, devido à janela de utilização de embarcações de montagem de torres ser muito apertada, numa primeira análise, isso poderia representar uma demanda de novas construções para os estaleiros. Um dos parques que pediram licença ao Ibama, citou, prevê a instalação de 480 turbinas, cuja instalação em águas rasas deverá precisar de grandes embarcações e guindastes.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) também relata que mantém conversas com players para entender de que forma o setor pode aproveitar suas instalações para atender a projetos para geração de energia a partir dos ventos no mar, desde as estruturas das torres até a construção de embarcações de apoio a esse segmento. Uma das

possíveis demandas são embarcações para lançamento de linhas para interligar as torres no mar ao continente e embarcações para levar essas grandes estruturas para o alto-mar.

O vice-presidente executivo do Sinaval, Sérgio Bacci, considera que pode ser um caminho para novos negócios na indústria naval, porém é preciso garantir uma política pública e condições competitivas para que os estaleiros reúnam condições para competir por projetos, principalmente em relação aos custos para embarcações de suporte aos parques. “Os otimistas dizem, com base no estudo da EPE que fala das demandas (Road map eólicas offshore), que é possível ter uma demanda grande de embarcações de apoio, parecido com o que houve para o petróleo. Precisamos garantir que isso seja feito no Brasil”, pondera Bacci.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

EMPRESAS E ESPECIALISTAS APONTAM FLEXIBILIDADE E INVESTIMENTOS EM P&D COMO CAMINHO PARA DESCARBONIZAÇÃO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 05 Setembro 2022



Agentes do setor marítimo afirmam que o caminho para reduzir e alcançar as metas de emissões do transporte aquaviário passa por encontrar soluções híbridas e o desenvolvimento mais acelerado de fontes alternativas que possam performar juntas e ampliar a flexibilidade no uso de combustíveis em embarcações. Fornecedores de equipamentos, companhias de navegação, de logística integrada e especialistas apontam que atingir as especificações globais de carbono zero nas próximas décadas também depende que empresas, academia e governo unam forças para um resultado mais

consistente, com mais oferta de linhas de financiamento à inovação e às pesquisas.

A sócia fundadora da ISKRA, Gabriela Timerman, observa que o Brasil e a indústria nacional não partiram do zero nessa transição porque, a partir da crise energética em 2001, surgiu uma demanda por projetos de fontes alternativas para garantir o abastecimento energético. Ela sugere, no entanto, que a indústria busque diálogo com reguladores, empresas do setor de energia, operadores logísticos e representantes de segmentos fortes, como o agronegócio, a fim de buscar novas soluções.

Gabriela percebe que, nos últimos anos, o gás natural liquefeito (GNL) como combustível passou a ser uma demanda que deve se desenvolver cada vez mais, porém não atenderá às especificações da Organização Marítima Internacional (IMO) a partir de 2050, por ser uma energia de transição. Ela vê uma intensificação das discussões sobre hidrogênio no Brasil e outras fontes, como amônia e metanol, ainda pouco debatidas.

“É importante olhar para agora e para um pouco mais à frente”, alertou Gabriela, durante painel do evento Path to NetZero, promovido pela Wärtsilä Brasil em junho, no Rio de Janeiro, e que reuniu players do setor para discutir soluções e melhores práticas para acelerar a jornada de descarbonização da indústria marítima brasileira. Ela acrescenta que na Europa muitos dos financiamentos são mapeados pelos governos com olhar para a transição energética.

Para o gerente sênior da Wärtsilä para a América Latina, Mário Barbosa, não basta pensar apenas no limite das regras para redução de dióxido de carbono (CO₂). Ele ressaltou, durante o evento, que os fundos de investimentos cada vez mais pressionam os gestores a encontrar soluções mais sustentáveis. A fabricante finlandesa avalia que o motor a combustão ainda deve ser bastante utilizado, mas com avanços progressivos nas conversões e com novos equipamentos mais flexíveis, que trabalhem com mais de um tipo de combustível.

“Não existe solução única. O que vai existir, tanto pela disponibilidade, quanto pela questão econômica do combustível, é a flexibilidade para a escolha dentro do negócio [das empresas]”, analisa Barbosa. Ele acredita na flexibilidade do etanol, mas vê que ainda existe certa resistência do mercado quanto a aprofundar estudos e pesquisas sobre essa fonte como alternativa. “Buscamos levar um ‘tempero brasileiro’ para as discussões, trazendo etanol como alternativa. Temos que desmistificá-lo. As pessoas estão acordando e, conhecendo a cadeia de valor, já começam a abrir os olhos”, diz Barbosa.

O gerente de novos negócios para transição energética e investimentos da Raízen, Samuel Pereira, considera que o Brasil já tem na cana-de-açúcar uma fonte alternativa, que é certificada e tem um potencial que pode ser convertido em biomassa e que, com uso de tecnologias, pode aumentar os volumes sem a necessidade de avançar sobre outras áreas de cultivo. “Desconheço um biocombustível com pegada de carbono como esse (...) Se trocássemos o diesel marítimo pelo etanol teríamos uma redução de 60% nas emissões em nossas viagens”, estima Pereira.

A consultora de navegação da Norsul, Denise Grundler, concorda que não há solução única e vê a indústria com motores híbridos com possibilidade de operar alternando dois a três combustíveis, podendo sofrer adaptações e melhorias ao longo do tempo. Para a consultora, é preciso trazer autoridades e demais agentes setoriais para a discussão. Ela destacou no painel que a navegação continua sendo o modal mais eficiente em termos de emissões de CO₂ e demais gases de efeito estufa.

A Norsul assinou compromisso global com outras 150 empresas do setor, de diferentes países, a fim de cooperar e estruturar parcerias para alcançar emissão zero de carbono até 2050. A empresa foca em buscar parcerias integradas para descarbonizar toda a cadeia. Uma delas permitiu alcançar a neutralização de 280.000 toneladas de CO₂ em 2021, por meio do programa Carbono Neutro, iniciado pela companhia em 2020.

Para Denise, a escolha do combustível no segmento de cabotagem vai depender da rota e do tipo de cargas transportadas. “Teremos soluções customizadas, que serão avaliadas para cada embarcação com base nos combustíveis para os quais ela estiver preparada”, comentou. “Não haverá queda no segmento marítimo. O Brasil tem grande potencial de produção de energia e precisará transportar esse combustível para os consumidores finais. Não vejo queda na atividade de shipping, vejo incremento”, conclui Denise.

O professor Jean-David Caprace, do Departamento de Engenharia Naval e Oceânica, Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Poli-UFRJ), observa preocupação crescente das empresas de navegação sobre as metas de descarbonização de transporte marítimo a serem implementadas e em discussão no comitê do meio ambiente da IMO (MEPC – Marine Environment Protection Committee). “Notamos, por exemplo, o interesse de algumas empresas líderes no Brasil em contratar estudos de pesquisa e desenvolvimento (P&D) nessa temática”, aponta Caprace à Portos e Navios. Ele também percebe a procura por profissionais formados nessa área, com tendência de acentuação.

Na visão do Departamento de Engenharia Naval e Oceânica da Poli-UFRJ, os investimentos anunciados atualmente são insuficientes para alcançar as metas da IMO em 2050, o que demandará grandes aportes para aplicação de tecnologias existentes e para desenvolvimento de tecnologias que ainda não estão maduras. “O que se observa são investimentos iniciais das empresas que têm consciência do nível estratégico que terá o papel do respeito ao meio ambiente (emissões) nas próximas décadas”, avalia Caprace.

Para o professor, o cenário de incerteza e de recessão econômica global deve atrasar grandes investimentos na área de descarbonização do transporte marítimo internacional. No entanto, ele enxerga o aumento dos preços de combustíveis fósseis como possível vantagem na procura de soluções mais sustentáveis e de redução de emissões a curto prazo. O professor ressalta que hoje

não existem tecnologias disponíveis para eliminar totalmente as emissões de CO₂ das grandes embarcações do transporte marítimo internacional.

“A indústria ainda é majoritariamente dependente dos combustíveis fósseis. As tecnologias operacionais de redução de consumo de combustível serão as primeiras a ser utilizadas no futuro próximo”, projeta. Ele cita a otimização de rotas marítimas em função da meteorologia, o uso de tintas de alta tecnologia para reduzir a fricção com água e atrasar incrustação da fauna marinha no casco, o uso de chegada virtual no porto e o uso de lubrificação por microbolhas de ar, como do navio classe Valemax (VLOC) Sea Victoria.

A estratégia de redução de emissões dos gases de efeito estufa (GEE) definidas pela IMO tem duas etapas: reduzir em 40% a intensidade de carbono do transporte marítimo até 2030 comparado a 2008; e reduzir em 50% as emissões globais dos GEE dos navios até 2050 com a mesma base de comparação. Também é almejada a redução da intensidade de carbono em 70%, frente a 2008. Hoje, se discute ainda da Europa colocar metas mais agressivas para atingir 100% de descarbonização do transporte marítimo até 2050.

Caprace entende que as metas e os prazos são desafiadores, porém vê o transporte marítimo um dos mais eficientes métodos de transporte no que diz respeito aos gastos de energia/combustível por tonelada transportada. O total das emissões de GEE do transporte marítimo atinge hoje de 3% a 4% das emissões globais. “Descarbonizar esse modal é tão importante como descarbonizar os outros modais. No entanto, é desafiador. Entende-se que as metas impostas pela IMO gerarão mudanças disruptivas da indústria na próxima década”, projeta. O professor ressalta que diversos países da Europa consideram que as metas impostas pela IMO não são suficientes.

Para atingir as metas de descarbonização implementadas pela IMO, o Departamento de Engenharia Naval e Oceânica da Poli-UFRJ observa quatro tipos de métodos implementados. A implementação da fase 3 do indicador técnico de eficiência energética para construção de novas embarcações (EEDI — Energy Efficiency Design Index) entrará em vigor em janeiro de 2025. Já a implementação do índice para embarcações existentes (EEXI — Energy Efficiency Existing Ship Index) entrará em vigor em novembro de 2022.

A avaliação, segundo Caprace, é que essa medida força os armadores a comprar ou afretar embarcações mais eficientes ou, eventualmente, a investir para realizar grandes reformas do sistema de propulsão, por exemplo. A intenção é acelerar a renovação da frota mundial de embarcações evitando o uso das embarcações que mais geram emissões de GEE. A implementação de indicadores operacionais de eficiência energética com metas anuais cada vez mais exigentes (CII – Carbon Intensity Index) deve favorecer e impulsionar soluções operacionais de redução de emissões na próxima década.

Outra frente observada é o desenvolvimento de tecnologia para uso de novas fontes de combustíveis mais sustentáveis. Com uso dos ventos, por exemplo, o VLOC Sea Zhoushan e o projeto desenvolvido pela Cargill, Yara Marine e BAR Technologies. No mais longo prazo, aparecem biocombustíveis, GNL verde, hidrogênio, amônia, entre outros. “Esse tipo de tecnologia é imprescindível para alcançar as metas hoje definidas. No entanto, nem a cadeia de abastecimento, nem as tecnologias hoje são maduras para aplicação em grande escala. Um investimento urgente em P&D é necessário para acelerar essas soluções”, analisa Caprace. Ele acrescenta que também existem discussões sobre a utilização de medidas de mercado como soluções de taxa de fontes de combustíveis que geram mais poluição.

A MSC vem promovendo a reformulação de seus ativos, com mudanças na direção de novos combustíveis e tecnologias. Embarcações mais eficientes ou neutras em carbono, veículos terrestres e equipamentos onshore estão sendo gradualmente implementados, enquanto outros serão adaptados com tecnologias, sistemas e combustíveis para economia de energia. Paralelamente, as parcerias com stakeholders relevantes visam abordar os obstáculos que impedem a implantação de futuras tecnologias. O grupo defende combustíveis com baixo teor de



carbono, incluindo biocombustíveis e alternativas verdes derivadas de hidrogênio, em substituição aos combustíveis convencionais.

“Em 2022, a MSC verá seus primeiros navios movidos a GNL em operação, enquanto os navios prontos para amônia serão adicionados à frota a partir de 2025. A MSC se comprometeu a ter seu primeiro navio capaz de operar com emissão zero de carbono em serviço até 2030”, destaca o vice-presidente executivo, de política marítima e assuntos governamentais do grupo MSC, Bud Darr.

Ele relata que 2021 testemunhou a introdução de regulamentação regional sobre transporte marítimo e rodoviário, com o pacote de propostas Fit for 55 da União Europeia visando reduzir as emissões totais da UE em 55% até 2030 para a descarbonização total até 2050, medida em relação à linha base de 1990. Segundo Darr, o pacote é relevante para toda a divisão de carga da MSC, com implicações específicas para as operações marítimas da companhia, incluindo a revisão do regime comunitário de licenças de emissão da União Europeia, bem como a introdução do regulamento marítimo FuelEU, entre outros.

A regulamentação da UE também terá implicações para as operações portuárias da MSC, em termos de fornecimento de energia em terra e abastecimento de combustíveis alternativos, enquanto novos padrões de desempenho de emissões de CO2 e regulamentação sobre transporte rodoviário devem afetar a logística terrestre do grupo. Darr acrescenta que, na COP 26 e no Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC) da IMO, a MSC apoiou o estabelecimento de um fundo internacional de P&D para descarbonização, uma meta para neutralidade de carbono em 2050 e um mecanismo baseado no mercado global – incorporando a precificação do carbono – para acelerar a descarbonização do transporte marítimo.

A divisão de carga da MSC tem um plano de ação de sustentabilidade focado em possibilitar a descarbonização da logística, fomentar o comércio inclusivo e enfrentar os desafios sociais. A abordagem para permitir a descarbonização logística mira a neutralidade de carbono até 2050, apoiar soluções de transição logística e manter o foco em energias eficientes.

Entre os objetivos de descarbonização, a MSC está comprometida com intensidade de carbono (EEOI) reduzida para 13,61 g/mt-nm até 2023, reduzindo-a em 70% até 2045 em relação à linha de base de 2008. A agenda prevê o primeiro navio com capacidade de emissão zero de carbono em serviço até 2030 e a completa neutralidade de carbono em 2050. Darr explica que a abordagem da MSC enfatiza a necessidade de uma colaboração aprimorada com diferentes atores e parceiros, alavancando interesses mútuos por meio de alianças construtivas e estratégicas.

“Envolvemo-nos com uma gama de stakeholders públicos e privados, associações de nossa indústria, governos, organizações não governamentais e outros parceiros de negócios relevantes para cumprir nossos compromissos de sustentabilidade”, afirma Darr. A MSC também contribuiu com conhecimento técnico por meio de parcerias bilaterais, além de participar de iniciativas multissetoriais para avançar na pesquisa e promover a produção de combustíveis marítimos de baixo e zero carbono.

A MSC prevê um futuro no qual o transporte marítimo se baseará em uma combinação de emissão zero de carbono com combustíveis de longa duração. O grupo acredita que a amônia verde e o metanol verde, provavelmente, se tornarão as escolhas dominantes de combustível para embarcações marítimas maiores, enquanto o hidrogênio verde pode ser usado para várias embarcações menores, com ciclos de reabastecimento mais curtos, além de ser uma matéria-prima para outras opções de combustível. Outra expectativa, segundo Darr, é que as baterias e células de combustível sejam usadas principalmente para transporte marítimo de curta distância, para embarcações menores e para complementar o armazenamento e a geração de energia existente.

Além dos combustíveis, a MSC vem investindo em tecnologias como parte da transição energética para alcançar seus objetivos de descarbonização. Os projetos da MSC, junto a seus parceiros, para a modernização de embarcações existentes e para a concepção dos navios do futuro abrangem o



desenvolvimento de sistemas de captura e armazenamento de carbono a bordo. “Enquanto continuamos avançando nas opções de emissão zero para longo prazo, reconhecemos a importância de trabalhar em paralelo em soluções de transição para o curto e médio prazo, além de adotar medidas adicionais para melhorar a eficiência de nossa frota”, frisa Darr.

A MSC busca soluções de transição, incluindo a adoção de combustíveis marítimos de baixo carbono disponíveis a curto prazo, além da implantação de biodiesel (biocombustível) por meio do programa de Carbon Insetting. Darr conta que a empresa também desenvolve cadeias de suprimentos com fornecedores de energia para biometano e biometanol, bem como GNL Bio e sintético, com esses combustíveis ainda apresentando desafios em termos de infraestrutura disponível nos portos e a necessidade de ampliação significativa da produção global.

“Melhorar nossa eficiência energética tem sido um elemento-chave dos esforços de descarbonização da MSC e esperamos que isso continue sendo fundamental para avançar em nosso caminho de descarbonização”, afirma Darr. Ele acrescenta que o plano de renovação de frota segue em curso, compreendendo novas construções e retrofits. O executivo destaca o trabalho com importantes parceiros no desenvolvimento de projetos e na manutenção de navios recém-construídos para estender sua vida útil, usando componentes inteligentes e a instalação de sensores.

A frota da MSC também se beneficiou de retrofits para potencializar a eficiência, incluindo a instalação de proas bulbosas aprimoradas e hélices marítimas (PBCF), bem como a otimização de revestimentos anti-incrustantes e limpeza do casco. Para as novas construções em andamento, a tecnologia de lubrificação de ar implantada é considerada inovadora para melhorar a eficiência da frota, que deverá reduzir as emissões de carbono em 1,6 milhão de toneladas ao longo do ciclo de vida das embarcações. Além de ajudar a obter economia de energia e emissões, o sistema visa minimizar ruídos, vibrações e incrustações por meio de um “cobertor” de bolhas de ar na superfície do casco da embarcação, reduzindo a resistência criada pelo casco ao deslizar o mar.

A MSC também vem implementando um sistema avançado baseado em dados, destinado a resultar em máxima eficiência energética para a frota, bem como para seus navios fretados de longo prazo. O sistema combina dados meteorológicos em tempo real com captura em alta frequência de dados relacionados às condições de operação dos dispositivos de economia de energia instalados nos motores principal e auxiliar, permitindo análise detalhada e ajuste desses dispositivos para otimizar o consumo de combustível. O sistema permite que os planners determinem a rota e a velocidade ideal para os navios. O gerenciamento de embarcações da MSC também contará cada vez mais com o uso de inteligência artificial (IA) e machine learning.

A Aliança, subsidiária do grupo Maersk, avalia que o gerenciamento de sua frota e movimentos adotados por outras empresas que atuam na cabotagem brasileira caminham na direção de retrofits e de upgrades em alguns equipamentos, não somente motores, a fim de aumentar a eficiência das embarcações. O gestor da frota da Aliança, Carlos Rocha, percebe que o diálogo sobre eficiência tem sido intenso na frota brasileira. Para Rocha, os principais parceiros das empresas que atuam no transporte marítimo serão os próprios clientes, que vão precisar dividir toda a responsabilidade que o tema exige.

Rocha considera que as discussões já trarão impactos para as próximas embarcações que chegarão ao Brasil, apesar de a eficiência energética não ser um tema necessariamente novo no setor. Ele lembra que, por volta de 2010, os navios já eram certificados com índices de eficiência. O gestor da frota da Aliança acrescentou que os navios de hoje evoluíram bastante e não se comparam com os de 10 anos atrás.

O engenheiro diz que todos os motores marítimos já possuem limitações regulatórias de performance de emissões. Ele também cita que, além dos motores, existem outras ações correndo paralelamente, como tintas menos poluentes e sistemas projetados para melhorar a eficiência das embarcações e o uso de equipamentos, reduzindo emissões e os custos operacionais. Segundo o



gestor da frota da empresa, além do combustível mais limpo é preciso reduzir o consumo de forma inteligente.

Rocha conta que a Maersk vem investindo pesado no desenvolvimento de combustíveis marítimos limpos e explicou que as empresas do setor vivem o dilema de encomendar navios que tenham disponibilidade de abastecimento, ao mesmo tempo que os produtores precisam de um número relevante de navios eficientes para que possam desenvolver estruturas de fornecimento. Outro desafio é desenvolver fontes alternativas que sejam efetivamente limpas, renováveis e possuam escala.

Rocha observa que dos 200 maiores clientes da Maersk, 100 já estão empenhados em atender o conceito net zero, pressionando para que a cadeia logística toda vá nessa direção. "Esse é um movimento que conta com grandes empresas e, fundamentalmente, com clientes, que também possuem seus clientes. É uma espiral positiva que não vai ter volta", analisa Rocha.

A Hidrovias do Brasil (HBSA) espera começar a operar no início de 2023 seus dois empurradores elétricos, encomendados ao estaleiro Belov (BA). O presidente da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, destaca que o cronograma está em dia e que as duas unidades serão entregues até o final de 2022. Em maio, Schettino visitou as obras no estaleiro e acompanhou a montagem dos racks de bateria. O projeto integra a plataforma de sustentabilidade apresentada pela companhia, que inclui seis compromissos principais e metas para alcançar a operação de carbono neutro em 2030, com 50% das metas de redução até 2025.

"Temos intenção de dar seguimento a esse processo de eletrificação da frota. Estamos analisando o projeto de navio com tecnologia híbrida (GNL e diesel) para operar eventualmente na cabotagem", disse Schettino durante entrevista coletiva sobre o lançamento da plataforma. Ele destaca que é uma tecnologia inovadora que vai operar nos terminais da empresa na Bacia Amazônica. "É o início da eletrificação da nossa frota, mas não vamos parar por aí. Temos ambições agressivas para o futuro", acrescenta Schettino.

O executivo diz que a encomenda dos dois primeiros empurradores de manobra diesel-elétricos do mundo já caminhava na direção de práticas sustentáveis. Schettino ressalta que é um projeto feito pela companhia, com um estaleiro brasileiro e fornecedores locais contratados. "Vamos ter um barco que, na sua operação ao longo do ano, acaba reduzindo a emissão equivalente a quase 500 automóveis e outras iniciativas para tornar a matriz mais limpa", destaca.

A diretora de sustentabilidade da empresa, Fabiana Gomes, acrescenta que cerca de 90% das operações em terra do grupo na região Norte possuem fontes de energia renovável. Ela destaca que, além da eletrificação, existem possibilidades de operação da frota utilizando outros tipos de combustível, como o gás natural liquefeito (GNL). Fabiana também cita um projeto em andamento para implantação de placas solares no teto dos terminais e armazéns do grupo. "A matriz energética hoje é tema estratégico da companhia, que olhamos com muito cuidado na navegação e na operação em terra", afirmou na coletiva.

A empresa também avalia a possibilidade de incluir no programa um projeto para instalação de placas desse tipo em barcas, o que ainda esbarra em questões técnicas e de escala. "É uma possibilidade que estamos estudando. Nada impede que consigamos desenvolvê-la e colocar na nossa operação. Temos olhado para isso com bastante cuidado", conta Fabiana.

Schettino acrescenta que a implantação das placas solares é mais simples em silos e nos tetos de armazéns por serem áreas de exposição estática. Ele compara que as barcas são dinâmicas e dispõem de tampas removíveis. O presidente da empresa pondera que os grandes comboios têm áreas de exposição relevantes. Os maiores chegam a transportar o equivalente a 1.500-1.600 caminhões, como o super comboio com 35 barcas que pode carregar de 65.000 a 75.000 toneladas. "Existe uma potencialidade para explorar essa matriz de célula fotovoltaica que é muito



grande, em terra e nos ativos de navegação. Mas começaremos com a mais simples: terminais”, explica Schettino.

A HBSA investiu em torno de US\$ 1,2 bilhão para tornar sua matriz de transportes mais sustentável em todo seu sistema logístico. A companhia hoje tem cerca de 20 milhões de toneladas de capacidade de transporte nos corredores norte (Miritituba-Barcarena e Pará) e sul (hidrovia Paraguai-Paraná). “Continuamos com investimentos que melhoram a matriz de transportes”, frisa Schettino. De acordo com o inventário de emissões de gases de efeito estufa, a Hidrovias do Brasil emitiu 4 gramas de CO2 equivalente por quilômetro útil — índice considerado três vezes menor que os demais modais mais utilizados na logística brasileira.

O Compromisso Sustentável da Hidrovias do Brasil estabeleceu metas de curto (até 2022), médio (até 2024) e longo prazos (até 2025), alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU). Os seis compromissos centrais são: ‘Mudanças Climáticas’; ‘Ética e Transparência’; ‘Cadeia de Valor’; ‘Impactos Ambientais’; ‘Desenvolvimento Local e Humano e Saúde’; ‘Segurança e Desenvolvimento do Colaborador’.

Um dos compromissos tem por objetivo a adoção de ações para garantir que 100% dos clientes de grãos do sistema norte sejam signatários e façam adesão formal à moratória da soja, alcançando 100% dos fornecedores estratégicos homologados nos critérios de ESG (boas práticas socioambientais e de governança). A plataforma prevê ainda efetivar todos os sistemas de controles ambientais e encaminhar a destinação sustentável para os resíduos gerados nas operações.

A fase 1 do plano de trabalho para a descarbonização do setor de navegação, adotado na sessão 76 do MEPC, realizada em junho de 2021, foi cumprida entre as primaveras de 2021 e de 2022 no hemisfério norte. A etapa previa a apresentação de medidas de mitigação visando alcançar os níveis de ambição da estratégia inicial. Para isso, foram submetidas medidas propondo o estabelecimento de um conselho/fundo internacional de pesquisa marítima (IMRB/F, na sigla em inglês), de precificação de consumo e de emissões de GHG, de padrão máximo de emissões para os ciclos de vida dos combustíveis e de adoção de um mecanismo internacional para financiamento e recompensa para sustentabilidade marítima (IMSF&R, no original). Este último, copatrocinado por Brasil, Argentina, China, África do Sul e Emirados Árabes Unidos e apoiado por vários países-membros da IMO, visando recompensar os navios de alta eficiência energética e taxar aqueles de baixo rendimento.

Neste mesmo período, foi confirmada para 2023 a revisão da estratégia inicial da IMO destinada à mitigação de gases GHG. Nesta revisão devem ser debatidos, com vistas à adoção, quantificação dos níveis de ambição, processo de avaliação de impacto sobre os Estados, os “princípios guia” das ações e os tipos de medidas de mitigação a serem adotadas, dentre outros vários aspectos. Nos últimos 12 meses, também foi decidido que os combustíveis de baixo ou zero carbono, que venham a constituir a transição ou substituição dos fósseis, devam ser verificados em seu ciclo de vida para que seja possível avaliá-los, em termos de emissões, em todo o processo de produção e distribuição.

O CMG Fernando Alberto Gomes da Costa, coordenador do Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Diretoria de Portos e Costas (DPC), explica que a contabilização das emissões que porventura ocorram em terra na fase upstream (exploração e produção) é da responsabilidade dos países onde se encontram a infraestrutura de produção e logística dos combustíveis, porém a avaliação de eficiência energética dos navios que os consome provavelmente será impactada positiva ou negativamente em função de processos produtivos dos combustíveis mais ou menos emissores, ao serem comparados a um padrão a ser estabelecido.

O coordenador diz que as autoridades brasileiras, bem como o setor marítimo, se preocupam com a possibilidade de adoção de aumento de exigências para os níveis de ambição, hoje fixados em redução da intensidade de carbono em 40% em 2030 e 70% em 2050, ano em que também deverá

haver uma redução em 50% nas emissões totais — tendo 2008 como referência, por ocasião da revisão da estratégia inicial, prevista para ser realizada em 2023.

“Acompanhamos com apreensão a precificação do consumo de combustíveis e/ou das emissões de GHG, sem os devidos critérios que atendam as especificidades do setor, o que pode implicar maior encarecimento do preço dos fretes sem conseguir o embarque de tecnologia de menor emissão ou a otimização do emprego operacional das embarcações”, relata Costa.

Outra preocupação, segundo Costa, é a aprovação de medidas de mitigação submetidas na fase 1 do plano de trabalho sem a realização de uma avaliação de impactos ampla e detalhada sobre os Estados, cujo propósito é o de conseguir a maior abrangência das medidas associada ao menor impacto sobre as populações dos países, adotando um cuidado especial em relação aos pequenos estados insulares em desenvolvimento (Small Island Developing States — SIDS) e países menos desenvolvidos (Least Developed Countries — LDCs).

A autoridade marítima brasileira também espera que a IMO empregue com critério os recursos porventura arrecadados pelas medidas de mitigação, focando não apenas as tecnologias menos emissoras, mas também a necessidade de adequação da infraestrutura em terra, para que não haja problemas de logística no fornecimento dos novos combustíveis de baixo e zero carbono.

Para a autoridade marítima, a exigência da regra 14 do anexo VI da Marpol, conhecida como IMO 2020, foi exitosa porque houve uma adaptação mundial da infraestrutura ao fornecimento de combustíveis de teor de enxofre igual ou menor que 0,5% m/m que não implicou aumento expressivo dos preços desses combustíveis, aumento este que constituía uma das preocupações do setor. Também não foram constatados problemas de estabilidade nos novos combustíveis e/ou de incompatibilidade entre os processos de refino e blending adotados em suas produções.

Costa explica que houve, por parte das companhias e das embarcações, o envio de mensagens Evidence of non-availability of compliant fuel oil à IMO, porém a maior parte desses relatos foi decorrente da falta de conhecimento da existência no módulo Marpol Annex VI do Global Integrated Shipping Information System (GISIS) no site da IMO da relação dos portos fornecedores do combustível de baixo teor de enxofre.

Os normativos das convenções internacionais que abordam temas sobre descarbonização do setor de navegação são considerados um aspecto importante na agenda da autoridade marítima brasileira, pois dizem respeito ao dia a dia das embarcações e das companhias responsáveis por suas operações. Costa afirma que, atualmente, estão sendo redigidas em ritmo acelerado diversas orientações, diretrizes e alterações ao anexo VI da Marpol, visando a implementação criteriosa das medidas de mitigação e de todas as ações delas decorrentes.

Costa cita a revisão e adoção dos indicadores técnicos de eficiência energética — de novos navios (EEDI) e de embarcações existentes (EEXI), além do indicador operacional Carbon Intensity Indicator (CII) ainda este ano, associados aos correspondentes registros no Plano de gerenciamento de eficiência energética de navios (SEEMP), que também foi modificado. Estão ainda em fase de elaboração vários outros textos normativos que precisam ser acompanhados com atenção pelo setor comercial marítimo para que não haja problemas com os prazos de seus cumprimentos. “A redação de todos esses instrumentos no âmbito da IMO vem recebendo contribuições da autoridade marítima brasileira, que os internalizará assim que forem aprovados”, conta Costa.

Durante o período mais crítico da pandemia, a representação brasileira junto à IMO observou certo atraso no andamento das ações voltadas à mitigação, uma vez que as sessões destinadas à elaboração, debates e a adoção das normas passaram a ser realizadas por meio virtual. A autoridade marítima brasileira verificou que a eficiência desse modo de trabalho ficou aquém da decorrente de reuniões presenciais, normalmente realizadas na sede da IMO, uma vez que esta

última possibilita a realização de reuniões de maior duração sem ser impactadas pelas restrições de acesso aos links das sessões e/ou dos fusos horários das localidades dos participantes.

Essa situação implicou uma demanda reprimida de ações que impactou não apenas o andamento das providências relativas à consecução dos níveis de ambição da estratégia IMO GHG, mas também a apreciação dos demais assuntos no âmbito do comitê do MEPC. Entre eles a condução da fase de construção de experiência da Convenção Internacional para controle e gerenciamento de sedimentos e água de lastro de navios (BWM 2004), as decisões sobre a água de descarte do sistema de limpeza de gases de escape (EGCS) e a elaboração do plano de ação para reduzir o lixo plástico marinho, dentre outros.

Para o segundo semestre de 2022, existe previsão de retorno às reuniões presenciais, o que deverá normalizar o ritmo de adoção das providências da IMO relativas aos assuntos em debate no âmbito do comitê MEPC. “A autoridade marítima brasileira integra e coordena as ações dentro da estrutura do Brasil para tratar dos assuntos da IMO e convida toda a comunidade marítima a fazer parte deste processo para que a proteção ao meio ambiente marinho ocorra de forma eficiente e eficaz”, ressalta Costa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/09/2022

TRABALHAR EM EMBARCAÇÕES GIGANTES TEM SIDO UM GRANDE DESAFIO PARA A EFICIÊNCIA DAS TRIPULAÇÕES

Por Marjorie Avelar NAVEGAÇÃO 05 Setembro 2022



Tripulações experientes e qualificadas fazem diferença no transporte marítimo e há no mundo hoje um alerta, uma vez que o mar parece não ser tão atraente para os mais jovens. “Esse é um ponto de grande atenção, especialmente para os dias atuais, em que o consumo está em alta e isso pressiona o setor de transporte marítimo. Algo em torno de 75% dos acidentes em navegação ocorrem por falha humana, o que requer profissionais experientes e capacitados”, avalia Daniel Sanches, diretor regional de Marine da AGCS Íbero/Latam.

De acordo com ele, esse deficit de mão de obra passa por outro grande desafio: o porte dos navios, que estão cada vez maiores. Atualmente, o navio de contêiner com maior capacidade carrega 24 mil TEUs. Cinco décadas atrás, o navio de maior capacidade carregava 1,53 mil TEUs, ou seja, em tamanho, os navios aumentaram 16 vezes nos últimos 50 anos.

Diretor de Marine e Cargo da Consultoria de Riscos e Corretora de Seguros Marsh Brasil, Sérgio Caron destaca que muitas empresas marítimas estão aumentando suas frotas e demandando a construção de novos navios com capacidade maiores de carga. “De acordo com a Bimco, donos de embarcações solicitaram em período recente a construção de 381 navios porta-contêineres, totalizando 23,44 milhões de TEUs, um recorde para um período tão curto”, informa ele. Já para o diretor da AGCS Íbero/Latam, além do tamanho das embarcações, suas características dimensionais merecem destaque, especialmente em relação a navios do tipo roll-on/roll-off (ro-ro), que são utilizados para o transporte de veículos. “Essa categoria de navio é caracterizada por possuir grandes espaços abertos, onde são acondicionados e movimentados os veículos transportados. Isso, além de interferir na estabilidade dos navios, também facilita que as chamas de eventual incêndio se alastrem mais rapidamente, durante esse tipo de evento”, alerta.

Conforme Sanches, o risco de incêndio em navios ro-ro sempre foi um ponto de atenção e tem se tornado ainda maior em virtude dos carros elétricos, considerando o uso de bateria de lítio em eventos de incêndio.

Considerando que 75% dos acidentes ocorrem por falha humana, ele analisa que a ausência de processos e treinamentos para os profissionais envolvidos é outro fator que contribui para o aumento desses riscos, durante o transporte marítimo. “Apesar de não haver correção clara, também olhamos com cautela para a idade das embarcações. Observa-se que navios mais antigos possuem menos mecanismos de controle e prevenção de perdas. Por isso, também levamos isso em conta, em nossas análises.”

A crise sanitária global decorrente da pandemia de Covid-19 afetou tanto o trabalho de profissionais como os negócios do setor de seguros marítimos, conforme avalia o diretor de Marine da Marsh Brasil, Sérgio Caron. “Nosso setor manteve suas atividades, à medida do possível. No entanto, alguns países passaram a proibir a entrada de marinheiros e eles acabaram ficando um longo período — vários deles, durante mais de um ano — sem poder sair dos navios”, lembra. Em sua opinião, diante desse cenário, esses profissionais começaram a refletir se valia a pena seguir na profissão, levando muitos a optarem por uma mudança de carreira/área de atuação. “Se as condições para esses trabalhadores não melhorarem de forma considerável, cada vez teremos menos jovens interessados em ingressar nesse setor”, alerta o diretor da Marsh Brasil, ressaltando que, como consequência desse cenário, há menos trabalhadores em geral e com menos experiência, o que pode acarretar um aumento de acidentes marítimos.

Para sanar os riscos no transporte marítimo, Daniel Sanches relata que a Íbero/Latam tem investido em gerenciamento de riscos, especialmente em ações voltadas à prevenção de Machinery Damage. “Nosso trabalho é realizado em conjunto com as demais partes envolvidas, com foco na preparação da tripulação para agir, de maneira mais segura, em casos de emergência.”

O diretor da Marsh Brasil, Sérgio Caron, fez outro alerta sobre o aumento de frotas e navios maiores, em relação aos riscos dentro dessas embarcações. “Podemos ter maiores registros de acidentes marítimos por causa de uma quantidade maior de viagens. Além disso, navios maiores podem ser um problema para as áreas de infraestrutura dos terminais portuários, onde muitos não possuem a infraestrutura necessária para recebê-los, calado insuficiente, píer de atracação, capacidade de armazenamento do terminal, entre outros”, pontua Caron. Na visão dele, da mesma maneira, a segurança no mar pode ser afetada por esses navios, uma vez que as embarcações maiores tendem a causar incidentes de maiores proporções. “Podem acontecer grandes colisões, por exemplo, em locais de maiores fluxos de navios e onde há pouco espaço para manobra, tais como o Canal de Suez ou o Canal do Panamá.”

Em uma visão mais ampla de negócio, Daniel Sanches, diretor da AGCS Íbero/Latam, ressalta os impactos da guerra no leste europeu sobre o setor de transporte marítimo. “Não somente por conta das cargas que estão retidas e impedidas de saírem da Ucrânia, por imposição da Rússia, mas também pela representatividade de ambas as economias, além do efeito colateral das sanções aplicadas pelos demais países, o que tem agravado os desafios econômicos no contexto global”, afirma o executivo. O cenário das economias mundiais também trouxe outros aspectos, que têm influenciado diretamente nos custos do transporte pelo mar e, conseqüentemente, dos seguros marítimos. “Obstruções de rota têm resultado em um transporte mais longo e, naturalmente, isso implica maior risco que, por sua vez, implica maior custo para a cadeia. Outro fator relevante é a inflação global, que foi diretamente influenciada pela pandemia de Covid-19 e tem sido agravada pela guerra no leste europeu”, comenta Sanches.

Sobre o volume de indenizações dos seguros marítimos, ele diz que há uma dicotomia quando as perdas no transporte marítimo são analisadas: “Observamos um crescimento significativo na frequência de perdas, em especial para aquelas voltadas a Machinery Damage. Por outro lado, houve uma queda significativa no número de perdas por total loss, cuja redução chegou a 57%, em uma década”.

Todos os setores da economia, tanto aqui quanto lá fora, vêm sofrendo com a crise econômica mundial causada, principalmente, pela pandemia e, mais recentemente, pela guerra entre Rússia e



Ucrânia. Em decorrência dessa crise, estima-se que haja um menor investimento em manutenção dos navios, como parte da redução de despesas das empresas marítimas, avalia Sérgio Caron, diretor de Marine da Marsh Brasil. “Além disso, vale lembrar que a demanda está em alta, o que dificulta na docagem de embarcações para reparos/manutenções. Diante desse cenário, podemos esperar um aumento em acidentes no setor marítimo”, alerta.

Ao analisar essa situação, associando-a ao segmento de seguros marítimos, ele destaca que os custos vêm aumentando desde 2018, em âmbito global. “Estamos vendo, além disso, restrições de coberturas e redução de capacidade no mercado. Mas observamos que, no último trimestre de 2021 e primeiro trimestre deste ano, esse cenário está melhorando aos poucos. Estamos verificando uma manutenção nos prêmios ofertados nas renovações [dos seguros marítimos], mas ainda não temos como garantir se a tendência será essa ou se voltaremos a ter aumentos”, relata Caron.

Segundo ele, esse momento flat do setor de seguros marítimos está ligado ao fato de que novos concorrentes estão chegando, o que tem elevado a oferta de capacidade e a competição. “Consequentemente, há uma tendência na redução dos prêmios. Todavia, ainda temos impactos nos mercados decorrentes da Covid-19, do acidente no Canal de Suez e da crise da Rússia-Ucrânia.”

Como forma de ajudar a não impactar os prêmios de seguros no setor marítimo, muitas seguradoras vêm buscando incluir cláusulas mais rígidas, a serem atendidas pelos segurados, a fim de mitigar os riscos, agravos em franquias, exclusão de algumas coberturas acessórias, que eram oferecidas de forma gratuita, além da exclusão de algumas operações do segurado, como viagem única e cobertura para uma única embarcação. Os mercados ainda podem ofertar essas coberturas, mas com a cobrança de prêmio adicional. Falando especificamente do Brasil, Caron avalia que nos últimos cinco anos houve um aumento no prêmio de seguros pago pelos mercados, com redução em 2021, segundo a Superintendência de Seguros Privados (Susep).

Informações da Lloyd’s List Intelligence Casualty Statistics indicaram que o número de acidentes com navios com capacidade acima de 100GT diminuiu 57% na última década, em todo o mundo. “Em 2020, tivemos 127 acidentes e, no ano passado, apenas 54. Se formos além, o número é ainda melhor, em comparação ao início dos anos 90, quando os acidentes com navios passavam de 200 por ano”, informou Caron. Em termos de valores, ele destaca as reduções nos sinistros de P&I (Proteção e Indenização) e de Cascos Marítimos, principalmente em 2020, após a drástica queda no número de viagens com o início da pandemia. Porém, esse número positivo poderá ser impactado, no futuro, com as regulações dos sinistros reclamados e referentes ao acidente com o navio Ever Given. De acordo com a resseguradora Scor, as perdas podem chegar a US\$ 2 bilhões para os mercados seguradores.

O Ever Given, um dos maiores navios porta-contêineres do mundo, com 400 metros de comprimento, 59 de largura e tonelage de 224 mil toneladas, sofreu um acidente e ficou encalhado no estratégico Canal de Suez, a via navegável que liga o Mar Vermelho ao Mediterrâneo. O evento causou um bloqueio na circulação de outros navios e demais embarcações, além de um grande congestionamento em uma das principais artérias do transporte marítimo global.

Aqui, no Brasil, Caron disse que a sinistralidade vem se mantendo entre 50% e 60%. No entanto, houve um aumento no ano passado, segundo a Susep.

Quanto aos seguros de cascos marítimos e P&I, o diretor da Marsh Brasil afirma que as empresas vêm buscando se adaptar ao momento do setor, até para que possam ofertar outras coberturas, considerando os novos riscos que vêm surgindo. “Como exemplo, muitos dos clubes de P&I ofereceram cobertura para todas as despesas que seus membros sofreram com a Covid-19 — como testagem da tripulação, limpeza e higienização de embarcações, entre outros.”

Diretor técnico da Global Opsi (empresa do Grupo Fiduciam), Luiz Mauricio Janela informa que, mais recentemente, os principais sinistros voltados para a segurança marítima foram relacionados

ao momento do abastecimento de combustíveis, o que denota que os cuidados devem ser redobrados nessas ocasiões. “Com relação a sinistros, não tivemos registros que exigissem indenização, por parte das seguradoras ou clubes de P&I, mas tivemos alguns incidentes reportados”, acrescenta. Os chamados P&I Clubs (Clubes de Seguro Marítimo e de Prêmio Fixo) são organizações sem fins lucrativos, formados por armadores, com o objetivo de complementar o seguro marítimo convencional, aumentando a proteção dos navios de longo curso, bem como de suas respectivas cargas e tripulação.

Considerando as renovações via Global Opsi, Janela relata que, aos clubes de P&I, foram solicitados aumentos gerais que variaram entre 5% e 15% para todos os membros, mesmo para aqueles sem histórico de sinistros. “O motivo informado se deve a alguns fatores, como os sinistros relacionados à Covid-19, que ainda continuaram neste ano; o volume de grandes sinistros, que atingem o pool de clubes de P&I; além da alta inflação mundial.”

No que diz respeito ao mercado de prêmio fixo, o diretor técnico da Global Opsi menciona que os aumentos gerais chegaram à casa de dois dígitos, girando entre 15% e 20%. “As justificativas levantadas pelas seguradoras é que a exposição a grandes sinistros aumentou, dramaticamente, assim como o custo de estabelecer e defender a responsabilidade dos armadores. Embora os sinistros muito grandes sigam a tendência de ficarem com os armadores maiores, o mercado dos pequenos armadores também foi afetado”, ressalta Janela.

Para o diretor da Marsh Brasil Sergio Caron, além da situação generalizada da economia do Brasil e do restante do mundo, existem outros pontos de atenção e preocupação, que podem trazer impactos nos próximos anos, acarretando possíveis perdas futuras tanto para o setor marítimo como para o segmento de seguros. Ele cita a descarbonização das embarcações; novas regulamentações ambientais; demandas sociais sustentáveis; implantação de Big Data e tecnologias de Inteligência Artificial (IA); congestionamento de mercadorias em todos os portos do mundo, devido aos atrasos causados pela crise sanitária de Covid-19; navios que ficaram muito tempo parados e serão reativados sem as devidas manutenções, entre outras. Também destaca que, além dos problemas da falta de mão de obra qualificada, das consequências da pandemia e da crise econômica mundial, também há outros fatores que trazem riscos ao setor de navegação: o terrorismo e a pirataria. “Na região amazônica, inclusive, temos muitos casos de roubo de cargas de combustíveis, fora os riscos cibernéticos e vazamentos de dados”, disse.

Na visão dele, as tecnologias — que otimizam e melhoram quaisquer operações ou atividades — trazem impactos positivos para o setor marítimo. “Mas com as novas tecnologias, as preocupações com acidentes aumentaram. É esperado o crescimento da frota de navios não-tripulados, operados de forma remota. E como estamos falando de novas operações, alguns tipos de acidentes deverão ser mitigados, conforme o setor for ganhando mais experiência com essas novas operações”, avalia Caron.

O diretor da Marsh Brasil destaca como importante os ataques cibernéticos que vêm crescendo como um todo e em todos os setores, podendo ocasionar acidentes no setor marítimo, seja em embarcações tripuladas ou não-tripuladas. “Com esses ataques, podem ainda ocorrer o vazamento de dados confidenciais, causando potenciais processos contra as empresas do setor marítimo, além de erros no envio de cargas, controle de entregas e outros fatores”, alertou. Segundo Caron, o mercado de seguros está bastante focado em buscar soluções que cubram os riscos cibernéticos, que vêm aumentando ao longo dos anos.

Seguradoras e resseguradoras também estão valorizando e questionando os segurados em torno de políticas ESG dessas empresas [Environmental, Social and Governance, em inglês]. Empresas com uma classificação de ESG boa tendem a ter melhores condições de seguros, seja nos prêmios cobrados, na capacidade ofertada pelo mercado e nas franquias mais atrativas ao segurado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

CADEIA LOGÍSTICA DE GNL NO BRASIL AINDA ESBARRA EM FALTA DE DEMANDA E DE INFRAESTRUTURA INTEGRADA

Por Danilo Oliveira *PORTOS E LOGÍSTICA 05 Setembro 2022*



A cadeia logística de gás natural liquefeito (GNL) tem espaço para se desenvolver no Brasil. Os desafios, segundo analistas, passam por aumento de demandas do setor industrial e de investimentos em infraestrutura em terra e mar para conectar o processo da produção até a distribuição. Os especialistas percebem a atração de novos players a partir das mudanças recentes na legislação, com aparente interesse em soluções integradas para interiorizar o gás natural no país. Projetos de navios de regaseificação e de unidades flutuantes vêm ganhando espaço e encontrando suporte nos portos mais próximos. A viabilidade para exportação do GNL extraído no pré-sal ainda precisa de maturação de um modelo. Além disso, os grandes fornecedores globais estão atentos para aumentar a oferta de GNL a países europeus que querem alternativas para diminuir a dependência do gás russo, o que pode inflar os preços do gás no mercado mundial.

Para o pesquisador João Victor Marques Cardoso, da FGV Energia, o novo marco regulatório do gás contribui com o desenvolvimento da cadeia logística em uma série de aspectos. Entre eles, a regulação simplificada para a construção de novos gasodutos, pois a Nova Lei do Gás (Lei 14.134/2021) mudou o regime de concessão, previsto na antiga Lei do Gás de (Lei 11.909/2009), para o de autorização. Ele avalia que o antigo regime de concessão não foi capaz de expandir a atual malha de 9,4 mil quilômetros de gasodutos de transporte, considerada muito aquém para um país de território continental como o Brasil.

Já o modelo de autorização pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) segue práticas internacionais bem-sucedidas, visando o aumento da concorrência entre agentes. Da mesma forma, ele considera que o regime de autorização concerne à estocagem subterrânea do gás, com o objetivo de garantir segurança e flexibilidade da oferta, e redução de risco para os agentes.

Cardoso avalia que a redução do risco é importante para o desenvolvimento do mercado de GNL, que enfrenta a barreira comercial do descasamento entre volume elevado de gás para uma operação eficiente dos terminais flutuantes de regaseificação e a menor demanda do consumidor industrial e termelétrico. “A regulação simplificada para a estocagem minimiza esse entrave comercial para o consumidor final, protegendo-o também da volatilidade dos preços”, explica Cardoso.

Com a mudança do regime de concessão para o de autorização, a nova Lei do Gás veda relações societárias entre o carregador e o transportador, obriga a cessão de capacidade e o livre acesso de terceiros aos gasodutos, instalações de estocagem, unidades de processamento do gás e terminais de GNL. “Esses pontos são particularmente importantes porque desverticalizam um mercado onde a Petrobras exercia monopólio e conferem segurança jurídica para que novos agentes atuem de forma competitiva em um ambiente operacional transparente, com capacidade e tarifas disponíveis”, analisa Cardoso.

Até então, a Petrobras era o único importador de GNL do Brasil, com três terminais de importação e regaseificação flutuantes em Pecém, na Baía de Guanabara (Rio de Janeiro) e Baía de Todos os Santos (Bahia). Com a abertura do mercado de gás, esse cenário vem mudando. Em 2020, entraram em operação dois terminais de GNL vinculados a termelétricas, em Barra dos Coqueiros, Sergipe, pela Celse (adquirida pela Eneva), e no Porto do Açú, Rio de Janeiro.

O Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia, anteriormente da Petrobras, foi arrendado em 2021 à Excelerate Energy, o que também incluiu os ativos de geração de energia elétrica do



Terminal de Madre de Deus. Outros 12 projetos de terminais foram destacados em nota técnica da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), com destaque para os terminais mais avançados no Porto de Vila do Conde (PA) e Terminal Gás Sul (SC) pela New Fortress Energy; e em Santos (SP) pela Compass. Há também projetos importantes vinculados ao Porto Central, em Presidente Kennedy (ES), e ao Tepor, em Macaé (RJ).

Cardoso observa que, com o novo marco regulatório do gás e a estratégia da Petrobras alinhada ao compromisso com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) de abertura do mercado, há companhias privadas interessadas em fornecer gás para distribuidoras, como foi o caso pioneiro no país entre a Shell Energy e a Copergás, e em adquirir e construir terminais de GNL para atender à demanda principalmente de projetos termelétricos, mas também para o consumo industrial com a redução do volume necessário para a migração ao consumidor livre.

Na visão da FGV Energia, alguns fatores evidenciam que as cargas de GNL estão direcionadas à demanda da Europa, que tem por objetivo eliminar a dependência aos hidrocarbonetos importados da Rússia. A lista inclui o conflito na Ucrânia e as medidas adotadas pelos Estados Unidos e União Europeia contra a Rússia, o aumento dos investimentos em terminais de liquefação de gás nos Estados Unidos e Catar, os principais produtores mundiais, e os investimentos em terminais de regaseificação no velho continente.

Cardoso entende que, nessa conjuntura, torna-se propício aumentar a produção e exportar a partir de terminais de liquefação, embora este cenário ocorra em longo prazo a depender, de um lado, do aumento da produção do pré-sal com disponibilidade ao mercado interno com excedente exportável, e, por outro, do avanço da transição energética na Europa para a eletrificação com fontes renováveis e o hidrogênio renovável.

Para o pesquisador, a tendência brasileira atualmente é a interiorização mediante os diversos projetos de terminais flutuantes de regaseificação e a regulação adequada ao condicionamento do GNL a ser comercializado em pequena escala via cabotagem ou logística integrada com outros modais para atender ao interior do país. Ele acredita que os desafios do Brasil nesse mercado como um todo estão em pacificar o papel como insumo relevante para a transição energética dos consumidores industriais, garantir a oferta no longo prazo e avançar a desverticalização da indústria do gás.

Para o especialista, o crescimento e a competitividade do GNL dependem, primeiramente, da decisão do consumidor em utilizar o gás como alternativa a insumos de maior emissão de carbono como o óleo combustível nos processos industriais e o diesel ou o carvão nas termelétricas. Em segundo, a garantia da oferta no longo prazo. Com as reservas de gás associado no pré-sal, há a expectativa quanto à disponibilidade ao mercado, mas o desafio dos altos investimentos para uma infraestrutura de gasodutos de escoamento leva à reinjeção do gás produzido nos reservatórios. Dessa forma, apenas 40% da produção de gás são disponibilizados ao mercado.

Como a oferta de gás nacional não é suficiente para atender à demanda, mantém-se a dependência de importações da Bolívia. No entanto, persistem incertezas quanto ao gás boliviano, que carece de investimentos para expandir reservas e continuar atendendo à demanda brasileira no futuro. Recentemente, a Bolívia reduziu em 30% o envio de gás ao Brasil para atender ao aumento da demanda da Argentina no inverno, o que exige do planejamento energético brasileiro ampliar a oferta interna com produção nacional e importação via GNL.

Em tese, o GNL desempenharia um papel crescente no suprimento de gás às usinas térmicas e ao mercado industrial brasileiro, incluindo demandas regionais localizadas que não teriam perspectiva de receber o gás doméstico ou boliviano. Cardoso lembra que, há cinco anos, o mercado internacional de GNL desfrutava de excesso de oferta, sobrecapacidade de liquefação e preços baixos. “A atual conjuntura de tensão geopolítica e ambição da União Europeia em encontrar alternativas ao petróleo e gás da Rússia pressionaram a cotação do barril do petróleo acima dos US\$ 100”, ponderou Cardoso.



Como os preços do GNL estão vinculados ao barril de petróleo ou aos hubs internacionais de gás, sujeitos ao equilíbrio da oferta e demanda global, ao câmbio e às variáveis geopolíticas que afetam os preços, cria-se uma dificuldade para os grandes consumidores industriais e termelétricas negociarem contratos de suprimento mais baratos em um mercado no qual as cargas de GNL estão altamente concorridas. “Em um cenário de escassez nos reservatórios das hidrelétricas nacionais, os preços mais elevados do GNL pela acirrada demanda no mercado internacional, aumentariam o custo da energia elétrica brasileira com a ativação de mais térmicas”, avalia Cardoso.

O pesquisador também vê a necessidade de harmonização regulatória da nova Lei do Gás às legislações estaduais e o avanço da desverticalização, com cessão de capacidade e livre acesso a terceiros, a fim de criar um ambiente atrativo a novos investimentos e diversificação de agentes, com uma política que incentive investimentos em toda a cadeia de valor e regule as falhas de mercado como condutas não competitivas de monopólio ou oligopólio. “Futuramente, o aumento da concorrência vai viabilizar o estabelecimento de hubs de gás no Brasil, onde os compradores e vendedores interagem e definem com maior transparência os preços”, projeta Cardoso.

A New Fortress Energy (NFE), antiga Golar Power, é uma empresa que financia, constrói e opera infraestrutura e logística de gás natural, fornecendo soluções de energia integradas. No Brasil, a empresa tem em operação a usina térmica da Celse, integrada com o terminal do Porto de Sergipe. A NFE também desenvolve uma instalação de GNL em terra e uma usina de energia no Porto de Suape (PE). Dois dos principais projetos em andamento estão em Barcarena (PA), empreendimento de geração de energia elétrica a gás natural, e em São Francisco do Sul (SC), terminal integrado de GNL – recebimento, armazenamento, regaseificação e escoamento de gás.

O projeto da Gás Natural Açú (GNA), joint venture formada pela Prumo Logística, BP, Siemens e SPIC Brasil, compreende a implantação de duas térmicas movidas a gás natural (GNA I e GNA II) que, em conjunto, somam 3 GW de capacidade instalada, energia suficiente para atender cerca de 14 milhões de residências. Além das térmicas, o projeto compreende um terminal de regaseificação de GNL de 28 milhões de metros cúbicos/dia. Os projetos contam com financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

O CEO do Porto do Açú, José Firmo, diz que a primeira unidade do parque termelétrico do complexo portuário e industrial, com 1,3 GW de capacidade instalada, se encontra em operação e que a GNA II está em construção e poderá gerar até 1,7 GW. Ele destaca que o gás é visto como energia de transição e faz parte da estratégia brasileira de resiliência para o sistema elétrico. O executivo avalia que a GNA é um passo importante, na medida em que habilitou o potencial energético do Açú, que também olha uma série de projetos associados a energias renováveis.

O sócio da Leggio, Marcus D’Elia, tem observado projetos de GNL que estão chegando no Brasil, principalmente, para abastecimento térmico. Alguns conectam-se a malhas de dutos existentes, normalmente vinculados a térmicas e relacionados ao planejamento energético, conforme as demandas dos leilões da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e novas instalações de energia. Na visão da Leggio, ainda existem dificuldades para o Brasil ter um grande número de projetos industriais supridos por gás natural. Ele entende que FSRUs (unidades flutuantes de armazenamento e regaseificação, em tradução livre), como no Porto do Açú (RJ) e no projeto de São Francisco do Sul (SC), estão relacionadas ao gás com conexão de malha dutoviária.

Termelétricas e o setor industrial são os dois grandes consumidores de gás natural. D’Elia reforça que o ritmo de crescimento do consumo das usinas está diretamente ligado ao ritmo dos leilões para suprimento do consumo de energia elétrica. O consultor ressalta que hoje muitos projetos de térmicas no Brasil são supridos por produtos importados, e não do pré-sal. Dessa forma, os terminais marítimos recebem GNL importado e o crescimento de consumo nem sempre é abastecido com gás natural brasileiro. Atualmente, alguns projetos oferecem solução com termelétrica e porto, porém o gás em si é importado.

A Leggio não percebe uma grande movimentação para fusões e aquisições associada a projetos e ativos de logística do GNL. D'Élia nota que sempre existe a consolidação de players no mercado, porém avalia que acordos como o da Eneva para a aquisição da Celse não se caracterizam como um movimento disseminado. No final de maio, a Eneva, que atua na exploração e produção de gás natural e no fornecimento de soluções customizadas, anunciou a oferta de aquisição da Centrais Elétricas de Sergipe Participações (Celsepar), apresentada à NFE e à Ebrasil Energia. Pelo acordo negociado, a Eneva irá adquirir 100% das participações acionárias da Usina de Porto de Sergipe por R\$ 6,1 bilhões. Localizada em Barra dos Coqueiros, no litoral de Sergipe, a termelétrica da Celse tem capacidade de 1,6 GW.

D'Élia, da Leggio, diz que ainda não há investidores no país com a visão de liquefazer gás natural para exportar como GNL, o que não impede de mudar em cenários futuros. “Hoje não temos instalações portuárias no Brasil para exportação de gás natural. Mas isso pode ser pensado no futuro, em função do excedente de gás natural que teremos”, projeta D'Élia.

Para o consultor, a mudança na regulamentação do gás facilitou a comercialização do produto no país, o que não garante que haverá ampliação de demanda por conta desse melhor ambiente de negociação proporcionado pela lei do gás. Ele acredita que seja necessário um ritmo de leilões e novos projetos industriais, que precisam ser empresas intensivas no uso do gás. Ele cita produtores de fertilizantes ou empresas com altos-fornos que consomem muito óleo combustível e podem substituí-lo por gás natural.

“Para crescer a demanda, precisa-se desse tipo de consumidor porque o residencial representa uma fração pequena desse consumo, comparado aos demais usos. O primeiro ponto é garantir o adicional de demanda. O segundo é este gás natural ser competitivo em relação ao GNL importado”, analisa D'Élia.

O consultor considera que a lei do gás favoreceu a comercialização e a desverticalização entre operadores e produtores, mas não significa alavancar projetos porque grandes consumidores dependem dos leilões e dos novos projetos industriais. D'Élia destaca que ter disponibilidade do gasoduto próximo das regiões de produção, ou um porto associado, são diferenciais para projetos industriais.

D'Élia ressalta ainda que o GNL vem sendo desenvolvido como combustível para embarcações e caminhões, porém as tecnologias ainda não estão consolidadas. “Não sabemos se o mercado vai se direcionar para esse tipo de combustível no futuro. Não conseguimos enxergar se essa tecnologia será a vencedora nas diferentes tecnologias que poderiam substituir o óleo combustível. O ponto principal é que o gás tem uso importante no país e temos expectativa de crescer a aplicação de gás natural. Ainda aguardamos projetos para entender se crescerá mais rápido ou mais lentamente”, comenta o consultor.

Na visão da KPMG, o gás é protagonista no processo de transformação energética. “O primeiro passo foi dado com a lei do gás. Foi estabelecido o primeiro marco para a abertura do mercado de gás. Na sequência, foram fomentados alguns investimentos relacionados à venda dos gasodutos no Nordeste e no Sudeste, com empresas entrando no mercado. Foi um passo que começou a acontecer com a nova lei”, diz Anderson Dutra, sócio da KPMG.

Ele lembrou que a infraestrutura de ativos da Petrobras tem sido questionada por conta do monopólio. Existem questionamentos em relação a refinarias, dutos offshore e terminais. “A Petrobras vem tentando criar condições de mercado para haver maior competitividade. Todos têm cobrado da Petrobras um modelo e o Cade tem acompanhado”, diz Dutra.

“À medida que a Petrobras vai desinvestindo de seus ativos, chegam novos entrantes, empresas pequenas, o negócio avança e desenvolve áreas mais remotas e começamos a ver um efeito real de geração de empregos e melhoria de infraestrutura onde o poder público não atua”, complementa Dutra.



O consultor destaca que já existiam planos de diferentes modelos de negócios que começaram a acontecer em função do marco. Dutra identifica, porém, que ainda existem alguns gargalos que atrapalham a distribuição. Para o sócio da KPMG, não adianta regulamentar sem formas integradas para escoar o gás. Ele cita que a Petrobras começou a fomentar a utilização de terminais e dutos offshore, com parceiros da operadora na região com pagamento de uma tarifa mínima de compartilhamento de custos. Total, Equinor, Shell e empresas chinesas já caminham nessa direção.

O analista da KPMG considera que as empresas vêm se adaptando e que é possível chegar com gás onde hoje existem sistemas isolados. Dutra tem começado a ver movimentos relacionados à compressão do gás para escoamento em áreas na região Norte, nos locais em que não existe conexão com o sistema interligado. Nessa localidade, a distribuição é feita por caminhões, pressurizando o gás até a planta de regaseificação, injetando gás na térmica, permitindo alimentar sistemas isolados.

Em junho, a Karpowership Brasil Energia assinou um contrato de passagem com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) para a instalação pela empresa turca 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, uma FSRU de GNL, além da instalação de 36 torres temporárias para transmissão da energia gerada, ancoradas em terra e mar.

A CDRJ informou que as primeiras embarcações termelétricas atualmente se encontram atracadas no Porto de Angra dos Reis (RJ). As térmicas flutuantes Porsud I e II e Karkey I e II terão capacidade instalada total de 560 MW. A Karpowership afirma também que já teve a permissão das agências reguladoras Aneel (Energia Elétrica) e ANP (Petróleo, Gás e Biocombustíveis), para operar o empreendimento como uma das vencedoras do leilão de energia reserva com o uso do gás natural para geração de energia limpa em suas embarcações.

Ambientalistas questionam o processo de licenciamento, levantando possíveis impactos do projeto à fauna local. Eles alegam que a operação das termelétricas flutuantes na região ameaça os botos cinzas de extinção. Em maio, o Instituto Arayara alertou que a ausência de um estudo de impacto ambiental aprofundado está condenando a espécie. O instituto realizou uma série de notificações extrajudiciais pedindo a suspensão da licença ambiental do empreendimento termelétrico, emitida pelo Instituto Estadual do Ambiente (Inea), além do arquivamento do projeto.

O documento apontou seis irregularidades no processo de licenciamento e o descumprimento de leis municipais, estaduais, federais e internacionais. O Arayara argumenta que o projeto tem um porte e um potencial poluidor que impediriam a realização do Eia/Rima deste empreendimento. No começo de junho, o Ministério Público entrou com uma ação civil para tentar impedir a instalação de usinas flutuantes. Numa ação anterior, o MP havia tentado anular a licença de instalação das torres.

A Karpowership informou que o projeto recebeu a licença ambiental integrada (LAI) do Inea para início da implementação da pequena linha de transmissão no distrito industrial de Santa Cruz e aguarda a decisão sobre a licença de operação (LO) pelo órgão licenciador. O projeto também passou por análises da Marinha do Brasil, incluindo simulações realizadas pela praticagem no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP). A futura operação a ser realizada pela Karpowership tem previsão de duração de 44 meses, de acordo com o contrato, firmado em maio.

A CDRJ, que administra a zona poligonal do Porto de Itaguaí, estima arrecadar mais de R\$ 30 milhões durante o período de operação do projeto. Com a tarifa portuária, a CDRJ estima arrecadar em torno de R\$ 7,5 milhões por ano, totalizando cerca de R\$ 28 milhões pelo período de 44 meses, englobando o desenvolvimento e a operação do projeto, conforme as premissas do leilão de energia



de reserva, do qual a Karpowership foi uma das vencedoras. Além disso, são previstos outros R\$ 4 milhões com o contrato de passagem, totalizando R\$ 32 milhões.

De acordo com a autoridade portuária, o empreendimento foi apresentado com objetivo de garantir a continuidade e segurança do suprimento de energia no Brasil, tendo em vista o período de escassez hídrica excepcional, ocorrida ao longo de 2021, que resultou em baixos armazenamentos nos reservatórios das usinas hidrelétricas das principais bacias do país. A CDRJ estima que as operações do projeto integrado de GNL movimentem de 60.000 a 120.000 metros cúbicos por mês, dependendo da demanda energética do Brasil.

A autoridade portuária de Suape prospecta novos investimentos em superestrutura e obras dutoviárias para o complexo. A expectativa da administração é atrair players de grande porte com apetite para projetos termelétricos e para o mercado secundário de gás natural. O porto também tem projetos de ampliação dos arrendatários já instalados, com planos de ampliação do parque de tancagem.

O processo público para exploração do cais de múltiplos usos (CMU), aberto em junho do ano passado pela administração do complexo industrial e portuário, prevê contrato de cessão onerosa, para implantação de um terminal de regaseificação de GNL por intermédio de uma FSRU no cais multiuso, interligado à Estação de Transferência de Custódia (ETC). Ao todo, a estatal recebeu cinco manifestações de interesse neste processo: Sonne; Grupo Total; Compass/Edge; NFE/CH4; além da Oncorp.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) decidiu que a operação para movimentação de GNL pretendida para o CMU de Suape (PE) se enquadra no conceito de operação portuária. Os diretores da agência reguladora consideraram que o projeto deve ter aderência à classificação vocacional dada pelo plano de zoneamento (PDZ) do porto à área do cais multiuso. O posicionamento foi dado pela agência em resposta à consulta formulada pela Aruanã Energia (OnCorp), uma das empresas que manifestou interesse de operar GNL por intermédio de um navio do tipo FSRU.

Em julho, a diretoria colegiada da Antaq entendeu que o instrumento contratual possível para legitimar a exploração econômica da área do cais CMU para a atividade de regaseificação de GNL deve ser o contrato de uso temporário, para o curto prazo, e o contrato de arrendamento, para o longo prazo, conforme as normas de regência de cada modalidade contratual, devendo ser inserida na alternativa de acordo selecionada a ocupação do espelho d'água.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, determinou que a administração do Porto de Suape justifique a utilização do CMU, originalmente concebido para uso público, em caráter de exclusividade, levando em consideração critérios de otimização dos espaços e de obtenção de receitas a partir da nova atividade, de regaseificação, conforme as opções logísticas que deverão ser ofertadas e em contrapartida aos demais usuários que porventura se utilizem do CMU para movimentarem as demais cargas já consolidadas no porto organizado.

A Antaq também considerou que o pedido para cancelamento do chamamento público aberto em 2021 perdeu o objeto com a revogação pela autoridade portuária. Para a diretoria, não cabe à Antaq determinar o prosseguimento do processo para celebração de eventual contrato de cessão de uso onerosa porque a gestão dessa modalidade contratual compete à autonomia de gestão das próprias autoridades portuárias. Além disso, os diretores avaliaram que esse instrumento contratual não se mostrou compatível com a vocação operacional conferida pelo PDZ do porto organizado de Suape à área do CMU.

“O pedido da empresa Aruanã Energia S.A. (OnCorp) visando à publicização do EVTEA inerente ao processo de contratação via cessão de uso onerosa perdeu seu objeto, tendo em vista o entendimento favorável desta diretoria quanto à necessidade de utilização de instrumentos contratuais condizentes com a caracterização operacional da área do CMU, quais sejam, o contrato

de uso temporário (curto prazo) e contrato de arrendamento (longo prazo)”, justificou a diretoria da Antaq.

O CEO do Porto do Açu entende que o Brasil tem usado termelétricas para garantir a confiabilidade do sistema elétrico. Firmo lembra que, durante muito tempo, a Europa utilizou o gás como solução de baixo carbono, em relação ao carvão. “O sistema é resiliente quando é de base hidráulica, mas todas as mudanças climáticas e a escassez de reservatórios colocaram a necessidade de mais capacidade para dar resiliência ao sistema elétrico, já que energias à base dos ventos e do sol possuem intermitências em algum momento”, pondera Firmo.

Firmo menciona que especialistas de diferentes países acreditam que o mundo viverá uma matriz energética muito mais diversa nas próximas décadas. “Não existirá um único grande player de energia, como é o combustível fóssil hoje. Teremos todas energias se complementando, assegurando que a demanda seja atendida, ao mesmo tempo que não tenhamos problemas de suprimento na hora da necessidade de demanda”, projeta Firmo.

A sócia fundadora da ISKRA, Gabriela Timerman, diz que não se sabe o que acontecerá geopoliticamente nos próximos anos, porém será importante para os países terem condições de dar respostas rápidas às demandas energéticas. Ela acrescenta que, se perdurarem problemas já presentes trazidos pelas mudanças climáticas, o cenário poderá se agravar.

A especialista observa que na Europa os financiamentos já são mapeados pelos governos olhando para a transição energética. Ela deu o exemplo da Alemanha — com matriz diversificada, mas ainda dependente do gás russo — que precisou buscar alternativas diante da guerra na Ucrânia. Ela destaca que a pronta resposta dada pelos alemães só foi possível porque havia malha de gasodutos disponível para conexão de FSRU.

“Desafios geopolíticos serão catalisadores para acelerar essas soluções. Precisamos ser agentes ativos para que as mudanças ocorram e com maior viabilidade. Alguns estão olhando para hidrogênio e amônia porque veem o GNL como transição. Outros ainda veem de forma passiva”, comentou Gabriela, durante painel do evento Path to NetZero, promovido pela Wärtsilä Brasil em junho, no Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/09/2022

PORTO DE RIO GRANDE: DRAGAGEM TEM CONTRATOS DE LONGO PRAZO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 05 Setembro 2022

O Porto do Rio Grande (RS) planeja aumentar os embarques via Cone Sul, a partir da dragagem contínua de seu canal de acesso e do fechamento de contratos de longo prazo para manutenção. A administração do principal terminal portuário marítimo do Rio Grande do Sul espera que as dragagens contribuam para estreitar as ligações comerciais com portos de países membros do Mercosul, como Argentina e Uruguai. A dragagem contínua do canal de acesso atende a uma demanda de longa data das operadoras. A previsão é que os investimentos em dragagem variem entre R\$ 60 milhões e R\$ 80 milhões, com volumes a serem dragados entre 1 milhão e 2 milhões de metros cúbicos.

“Com o aumento do calado para 15 metros e, agora, com os contratos de manutenção [de dragagem], o Porto do Rio Grande está realmente se candidatando a um posicionamento mais firme no Conel Sul, principalmente com Uruguai e Argentina, graças à movimentação crescente de cargas pelas rodovias até nosso porto, por diversos fatores como disponibilidade, zero espera de navios, calado mais profundo, entre outros. Estamos trabalhando mais firmemente para nos tornarmos um hub sul dos portos”, disse Fernando Estima, gerente de planejamento e desenvolvimento do Porto do Rio Grande, à Portos e Navios.

De acordo com Estima, o complexo portuário nunca teve um canal homologado, mas recentemente conquistou esse feito. “Não queremos perdê-la, por ser uma certificação importante. Por isso, em um primeiro momento, estamos fazendo contratos de até cinco anos. Em um segundo momento, faremos a concessão do canal. Isso quer dizer que serão contratos permanentes para a dragagem de manutenção, o que não tínhamos antes”, ressaltou.

Estima destacou que esse tipo de serviço era realizado de cinco em cinco ou de seis em seis anos, levando ao acúmulo excessivo de sedimentos. “Isso onerava muito o nosso sistema, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental. Pela dragagem continuada será possível reduzir o volume dragado ao longo de uma década, porque, a cada ano que encontra um ‘alto fundo’, você extrai e evita o acúmulo de mais sedimentos”, explicou.

Oferecer a manutenção permanente da dragagem do canal, acrescentou Estima, deve evitar a sedimentação: “Não houve nenhum tipo de restrição do nosso calado, que é bastante dinâmico. O que houve foi uma identificação, em certos pontos, de algum tipo de assoreamento, daí o contrato de manutenção. Mais recentemente, o que registramos foram eventuais reposicionamentos de navios relacionadas ao cais ou terminais que, eventualmente, não dragaram seus berços”, ressaltou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022

WILSON SONS É A PRIMEIRA COMPANHIA DA AMÉRICA LATINA A INGRESSAR NO TIC 4.0, O COMITÊ GLOBAL DE INOVAÇÃO EM TERMINAIS PORTUÁRIOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04 Setembro 2022



Empresa foi aprovada como novo membro do TIC, que reúne players mundiais para adotar novas tecnologias, aumentando eficiência e produtividade do setor

A Wilson Sons foi selecionada e aprovada como novo membro do TIC 4.0 (Terminal Industry Committee ou Comitê da Indústria de Terminais), que coordena a implementação da 4ª revolução industrial no setor de movimentação de cargas. A Wilson Sons é a primeira companhia da América Latina a ingressar no TIC 4.0, que reúne players globais

tanto da indústria de operadores de terminais quanto de fabricantes e fornecedores de equipamentos e tecnologia de ponta portuários.

O TIC 4.0 é um comitê internacional para as empresas fomentarem novos saltos tecnológicos, em grande escala, criando padrões em bloco de automação, comunicação de dados e informações eletrônicas nos portos. Com a automação e a digitalização, a adoção de novas tecnologias reduz o trabalho manual e, assim, aumenta a eficiência operacional e a produtividade das companhias.

A Wilson Sons, por meio da sua unidade de negócio Tecon Rio Grande, foi convidada, em novembro do ano passado. “Após o convite, realizamos um processo de avaliação, e a companhia foi aprovada em reunião do Conselho do TIC 4.0, sendo o ingresso formalizado como novo membro em julho”, explica Giovanni Phonlor, gerente de Desenvolvimento de Sistemas do Tecon Rio Grande (RS).

“A inovação e a adoção de novas tecnologias fazem parte do DNA da Wilson Sons. A escolha da companhia pelo TIC 4.0, como o seu primeiro membro na América Latina, reflete nossa visão de futuro, sempre buscando agregar valor à companhia, com operações ainda mais eficientes e sustentáveis. Com novas soluções voltadas para a transição digital, vamos superar os desafios do setor, desenvolvendo o transporte marítimo e criando um futuro melhor”, diz Arnaldo Calbucci, COO da Wilson Sons.



Na próxima reunião do Conselho do TIC 4.0, em 15 setembro, na Finlândia, a Wilson Sons estará presente. O objetivo da reunião, que será realizada de forma presencial e virtual, é definir novos padrões e os próximos saltos de tecnologia para terminais de contêineres. O TIC 4.0 vem avançando na padronização tecnológica. No ano passado, por exemplo, houve a publicação dos padrões e conceitos de atividade de equipamentos de manuseio de contêineres e fontes de energia. Já este ano foram estabelecidos o modelo de dados e definições de padrões de troca de informações de operações (TOS) e equipamentos de movimentação de contêineres (CHE) para terminais.

“A padronização das novas tecnologias é essencial para a inovação se disseminar no setor e, assim, as companhias darem novos saltos de eficiência”, afirma Giovanni, que participará, de forma virtual, da reunião do Comitê do TIC 4.0 no próximo dia 15.

Além da presença das companhias players globais como membros do Comitê, o TIC 4.0 é endossado pela Federação das Empresas e Terminais Portuários Privados Europeus (Feport) e pela Associação dos Fabricantes de Equipamentos Portuários (Pema).

Os terminais de contêineres da Wilson Sons -- Tecon Rio Grande (RS) e Tecon Salvador (BA) -- estão fazendo novos investimentos em automação e digitalização. Entre as inovações implementadas nos terminais estão a automação e digitalização de sistemas e processos operacionais e automação de gates nos terminais (para atendimento de caminhões).

O terminal gaúcho, o mais automatizado do país, é operado pela Wilson Sons há 25 anos, conectando o Sul do país com o mundo e operando as principais linhas marítimas que escalam o Brasil. Desde 1997, são mais de US\$ 275 milhões em investimentos em infraestrutura, equipamentos, treinamento e tecnologia.

Desde 2000, o Tecon Salvador, unidade de negócios localizada no porto da capital baiana, já recebeu mais de R\$ 900 milhões em investimentos, sendo R\$ 443 milhões apenas nos últimos dois anos. Com a recente ampliação do berço de atracação, que passou de 377 metros para 800 metros, o terminal pode receber, simultaneamente, dois navios New Panamax, os maiores porta-contêineres do mundo.

Reafirmando o seu compromisso com novas soluções e o incentivo ao empreendedorismo tecnológico, em julho a Wilson Sons lançou o primeiro hub de inovação marítimo e portuário da América Latina, o Cubo Maritime & Port, para tornar as operações mais eficientes, seguras e sustentáveis. A iniciativa integra diversas pontas do ecossistema para acelerar a inovação e fomentar startups da indústria. O hub já conta com 12 startups, desenvolvendo soluções de grande impacto para ampliar a eficiência do transporte aquaviário e adaptar o setor à economia de baixo carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2022



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIN.COM

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

Fonte : InforMS

Data: 05/09/2022