

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 150/2022
Data: 23/11/2022

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	3
TARCÍSIO INDICA QUE GASTOS DE GARCIA PROPOSTOS EM CAMPANHA IMITARÃO INVESTIMENTOS.....	3
NADA MAIS PERMANENTE NA VIDA DO QUE UMA GAMBIARRA PROVISÓRIA	4
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	5
GOVERNO FEDERAL RECONHECE PROJETOS DE GESTÃO SOCIOAMBIENTAL LIGADOS AO SETOR DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES.....	5
MINFRA ASSINA ACORDO COM AMBEV PARA DESENVOLVIMENTO DE ALGORITMO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO	7
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	8
NORMA ESTABELECE DIRETRIZES PARA A ESTRATÉGIA NACIONAL DE GOVERNO DIGITAL	8
REDE TRANSFORMAGOV.BR SE EXPANDE E ALCANÇA TODO O PAÍS	9
CIDADÃOS AVALIAM QUALIDADE DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DIGITAIS DO GOV.BR.....	10
BE NEWS – BRASIL EXPORT	11
MISSÃO ESPANHA 2022 - COMITIVA VISITA MAIOR PLATAFORMA LOGÍSTICA DA EUROPA HOJE	11
REGIÃO SUDESTE - CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA BRASIL-ETIÓPIA SERÁ INAUGURADA NO RIO	12
REGIÃO SUDESTE - CRUZEIROS: SANTOS ADOTA MESMO PLANO PARA A COVID-19 DE TEMPORADA ANTERIOR.....	13
NACIONAL - COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA SABATINA INDICADOS PARA ANTAQ E ANTT HOJE	14
NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO DE TERMINAIS PRIVADOS CRESCE 7,2% EM SETEMBRO	15
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	16
AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS GANHA FLEXIBILIDADE	16
SANTOS REUNIRÁ AS PRINCIPAIS AUTORIDADES PORTUÁRIAS DO MUNDO EM EVENTO	17
URUGUAI ISENTARÁ EXPORTAÇÕES PARAGUAIAIS DE CUSTOS PORTUÁRIOS.....	18
ANVISA DECIDE QUE USO DE MÁSCARAS VOLTA A SER OBRIGATÓRIO EM AEROPORTOS E AVIÕES	18
CI AVALIA INDICAÇÕES DE AUTORIDADES A AGÊNCIAS REGULADORAS	19
PRORROGADO PRAZO DE ENTREGA DE REQUERIMENTOS PARA EXPLORAÇÃO DE PÁTIO DE TRIAGEM E ESTACIONAMENTO DO PORTO DE SALVADOR	20
JORNAL O GLOBO – RJ.....	20
GASTO FISCAL ALÉM DO NECESSÁRIO PODE PREJUDICAR OS MAIS POBRES, DIZ PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL	20
TRANSPORTE URBANO É RUIM OU PÉSSIMO PARA 63% DOS BRASILEIROS. ESPECIALISTAS DIZEM O QUE PRECISA MUDAR.....	21
STF PODE ENCERRAR NESTA QUARTA-FEIRA JULGAMENTO DA REVISÃO DA VIDA TODA DO INSS	23
ENTENDA OS PRÓXIMOS PASSOS DA 'PEC DA TRANSIÇÃO' NO CONGRESSO.....	24
EQUIPE DE TRANSIÇÃO QUER BARRAR LEILÃO DA CEASAMINAS	26
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	27
GUERRA NA UCRÂNIA: COMO A ALEMANHA SUPEROU SUA DEPENDÊNCIA DO GÁS RUSSO PARA ESTE INVERNO.....	27
EQUIPE DE LULA QUER REVERTER CONTRATAÇÃO DE TÉRMICAS 'JABUTIS' DA ELETROBRAS E 'CENTRÃO DUTO'	30
ENERGIA SOLAR CRESCE 59% NO ANO, CHEGA A 22 GW E DEVE ULTRAPASSAR A GERAÇÃO EÓLICA NO BRASIL	31
VALOR ECONÔMICO (SP).....	32
DIRETOR DA ANVISA SE REÚNE COM EQUIPE DE TRANSIÇÃO DO GOVERNO LULA	32
O SETOR ELÉTRICO NA TRANSIÇÃO PARA O BAIXO CARBONO	33
UMA CHANCE PARA A AMÉRICA LATINA.....	35
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	37
INDICAÇÕES PARA NOVOS DIRETORES DA ANTAQ AVANÇAM NO SENADO.....	37
DESCARGA DE FERTILIZANTES SE MANTÉM EM RITMO ACELERADO NOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA	37
QUATRO ARRENDATÁRIOS DO PORTO DE SUAPE RECEBEM SELO TERMINAL AMIGO DO OCEANO.....	38
INCÊNDIO É PRINCIPAL CAUSA DE ACIDENTES MARÍTIMOS, APONTA RELATÓRIO.....	40
TERMINAL GRANELEIRO EM SC SERÁ PRIMEIRO PROJETO PORTUÁRIO A PLEITEAR RECURSOS DO FMM.....	41
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	42
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ NAS PÁGINAS DO LINKEDIM.COM	42



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TARCÍSIO INDICA QUE GASTOS DE GARCIA PROPOSTOS EM CAMPANHA IMITARÃO INVESTIMENTOS

A previsão é que a proposta de alteração do orçamento seja enviada até a primeira semana de dezembro à Alesp

Por: *Estadão*



Tarcísio indica que gastos de Garcia propostos em campanha imitarão investimentos Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

O governador eleito de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), afirmou nesta terça-feira, 22, que gastos não previstos na Lei Orçamentária podem limitar os recursos destinados a investimentos no Estado em 2023, hoje previstos em R\$ 33 bilhões. Os descontos citados por ele são resultado

de medidas eleitorais tomadas pelo governador Rodrigo Garcia (PSDB), antes e durante a campanha eleitoral.

"A gente tem ainda que estudar, por exemplo, o que a gente vai diminuir em determinadas áreas, o que a gente vai aumentar. Tem despesas que foram feitas, que obviamente vai impactar o orçamento", disse o governador eleito, ao citar, por exemplo, a reversão do desconto dos aposentados. "É um impacto, esse impacto tem que ser transposto, e sai da onde? Diminui aquele bolo de investimento."

Entre os descontos previstos após o envio do Orçamento estão o fim da contribuição previdenciária para servidores aposentados e a postergação do reajuste com concessionárias de rodovias. "Essa conta tem que ser paga. E isso vai sair de onde? Vai sair desse recurso ali para investimento. A gente vai ver qual adequação a gente pode fazer do outro lado para recompor", emendou.

A promessa de que servidores aposentados não terão mais desconto no benefício a partir de janeiro foi feita em 13 de setembro, durante o primeiro turno da eleição. O texto aprovado pela Alesp beneficia funcionários que recebem até R\$ 7.087,22. Segundo a Casa Civil, o impacto da medida pode ser de R\$ 2 bilhões para o Estado.

Já o congelamento do reajuste dos pedágios foi definido em 30 de junho, um dia antes de seu aumento previsto de 10,72% para 11,73%. Na ocasião, Garcia alegou a conjuntura econômica e custo Brasil com a alta desenfredda dos preços, em especial, de combustíveis.

Como forma de compensar as 18 concessionárias impactadas, o governo de São Paulo reservou R\$ 400 milhões do orçamento até o final do ano, valor que deve ser reajuste para o ano que vem.

"Essas adequações precisam ser feitas e vamos fazer a readaptação também daquilo que nós propusemos no plano de governo, que no final das contas traz mais despesa em uma área ou outra", disse a jornalistas após sua equipe anunciar o quadro de integrantes de seu grupo de transição.

A previsão é que a proposta de alteração do orçamento seja enviada até a primeira semana de dezembro à Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Como mostrou o Estadão, Tarcísio definiu que o reajuste do orçamento será uma das prioridades de trabalho do grupo de transição. Além destas medidas, o orçamento também deve ser impactado em R\$1,5 bilhão ao ano por um

projeto que tramita na Alesp para aumentar o salário do governador e, assim, subir o teto do funcionalismo público. A medida tem efeito cascata nas demais carreiras e públicas.

Nesta terça-feira, 22, o secretário estadual da Fazenda e Planejamento, Felipe Salto, defendeu que a gestão entregará as contas dentro das metas estabelecidas de responsabilidade fiscal. Ele participou de uma audiência pública convocada pela Comissão de Finanças, Orçamento e Planejamento (CFOP) da Alesp. Além dos R\$ 33 bilhões em caixa, Salto disse que São Paulo pode contratar outros R\$ 14 bilhões em operações de crédito no ano que vem.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/11/2022

NADA MAIS PERMANENTE NA VIDA DO QUE UMA GAMBIARRA PROVISÓRIA

É preciso entender que gargalos logísticos e infraestrutura de acessos não são problemas de político. São de todos.

Por: Maxwell Rodrigues



O porto não para e o projeto de uma ligação seca também não deve parar. Foto: Imagem Google

O comércio mundial cresce, o porto bate recordes atrás de recordes, os profissionais cada vez mais em busca de preparação para os desafios futuros, as empresas adaptando seus negócios ao universo disruptivo e o canal de navegação, mesmo com limitações, começa a receber navios gigantes.

O porto comemora e a cidade também. Em sua primeira atracação, a passagem do navio gigante vira evento, onde centenas de pessoas param na Ponta da Praia para tirar fotos e gravar vídeos. As mídias sociais são inundadas sobre um navio gigante chegando ao Porto de Santos.

Que orgulho para o nosso porto, para o Brasil e para a nossa região. Os munícipes elogiam a eficiência do porto em um momento marcante de sua história. Muito se falou e debateu sobre esse assunto, navio gigante, e o tão sonhado dia chegou.

O porto demonstra mais uma vez que ele não para e que está sempre pronto aos desafios impostos pelas operações e para atender a logística mundial que muda e cresce a cada ano.

Por outro lado, se o porto não para, a travessia de balsa para. Após três atracações de gigantes, as pessoas começam a ser afetadas pelas paralisações da balsa em seu cotidiano. Um problema crônico, de décadas e que dessa vez afeta novamente a rotina das pessoas e do maior porto do Hemisfério Sul. A cada atracação a travessia entre Santos e Guarujá fica paralisada em torno de 2 horas.

O Porto de Santos, com total responsabilidade, já anunciava a chegada desses gigantes em nossa região, uma necessidade premente dos negócios e do mundo atual. Contudo, promessas e discussões continuaram no âmbito das especulações quanto à construção de um túnel entre as duas margens. Como rotineiramente estamos acostumados, o tema faz parte do script político dos que almejam cargos na federação, no Estado ou no município. Confesso que acreditei fielmente que dessa vez teríamos esse projeto saindo do papel.

Alguns ainda continuam esperançosos de que possa ocorrer com a desestatização do Porto de Santos, algo que perdeu força diante do resultado das últimas eleições. Outros afirmam fortemente que a desestatização não ocorrerá e com isso a ligação irá naufragar novamente.

No mantra do porto com a cidade é justo entender que a cada dia o porto se empenha em fazer seu papel, gerando riqueza e empregos para a região. É preciso entender definitivamente que gargalos logísticos e infraestrutura de acessos não são problema de político, do porto ou da cidade. São de todos. Estes temas não devem vir mais à tona somente em períodos de eleição e devem ser agenda permanente dos políticos, do porto e da cidade.

A travessia entre Santos e Guarujá, via balsa, é um transtorno para os moradores da nossa região, turistas, trabalhadores e todos que dependem de um sistema que não atende a demanda. Não só por conta da passagem de navios gigantes, mas principalmente porque interfere na vida de milhares de pessoas. É um problema com o qual convivemos há décadas e a cada dia se torna maior.

Não existe nada mais permanente na vida do que uma gambiarra provisória. A balsa quebra, precisa de manutenção, depende da maré para operar, para com a neblina, usa as vias da cidade para suas filas, dentre tantas outras condições. Convivemos com a impressão de que todos os improvisos feitos até então na travessia são normais e nos condicionamos a entender que os “puxadinhos” são soluções definitivas.

Fiódor Mikhailovitch Dostoiévski, considerado um dos maiores romancistas e pensadores da história, bem como um dos maiores “psicólogos” que já existiram, disse: “A melhor definição que posso dar de um homem é a de um ser que se habitua a tudo”. Nos habituamos com esse problema?

Uns irão dizer que a culpa é dos navios gigantes, outros dirão que a culpa é dos políticos e outros dirão que a culpa é do município. Quando vamos deixar de culpar a terceira pessoa e nos apropriar desse problema que afeta a rotina e a vida de cada um de nós?

Sempre que você perceber que está tentando encontrar alguém ou algum fator externo para culpar a respeito de alguma frustração, tenha um momento de reflexão e faça um esforço para reverter a situação.

O problema não é deles (terceira pessoa) e sim meu e seu (primeira pessoa).

O porto não para e o projeto de uma ligação seca também não deve parar.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/11/2022

Um total de 22 concessionários receberam o Prêmio Via Viva 2022 que atesta o comprometimento das empresas com ações de sustentabilidade nos empreendimentos

O Governo Federal, por meio do Ministério da Infraestrutura (MInfra), premiou um total de 22 concessionários comprometidos com as boas práticas de gestão ambiental por meio de projetos de infraestrutura de transporte nos empreendimentos. O Prêmio Via Viva 2022 aconteceu na noite desta terça-feira (22), durante a sexta edição do Via Viva – Seminário Socioambiental em Infraestrutura de Transporte.

Os premiados foram os mais bem avaliados dos modais ferroviário, rodoviário, aeroportuário e portuário conforme o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), realizado pelas agências reguladoras de infraestrutura de transportes. O indicador tem o objetivo de verificar a evolução qualitativa e o comprometimento socioambiental do setor, devendo servir de parâmetro para avaliar eficiência e a qualidade da gestão ambiental nos empreendimentos.



Porto de Itajaí recebe prêmio Via Viva 2022 pelo primeiro lugar na categoria Porto Público - Foto: Cadu Gomes/Minfra

Conforme o ministro da Infraestrutura substituto, Bruno Eustáquio, o protagonismo das empresas na agenda sustentável se dá pelo próprio resultado da premiação. O ministro em exercício lembrou ainda que a agenda é meta da pasta. "O Minfra segue compromissado não só com a sociedade brasileira, mas também com as empresas que performam dentro do espectro do

planejamento estratégico na agenda de sustentabilidade", afirmou.

Foram premiados os três primeiros colocados em cada categoria. Na ocasião, também foi lançado o livro Via Viva 2022, com artigos técnico-científicos submetidos, avaliados e aprovados por um comitê de professores, pesquisadores e profissionais altamente qualificados.

Via Vida 2022 - Este ano, o tema do seminário buscou considerar os aspectos operacionais da sustentabilidade na formatação de projetos. Na Rota ESG: Oportunidades para o Setor de Infraestrutura de Transportes vai debater com especialistas nacionais e internacionais os avanços e da incorporação da agenda socioambiental no setor.

Para Larissa Amorim, a subsecretária de sustentabilidade do Minfra, é preciso tornar a agenda ESG uma pauta primordial na cultura empresarial. "Uma gestão adequada que priorize a adoção dos fatores ESG, além de trazer melhorias na execução das políticas, proporcionar maior visibilidade internacional às ações do Minfra, irá potencializar a qualidade e o valor dos ativos da infraestrutura de transportes", disse.

O seminário segue até quarta-feira (23), com três mesas redondas com participação de autoridades e especialistas, brasileiros e internacionais, que abordarão os seguintes temas: Governança verde e infraestrutura de transportes; conjuntura ESG na infraestrutura de transportes; e perspectivas e estratégias para fortalecimento ESG. Todas as mesas serão transmitidas pelo canal do Youtube do Minfra: <https://www.youtube.com/@Minfraestrutura>

Confira os ganhadores do prêmio:

Aeroportuário categoria C-I

Primeiro Colocado Categoria Aeroportuária C-I
Aeroporto Campo de Marte
Segundo Colocado Categoria Aeroportuária C-I
Aeroporto de Macaé
Terceiro Colocado Categoria Aeroportuária C-I
Aeroporto Estadual de Campo dos Amarais

Aeroportuário categoria C-II

Primeiro Colocado Categoria Aeroportuária C-II
Aeroporto de Montes Claros

Aeroportuário categoria C-III

Primeiro Colocado Categoria Aeroportuária C-III
Aeroporto Internacional de Belém
Segundo Colocado Categoria Aeroportuária C-III



Aeroporto Internacional de Florianópolis
Terceiro Colocado Categoria Aeroportuária C-III
Aeroporto de Vitória

Aeroportuário categoria C-IV

Primeiro Colocado Categoria Aeroportuária C-IV
Aeroporto Internacional de Salvador
Segundo Colocado Categoria Aeroportuária C-IV
Aeroporto Internacional de Confins
Terceiro Colocado Categoria Aeroportuária C-IV
Aeroporto Internacional de Brasília

Ferroviário

Primeira Colocada Categoria Ferroviária
Estrada de Ferro Carajás - EFC
Primeira Colocada Categoria Ferroviária
Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM
Segunda Colocada Categoria Ferroviária
Rumo Malha Paulista - RMP

Rodoviário

Primeira Colocada Categoria Rodoviária
Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S.A.
Segunda Colocada Categoria Rodoviária
Concessionária Rota do Oeste S.A. - CRO
Segunda Colocada Categoria Rodoviária
Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.

Portuário – Porto Público

Primeiro Colocado Categoria Porto Público
Porto de Itajaí
Segundo Colocado Categoria Porto Público
Porto de Paranaguá
Terceiro Colocado Categoria Porto Público
Porto de Santarém

Terminal de Uso Privado

Primeiro Colocado Categoria Terminal de Uso Privado -TUP
Terminal Portuário do Pecém
Segundo Colocado Categoria Terminal de Uso Privado -TUP
Terminal Marítimo de Ponta da Madeira
Terceiro Colocado Categoria Terminal de Uso Privado -TUP
Terminal Portuário Privativo da Alumar

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 23/11/2022

MINFRA ASSINA ACORDO COM AMBEV PARA DESENVOLVIMENTO DE ALGORITMO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

O modelo será desenvolvido com base no Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest)



Trata-se de uma proposta, por meio do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), com intuito de organizar e aprimorar a base de dados de acidentes e estatísticas de trânsito - Foto: Ryckson Anhaia/Minfra

A Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) assinou, nesta terça-feira (22), um termo de doação com a Ambev para elaboração de um modelo de algoritmo preditivo de acidentes de trânsito, com base no Registro Nacional de

Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest).

Trata-se de uma proposta, por meio do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), com intuito de organizar e aprimorar a base de dados de acidentes e estatísticas de trânsito. A ideia é contribuir com o desenvolvimento de políticas públicas com foco no bem-estar físico, mental e social da população brasileira.

“A parceria entre setor público e privado é essencial para desenvolver políticas públicas que beneficiem a sociedade. A vontade de salvar vidas é mútua e é com essa colaboração que vamos tornar o trânsito mais seguro para o cidadão”, destacou o secretário nacional de Trânsito, Frederico Carneiro.

O documento

O modelo é uma função matemática que pode ser aplicada a uma base de dados, evidenciando padrões capazes de apontar tendências. O modelo será desenvolvido a partir das bases de busca dos Detrans de cada estado.

Nenhum dos dados será utilizado para outro fim que não a elaboração do serviço, e todos serão devolvidos e/ou destruídos ao final do projeto, com entrega do algoritmo preditivo ao órgão donatário. A doação será feita em nome da Ambev, que coordenará a execução do serviço, e da Fundação Abinbev, que o custeará, com interveniência da Falconi Consultores S.A., que o executará.

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

Data: 23/11/2022

NORMA ESTABELECE DIRETRIZES PARA A ESTRATÉGIA NACIONAL DE GOVERNO DIGITAL

Decreto define prazo para consolidação da estratégia a ser construída de forma colaborativa com estados e municípios e prorroga a atual de nível federal para sincronização com o Plano Plurianual

O presidente da República, Jair Bolsonaro, assinou o Decreto nº 11.260, de 22 de novembro de 2022, publicado nesta quarta-feira (23/11), que estipula o prazo de 15 de novembro de 2023 para que a proposta da Estratégia Nacional de Governo Digital (ENGD), conforme previsto na Lei de Governo Digital, seja encaminhada para aprovação do presidente da República, de forma a ser publicada até dezembro do próximo ano. A norma também prorroga, até 2023, o prazo de vigência da Estratégia de Governo Digital (EGD).



A iniciativa partiu da necessidade de articulação do Poder Executivo federal com estados, Distrito Federal, municípios e os outros Poderes para oferta, integração, racionalização e simplificação de serviços públicos para o cidadão.

Durante o processo de elaboração da Estratégia, serão definidos o formato e a forma de execução e de integração dos demais entes federativos. Uma vez publicada, a ENGD será implementada pelos quatro anos seguintes, de 2024 a 2027, alinhada ao período de vigência do Plano Plurianual.

“A consolidação da Estratégia Nacional de Governo Digital (ENGd), determinada na Lei de Governo Digital, é a grande oportunidade de integrar de forma mais profunda as ações de governo digital entre os entes federados, tendo em vista a natureza colaborativa e cooperada com que será construída”, afirma o secretário de Governo Digital, Fernando Coelho Mitkiewicz. “A maturidade adquirida na execução da Estratégia de Governo Digital atual (EGD), de nível federal, em especial com a implantação da Rede GOV.BR, que já conta com quase todos os estados e mais de 150 municípios aderidos, será importante para manter a filosofia de efetividade das ações no desenho do novo instrumento”, ressalta.

A Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia coordenará o processo de elaboração da Estratégia em parceria com a Secretaria Especial de Modernização do Estado, da Presidência da República (SEME/PR). O processo envolve a articulação com órgãos e entidades da administração pública federal e com os entes federados.

EGD 2020-2023

A Estratégia de Governo Digital (EGD), iniciada em 2020, consolidou o caminho para o governo digital centrado no cidadão, em que os dados e a tecnologia promovem a efetividade das políticas e dos serviços públicos. Essa estratégia também trouxe o princípio “integrado”, que possibilita a integração digital com estados e municípios pela Rede GOV.BR.

“A EGD foi materializada no GOV.BR, que se tornou a plataforma de relacionamento do Estado com o cidadão, e já oferece mais de 4 mil serviços digitais para 140 milhões de brasileiros que possuem uma conta na plataforma. Esse avanço gerou reconhecimento do cidadão e de organismos internacionais que colocam o Brasil em posição de liderança nessa agenda”, destaca o secretário.

A prorrogação da EGD surge da intenção de propagar a cultura do Governo Digital como política de Estado e de buscar o alinhamento com a vigência do Plano Plurianual para fortalecer o Governo Digital e assegurar sua continuidade. Todos os objetivos, iniciativas e metas da Estratégia de Governo Digital estão publicadas e podem ser acessadas.

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

Data: 23/11/2022

REDE TRANSFORMAGOV.BR SE EXPANDE E ALCANÇA TODO O PAÍS

Iniciativa para simplificar e modernizar a Administração Pública Federal teve integração de Acre, Amapá e Roraima em novembro

A Rede TransformaGov.BR de Gestão Estratégica e Transformação do Estado agora está presente em todo o Brasil. Criada em novembro de 2019, a rede completou, neste mês de novembro, sua expansão pelo país com a integração dos estados do Acre, Amapá e Roraima. Coordenada pela Secretaria de Gestão (Seges) do Ministério da Economia (ME), a rede faz parte do programa TransformaGov.BR, para simplificar e modernizar a gestão dos órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional em todas as representações regionais.

Na prática, o TransformaGov.BR promove ações que resultem na redução de custos e no aumento da efetividade no gasto dos recursos públicos. Em suas ações, o TransformaGov.BR apresenta soluções em temas relacionados à gestão pública desenvolvidas pelo Ministério da Economia, como



órgão central, e difunde propostas de outros colaboradores, como a Escola Nacional de Administração Pública (Enap).

Entre as soluções disseminadas pela rede, estão as atas de contratação centralizadas promovidas pela Central de Compras, como o TaxiGov e o Almoxarifado Virtual Nacional; o projeto em parceria da Seges com a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) de racionalização da ocupação predial pelo serviço público, o RacionalizaGov; e a capacitação de servidores públicos em temas-chave para o aprimoramento da gestão na ponta, em parceria com o programa Enap em Rede.

O secretário de Gestão, Renato Fenili, destaca a importância da abrangência nacional da Rede TransformaGov.BR com o propósito de inspirar e conectar pessoas e instituições, por meio da colaboração e democratização de saber, gerando capacidades, sinergias e valor público. "O TransformaGov.BR estimula a inovação e a difusão do conhecimento produzido nos diversos órgãos e entidades que integram a rede. Atualmente, presente nas 26 unidades da federação brasileira, ela alcança mais de mil representações do governo federal fora de Brasília", disse Fenili.

No Distrito Federal, as ações do Programa TransformaGov.BR são levadas às unidades centrais de órgãos e entidades do governo federal pelo Departamento de Transformação Governamental da Seges. Para saber mais sobre o programa e a rede TransformaGov.BR, acesse o site.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF
Data: 23/11/2022

CIDADÃOS AVALIAM QUALIDADE DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DIGITAIS DO GOV.BR

Ranking dos serviços e órgãos mais bem avaliados já está disponível para consulta na página do Governo Digital do Ministério da Economia

A Secretaria de Governo Digital do Ministério da Economia divulgou, na segunda-feira (21/11), o ranking de qualidade dos serviços e órgãos da plataforma GOV.BR. Ao todo, foram analisados 672 serviços e 58 órgãos, que receberam mais de 4,7 milhões de avaliações no período de novembro de 2021 a outubro de 2022. O objetivo é melhorar o desempenho dos serviços públicos digitais oferecidos para o cidadão.

A avaliação foi feita na própria plataforma. Após a realização de uma etapa ou ao concluir a prestação de um serviço, o usuário era convidado a avaliar o atendimento em uma escala de 1 a 5, por meio de um formulário padronizado que considerava diversos critérios. Entre os critérios avaliados estão clareza das informações, linguagem adequada ao público, facilidade de uso, qualidade dos canais de comunicação, custo ou esforço para a obtenção do serviço e disponibilidade, entre outros. "O ranking é um importante passo da transformação digital dos serviços públicos que nos auxilia a realinhar esforços e ver pontos que precisamos melhorar para seguir avançando", afirma o secretário de Governo Digital do Ministério da Economia, Fernando Coelho Mitkiewicz.

Os três serviços que receberam as melhores avaliações foram: o Cadastro de Agentes de Registro da ICP Brasil (nota 4,98); a Solicitação de alteração de certificado de inspeção de importação de bebidas, fermentados acéticos, vinhos e derivados da uva e do vinho emitido (nota 4,95); e o Protocolo de documentos no Ministério da Defesa (nota 4,94).

Entre os órgãos com as melhores integrações de suas ofertas de serviços no GOV.BR os destaques foram: o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com 100% dos serviços integrados e nota final 4,8; o Instituto Nacional de Seguro Social (INSS), com 76% de integração e nota 4,6; e o Instituto Nacional de Tecnologia da Informação (ITI), que aderiu 100% de seus serviços ao GOV.BR e recebeu nota 4,5. "A avaliação também é uma ferramenta para o trabalho das equipes envolvidas nos processos de digitalização, pois o feedback do cidadão norteia sobre os casos de sucesso e os pontos de atenção nos projetos", complementa Fernando Coelho Mitkiewicz.

Acesse o ranking de serviços públicos e órgãos integrados ao GOV.BR.

<https://www.gov.br/governodigital/pt-br/transformacao-digital/central-de-qualidade/ranking-de-servicos-e-de-orgaos>

Avaliação dos serviços

As notas de avaliação e os rankings de serviços e de órgãos foram estabelecidos conforme previsto na Portaria SGD/ME nº 548/22. A Portaria foi elaborada para regulamentar a previsão normativa contida na Lei 13.460 de 2017 e nos Decretos nº 9.094 de 2017, 9.723 de 2019 e 10332 de 2020 e é o resultado do trabalho técnico realizado pela Secretaria de Governo Digital (SGD) entre os anos 2020 e 2021, bem como de discussões técnicas junto à Ouvidoria Geral da União (CGU) e ao Tribunal de contas da União (TCU).

A proposta final foi concluída após realização de consulta pública em novembro de 2021, que recebeu 42 propostas de ajuste. Os critérios técnicos dos rankings contaram, ainda, com o apoio técnico de pesquisadores da Universidade de Brasília (UnB), que contribuíram com o embasamento técnico e estatístico dos rankings.

Central de Qualidade

A SGD criou também uma Central de Qualidade de Serviços destinada aos servidores públicos envolvidos com o processo de transformação digital dos serviços do governo. O objetivo da iniciativa é difundir metodologias, boas práticas e ferramentas para melhorar a qualidade e a experiência dos usuários com os serviços públicos, tornando-os mais simples, intuitivos e eficientes.

Além de dar publicidade às médias de avaliação dos cidadãos e os rankings de serviços e órgãos, a Central de Qualidade auxilia equipes e gestores no autodiagnóstico do padrão de qualidade dos serviços ofertados. A Central disponibiliza, ainda, cursos em parceria com a Escola Virtual de Governo (EVG), voltados ao aprimoramento das equipes no processo de transformação digital, como Experiência do Usuário, Linguagem Simples e Qualidade de Serviços.

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

Data: 23/11/2022



BE NEWS – BRASIL EXPORT

MISSÃO ESPANHA 2022 - COMITIVA VISITA MAIOR PLATAFORMA LOGÍSTICA DA EUROPA HOJE

O grupo, integrado por cerca de 100 participantes, entre lideranças empresariais e autoridades, fará visitas técnicas à sede da Plaza, a seu terminal de transporte ferroviário e, em seguida, ao Centro Logístico de Zaragoza

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



Com 13,11 quilômetros quadrados de área, a Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) fica no nordeste da Espanha e é considerada o maior recinto logístico da Europa (Divulgação)

A comitiva do Brasil Export conhecerá o funcionamento e os planos de desenvolvimento e expansão da maior plataforma logística da Europa, a de Zaragoza (também conhecida pela sigla Plaza), na Espanha, nesta quarta-feira (23). O grupo, integrado por cerca de 100 participantes, entre lideranças

empresariais e autoridades, fará visitas técnicas à sede da Plaza, a seu terminal de transporte ferroviário e, em seguida, ao Centro Logístico de Zaragoza.

Com 13,11 quilômetros quadrados de extensão e localizado no nordeste do país, a Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) é o recinto logístico de maiores dimensões da Europa. É administrado pela Aragón Plataforma Logística S.A.U., empresa da Corporación Empresarial Pública de Aragón, do governo da comunidade autônoma espanhola de Aragão (e que tem em Zaragoza sua capital). O complexo se destaca por ser um centro intermodal de transportes, com instalações logísticas, um terminal ferroviário, um aeroporto (que atende passageiros e é o terceiro em movimentação de cargas na nação) e acessos às principais rodovias do centro e do norte espanhol, como a A-2 (Madrid-Barcelona), a A-68 (Autopista Vascoaragonesa) e a A-23 (Autovia Mudéjar).

Com esta malha intermodal, a Plaza e a própria região se tornaram um dos centros logísticos mais importantes da Europa. Em sua área, estão unidades de empresas como Inditex, Imaginarium, Esprinet, Porcelanosa, TDN, DHL Express, B/S/H/, Mann+Hummel Ibérica, Decathlon, Carreras Grupo Logístico, Grupo Sesé, Mercadona, Eroski, Transportes Azkar, DHL, JCV Shipping & Solutions e DB Schenker.

A Plataforma Logística de Zaragoza também desenvolve projetos de qualificação e excelência profissional, desenvolvidos a partir de acordos entre sua administradora, a Aragón Plataforma Logística, e o Centro Logístico de Zaragoza (ZLC, na sigla em inglês), entidade criada a partir de uma parceria do governo regional de Aragão, a Universidade de Zaragoza e o Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT, dos Estados Unidos).

A agenda da missão internacional do Brasil Export termina amanhã, quando a comitiva fará uma visita técnica ao Porto de Barcelona, se reunindo com autoridades locais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/11/2022

REGIÃO SUDESTE - CÂMARA DE COMÉRCIO E INDÚSTRIA BRASIL-ETIÓPIA SERÁ INAUGURADA NO RIO

Objetivo é intensificar o comércio entre os dois países. Em 2021, as exportações aos etíopes resultaram em superávit de US\$ 11,3 milhões

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

A Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Etiópia e o Consulado da República Democrática Federal da Etiópia serão inaugurados hoje (23), no Rio de Janeiro (RJ), às 17 horas. A cerimônia será presidida pelo embaixador da Etiópia para o Brasil, Tafa Tulu, e pelo diretor-executivo da Câmara de Comércio e Indústria do Estado do Rio de Janeiro (Caerj), Mario Scangarelli, na sede da Caerj.



O diretor-executivo da Caerj, Mario Scangarelli, que será empossado cônsul honorário da Etiópia (Divulgação)

A Câmara e o Consulado, o primeiro da Etiópia no Brasil, serão instalados no mesmo endereço da instituição, no Centro do Rio de Janeiro.

Segundo o diretor-executivo da Caerj, Mario Scangarelli, que será empossado cônsul honorário, o objetivo é intensificar a relação comercial entre os dois países. “Queremos aumentar a corrente de comércio — em especial, do volume de artigos têxteis importados pelo Brasil — e a atração de investimentos brasileiros no território etíope. Há muita afinidade entre as duas culturas, o potencial de crescimento dessa relação é imenso. Estou certo de que os dois povos têm muito a ganhar com a criação do Consulado e da Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Etiópia”, afirmou.

Comércio bilateral

Até outubro, as exportações brasileiras para a Etiópia já somavam US\$ 23,4 milhões contra US\$ 335 mil referentes às importações. Em 2021, o Brasil exportou o equivalente a US\$ 11,7 milhões para a Etiópia e importou US\$ 334 mil — um saldo positivo acima de US\$ 11,3 milhões.

Entre os principais produtos exportados para a Etiópia, estão o querosene de aviação, galos e galinhas, pulverizadores e equipamentos do agronegócio. Em contrapartida, o Brasil importa roupas de bebê, maiôs e biquínis e couro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/11/2022

REGIÃO SUDESTE - CRUZEIROS: SANTOS ADOTA MESMO PLANO PARA A COVID-19 DE TEMPORADA ANTERIOR

Os procedimentos são voltados à identificação de passageiros e/ou tripulantes acometidos pela doença

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



A expectativa é que o Terminal Marítimo de Passageiros-Concais receba até 561 mil turistas nesta temporada (Raimundo Rosa/PMS)

O plano de contingência para a Covid-19 adotado na última

temporada de cruzeiros marítimos em Santos (SP) terá continuidade na temporada atual, no caso da identificação de passageiros e/ou tripulantes acometidos pela doença.

Segundo a Prefeitura de Santos, o documento elaborado pelo Departamento de Vigilância em Saúde (Devig), da Secretaria de Saúde, segue as diretrizes estabelecidas pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), além de estabelecer as condutas localmente. O objetivo é dar condições para a assistência em saúde dos passageiros desembarcados e para a execução das ações locais de vigilância epidemiológica.

“Este plano de contingência define as responsabilidades de cada ente da federação e funcionou muito bem na temporada passada. Cumpriu o seu objetivo de dar assistência a quem precisou e resguardar os demais da Covid-19”, afirmou o secretário de Saúde de Santos em exercício, Denis Valejo.

A chefe do Devig, Ana Paula Valeiras, disse que “a Vigilância de Santos segue em alerta, trabalhando em parceria com as operadoras e a Anvisa, no intuito de promover o bem-estar aos tripulantes e passageiros de cruzeiros marítimos”.

A expectativa é que o Terminal Marítimo de Passageiros-Concais receba até 561 mil turistas nesta temporada. Ao todo, o Porto de Santos receberá 16 navios, com um total de 142 escalas até 16 de abril.

Protocolo

Ao detectar caso de Covid-19, de pessoa sintomática ou assintomática, caberá ao navio de cruzeiro ou agente marítimo informar os órgãos competentes da Prefeitura, do Governo do Estado e Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) sobre essa situação e a necessidade de desembarque. O médico de bordo fará um relatório técnico detalhado sobre a condição de cada paciente. Assintomáticos ou com sintomas leves permanecerão em isolamento na embarcação até o desembarque no porto de origem para o retorno a sua residência.

Quem necessitar de internação será encaminhado para hospital privado, da rede conveniada da empresa marítima. O transporte será providenciado pela companhia de cruzeiros, em ambulância ou veículo com motorista fazendo uso de equipamentos de proteção individual (EPIs) e protocolos de higienização, além de previamente testado.

Passageiros ou tripulantes que necessitem de quarentena ou isolamento serão encaminhados ao hotel conveniado à empresa marítima ou companhia de seguros, onde permanecerão até o término do período. Quem não cumprir o período de quarentena e desejar retornar para a sua residência, deve assinar um termo de responsabilidade.

Monitoramento

Passageiros e tripulantes hospitalizados serão acompanhados por equipe especializada e designada pela empresa marítima ou companhia de seguros, sob supervisão da Prefeitura e do Governo do Estado.

Quem estiver hospedado em hotel será acompanhado por equipe de saúde e representantes da empresa marítima e da companhia de seguros, que farão contato diário para atualização do quadro clínico. Todos assinarão termo de responsabilidade para o cumprimento das regras de isolamento. O hotel também ficará com a responsabilidade de cumprimento das regras sanitárias para o isolamento. Em caso de óbito, a companhia marítima será responsável pela remoção e traslado dos corpos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/11/2022

NACIONAL - COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA SABATINA INDICADOS PARA ANTAQ E ANTT HOJE

Ao todo, são três indicações à Agência Nacional de Transportes Aquaviários e dois à Agência de Transportes Terrestres

Por TALES SILVEIRA - tales@portalbenews.com.br



Caso sejam aprovados pela Comissão de Infraestrutura, os indicados ainda deverão passar pela aprovação do Plenário do Senado (Edilson Rodrigues/Agência Senado)

A Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado marcou para hoje (23), às 9 horas, as sabinas de autoridades indicadas para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e para a Agência de Transportes Terrestres (ANTT).

As votações foram agendadas somente na noite de segunda-feira (21). Contudo, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), já havia informado que seria realizado um esforço concentrado, ou seja, quando os parlamentares reúnem várias votações em um curto período, geralmente em um ou dois dias, para votação de autoridades.

Conforme noticiou o BE News, as indicações, que aconteceram na primeira semana deste mês, serão as últimas do governo do atual presidente, Jair Bolsonaro, e não deverão sofrer resistências por parte da equipe de transição do Governo do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva, que já sinalizou que não “há problemas” com as indicações.

Após a sabatina e consequente aprovação das indicações na comissão, os nomes seguirão para o plenário da Casa, que deve examinar no mesmo dia os nomes para os postos.

Indicados e relatores

Para o cargo de diretor da Antaq, a comissão avaliará o nome de Wilson Pereira de Lima Filho, indicado à vaga decorrente do término do mandato de Adalberto Tokarski. Também são indicados a cargos de direção, Alber Furtado de Vasconcelos Neto, com relatoria do senador Eduardo Braga (MDB-AM), e Caio César Farias Leônico, com relatório do senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB).

Os três se juntarão ao diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, e à diretora da agência, Flávia Takafashi. Vale lembrar que o número de cadeiras aumentou recentemente, após a aprovação da Medida Provisória (MP) 1120/22, que altera a estrutura administrativa da agência, ampliando de três para cinco o número de membros da diretoria colegiada e cria seis cargos de assessor para dar apoio às novas diretorias.

Para a diretoria da ANTT, será avaliado o nome de Lucas Asfor Rocha Lima (MSF 81/2022), que irá suceder Davi Ferreira Gomes Barreto, após o término do seu mandato. O relator é o senador Jayme Campos (União-MT).

Também é indicado o atual secretário de Transportes Terrestres, do Ministério da Infraestrutura, Felipe Fernandes Queiroz, que sucederá Fábio Rogério Carvalho. O relator da indicação é o senador Paulo Rocha (PT-PA).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/11/2022

NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO DE TERMINAIS PRIVADOS CRESCE 7,2% EM SETEMBRO

Milho puxou os resultados, com aumento de 112,8% nos embarques, com destaque ainda para os combustíveis e óleos minerais

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



O Porto do Itaqui (MA) movimentou mais de 5 milhões de toneladas de milho neste ano, marca que está 81% acima do volume de milho movimentado durante todo o ano de 2021 (Crédito Divulgação)

Os terminais de uso privado (TUPs) movimentaram 69,1 milhões de toneladas em setembro, um crescimento de 7,2% em relação ao mesmo período do ano anterior. Os dados são do último levantamento da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), realizado com base em dados disponíveis no Dataport.

O resultado de setembro é um recorde na série histórica, pois é a maior movimentação desde 2010. Entre os destaques do mês, nos TUPs, está o milho, com aumento de 112,8%, os combustíveis minerais, que apresentaram crescimento de 4,9%, e os minérios, escórias e cinzas, alta de 4,5%.

De acordo com o presidente da ATP, Murillo Barbosa, o crescimento da movimentação do grão está relacionado ao aumento de exportação pelos portos do Arco Norte — 86%, de janeiro a setembro —, e, também, pelo aumento na movimentação de combustíveis e óleos minerais.

“O grande destaque foi a movimentação de milho que contribuiu significativamente para o alcance desse recorde, no mês de setembro, após 12 anos. O Arco Norte, mais uma vez, teve grande representatividade no escoamento de grãos, reforçando sua localização estratégica para o setor de logística do país”, afirmou.

Região Norte

Os terminais públicos e privados da Região Norte obtiveram uma participação de 29,5% do total movimentado de milho por cabotagem e longo curso, em setembro. Destacaram-se os terminais privados que movimentaram cereais e sementes: TERFRON (+291,8%), Terminal de Vila do Conde, da Hidrovias do Brasil (+104,8%) e Terminal de Grãos de Ponta da Montanha (+67,4%).

O resultado positivo se estendeu ao setor portuário como um todo, que movimentou 105,7 milhões de toneladas em setembro e alcançou crescimento de 6,8% em relação ao mesmo período do ano anterior, também com o melhor desempenho no mês desde 2010.

Portos públicos

Segundo os dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a movimentação portuária brasileira registrou crescimento de 2,1% no terceiro trimestre deste ano, em comparação com o mesmo trimestre de 2021. Os portos públicos e privados movimentaram 323 milhões de toneladas no período.

No acumulado do ano, 905,6 milhões de toneladas passaram pelas instalações portuárias brasileiras. O resultado é 1,4% menor que o registrado em 2021 — ano recorde de movimentação de carga no País.

Os portos públicos registraram variação positiva no trimestre, com avanço de 8,9%, sendo responsáveis por 114,9 milhões de toneladas transportadas. Santos (SP) obteve crescimento de 22,7%, mas o destaque ficou com Santarém (PA), com alta de 89%, seguido de São Sebastião (SP), 69,1% e Suape (PE), 30,7%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/11/2022



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

AGENDAMENTO DE CAMINHÕES NO PORTO DE SANTOS GANHA FLEXIBILIDADE

Informações: Mais Santos (23 de novembro de 2022)

A Santos Port Authority (SPA) publicou nesta terça-feira (22) portaria flexibilizando o agendamento da chegada de contêineres por via rodoviária ao Porto de Santos. Com a alteração, os cancelamentos de agendamentos de caminhões com contêineres deverão ser feitos no máximo até duas horas antes do horário marcado. Outra mudança é que dados referentes ao veículo e ao motorista poderão ser alterados, sem prejuízo do recebimento da carga pelo terminal.

O diretor de Operações da SPA, Marcelo Ribeiro, explica que a nova portaria visa otimizar vagas de agendamento antes não usadas. “Considerando que uma das maiores demandas dos transportadores é a falta de janelas para agendamento nos terminais, essa medida irá gerar grande impacto na logística do Porto”, diz Ribeiro.

A Portaria 124.2022 atende a solicitação de associações de transportadores. O prazo de duas horas para cancelamento de chegada de contêineres permite que o terminal tenha a opção de disponibilizar o horário vago para outros transportadores, otimizando, em última análise, o fluxo logístico no Porto.

Outra alteração importante que consta da Portaria é a permissão para que o caminhão seja substituído, caso tenha alguma pane ou outro problema, sem perda do agendamento (o que ocorria até agora).

A íntegra da Portaria Dipre 124.2022 foi publicada no site do Porto de Santos. Para dúvidas e orientações, os usuários podem entrar em contato com o setor de Sistemas Logísticos da SPA, pelo telefone (13) 3202-6565, ramal 2731, ou email?portolog@brssz.com.

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

Data: 23/11/2022

SANTOS REUNIRÁ AS PRINCIPAIS AUTORIDADES PORTUÁRIAS DO MUNDO EM EVENTO

Informações: Diário do Litoral (23 de novembro de 2022)



Blue Med Convention Center sediará maior evento portuário da América Latina / Foto: Divulgação

O Blue Med Convention Center já está preparado para receber a 30ª edição do AAPA Latino, congresso latino-americano de portos, que ocorrerá de 28 a 30 de novembro.

Para receber os participantes, entre autoridades e representantes de portos de mais de 35 países, a GL events Live, unidade da multinacional francesa especializada na concepção, produção e fornecimento de soluções para eventos de todos os tipos e portes, é a montadora oficial AAPA Latino, e realizará toda a montagem das áreas institucionais, compostas pela entrada, credenciamento, auditórios e sala de imprensa, além dos estandes de quase todos os expositores. Para tanto, foram mobilizados aproximadamente 70 profissionais, entre projetistas, orçamentistas, e das áreas de compras, comercial, produção, operacional e elétrica, principalmente da região de Santos, para a organização e a montagem das estruturas que irão compor o evento.

A cidade foi escolhida pelo protagonismo das atividades vinculadas ao Porto – o maior da América Latina, com 13km de extensão e pelo qual passa mais de um quarto de toda carga que entra e sai do Brasil.

“Santos é um ótimo destino para congressos médico-científicos não só por ter a estrutura como a do Blue Med Convention Center para receber eventos desse porte, como também por oferecer opções de lazer e gastronomia para aproveitar a cidade após o compromisso profissional”, comenta Cristian Ynonye, gerente geral da GL events responsável pelo Blue Med Convention Center.

O AAPA Latino é um encontro anual no qual as figuras mais importantes do setor expõem e debatem projetos atuais e futuros da indústria portuária. Conta com uma exclusiva mostra comercial, uma visita técnica ao Porto de Santos, além de um programa social e de network para promover os melhores negócios do segmento. A última edição foi em 2021, em Cartagena das Índias, na Colômbia. No Brasil, o evento ocorreu uma vez, no Rio de Janeiro, em 2005.

Por estar junto ao maior complexo portuário da América Latina, o Blue Med Convention Center é um hub de eventos de infraestrutura, logística, do setor marítimo e Offshore, além de corporativos e sociais, incluindo shows.

Estrutura

Com 30 mil metros quadrados de área construída, abrangendo a Praça Almirante Gago Coutinho e parte de um terreno cedido pela União, o Blue Med Convention Center contém um pavilhão de feiras e exposições de 8,5 mil metros quadrados, com capacidade para 4 mil visitantes – descontando o espaço ocupado por estandes. No segundo piso, um salão de eventos de 3,5 mil metros quadrados comporta até 3,2 mil pessoas. O edifício é totalmente climatizado.

O estacionamento contém 380 vagas cobertas, que podem ser somadas a outras 20 dispostas na praça, chegando ao total de 400. A estrutura conta ainda com um heliponto na cobertura.

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

Data: 23/11/2022

URUGUAI ISENTARÁ EXPORTAÇÕES PARAGUAIAS DE CUSTOS PORTUÁRIOS

Informações: DatamarNews (23 de novembro de 2022)



Imagem: DatamarNews

O Uruguai vai isentar dos custos portuários as exportações paraguaias que saem do porto de Montevideu, informou o jornal El Observador nesta segunda-feira (21).

A medida faz parte de uma estratégia do governo uruguaio para aprofundar as relações com o Paraguai e, para isso, uma

delegação uruguaia viajará a Assunção, capital paraguaia, para formalizar os anúncios.

O grupo será formado pelo subsecretário de Transportes, Juan José Olaizola, e pelo presidente da Administração Nacional de Portos (ANP), Juan Curbelo. Ele se reunirá com autoridades e operadores portuários privados.

O jornal informou que a ANP decidiu implementar uma isenção total da taxa de fundeio cobrada nas barcas do Paraguai, que chegam ao Oceano Atlântico pelo rio da Prata.

“A isenção da taxa de fundeio mostra que estamos convencidos de que os portos uruguaio são os que naturalmente podem servir de escoamento para a carga paraguaia”, disse o chefe da ANP.

Segundo dados oficiais, praticamente 90% dos contêineres com mercadorias de exportação paraguaias saem pelo porto de Montevideu em direção ao seu destino final, sendo previamente carregados na origem e transitando pela hidrovía.

No pano de fundo da decisão uruguaia está a concorrência da Argentina, cujos portos também querem receber cargas paraguaias destinadas à exportação.

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

Data: 23/11/2022

ANVISA DECIDE QUE USO DE MÁSCARAS VOLTA A SER OBRIGATÓRIO EM AEROPORTOS E AVIÕES

Informações: Diário do Litoral (23 de novembro de 2022)



**A medida começa a valer na sexta-feira (25).
Imagem:** Marcelo Camargo/Agência Brasil

A Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) decidiu nesta terça-feira (22) determinar que o uso de máscaras em aviões e aeroportos seja novamente obrigatório no Brasil. A exigência volta a ser aplicada pouco mais de 3 meses após ser derrubada pelos diretores. A medida começa a valer na sexta-feira (25).

A medida, que vigorou por quase dois anos, havia sido derrubada em agosto. O presidente da Anvisa disse que a decisão foi motivada por alertas de entidades médicas como a Fiocruz e a Sociedade Brasileira de Infectologia, devido ao aumento de casos de Covid no país.

A obrigatoriedade esteve em vigor entre 2020 e 17 agosto de 2022. Quando decidiu abolir a exigência em votação unânime, os diretores justificaram que o cenário da pandemia permitiu que o uso compulsório fosse convertido em uma medida de proteção individual recomendada, mas não imposta aos viajantes.

De acordo com o diretor-presidente da Anvisa, Antônio Barra Torres, o tema das máscaras em aviões voltou a ser debatido depois de a agência ter recebido manifestações de especialistas e entidades como a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), a Associação Brasileira de Saúde Coletiva (Abrasco) e a Sociedade Brasileira de Infectologia (SBI) e o Conselho Nacional de Secretários da Saúde (Conass).

Além de terem enviado ofícios nos quais alertavam para o aumento dos casos, de internações e de mortes por Covid-19, as entidades também foram ouvidas em reunião nesta semana e alertaram para a necessidade de adoção de medidas para frear o novo aumento dos casos.

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

Data: 23/11/2022

CI AVALIA INDICAÇÕES DE AUTORIDADES A AGÊNCIAS REGULADORAS

Informações: Senado Notícias (23 de novembro de 2022)



Imagem: Geraldo Magela/Agência Senado

A Comissão de Infraestrutura (CI) tem reunião marcada para esta quarta-feira (23), às 9h, para votar indicações de autoridades destinadas às Agências Nacionais de Transportes Aquaviários (Antaq) e de Transportes Terrestres (ANTT), à Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD) e à Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

Para o cargo de diretor da Antaq, a comissão avaliará o nome de Wilson Pereira De Lima Filho (MSF 75/2022), indicado à vaga decorrente do término do mandato de Adalberto Tokarski. Também são indicados a cargos de direção Alber Furtado De Vasconcelos Neto (MSF 79/2022), com relatoria do senador Eduardo Braga (MDB-AM); e Caio César Farias Leônico (MSF 80/2022), com relatório do senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB).

Para a diretoria da ANTT, será avaliado o nome de Lucas Asfor Rocha Lima (MSF 81/2022). O relator é o senador Jayme Campos (União-MT). A vaga é decorrente do término do mandato de Davi Ferreira Gomes Barreto. Também é indicado Felipe Fernandes Queiroz (MSF 82/2022), para a vaga decorrente do término do mandato de Fábio Rogério Carvalho. O relator da indicação é o senador Paulo Rocha (PT-PA).

Proteção de dados

Miriam Wimmer (MSF 84/2022) é indicada à recondução ao cargo de diretora do Conselho Diretor da ANPD, com mandato de quatro anos. O senador Esperidião Amin (PP-SC) é o relator. Já Alexandre Reis Siqueira Freire (MSF 85/2022) é indicado ao cargo de membro do Conselho Diretor da Anatel, na vaga decorrente do término do mandato de Emmanoel Campelo de Souza Pereira. A relatoria é do senador Dário Berger (PSB-SC).

A CI é formada por 23 titulares e 23 suplentes e é presidida por Dário Berger.

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

Data: 23/11/2022

PRORROGADO PRAZO DE ENTREGA DE REQUERIMENTOS PARA EXPLORAÇÃO DE PÁTIO DE TRIAGEM E ESTACIONAMENTO DO PORTO DE SALVADOR

Informações: CODEBA (23 de novembro de 2022)

Publicado no Diário Oficial da União, terça-feira (22), o Aviso de Chamamento Público nº 001/2022, prorrogando, até 09/12/2022, o prazo para entrega de requerimento(os) de possíveis interessado(s) na obtenção de credenciamento, conforme condições propostas no edital e no Regulamento (disponível no site da CODEBA em: <https://codeba.gov.br/eficiente/sites/portalcodedba/pt-br/site.php?secao=avisos>, para exploração de pátio de triagem e estacionamento para caminhões destinados ou provenientes do Porto de Salvador.

O edital também está disponível para ser retirado fisicamente na sede da CODEBA, na Av. França, 1551, Comércio, Salvador-Ba. Cep.: 40.010-000 (setor AFALC / COPEL).

Informações adicionais podem ser obtidas através dos e-mails: apoio.gdn@codeba.gov.br, com cópia para presidencia@codeba.gov.br e copel@codeba.gov.br, com o assunto "Pedido de esclarecimento – Chamamento Público 001/2022 – Credenciamento Pátio SSA".

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

Data: 23/11/2022



JORNAL O GLOBO – RJ

GASTO FISCAL ALÉM DO NECESSÁRIO PODE PREJUDICAR OS MAIS POBRES, DIZ PRESIDENTE DO BANCO CENTRAL

Em evento em São Paulo, Roberto Campos Neto afirma que país está em ponto de inflexão e precisa mostrar equilíbrio nas contas

Por João Sorima Neto — São Paulo



O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, em conferência do Santander em Madri — Foto: Divulgação

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse nesta quarta-feira que o Brasil está num ponto de inflexão e que fazer mais do que o necessário na área fiscal pode ter efeito contrário, com menos emprego e mais inflação, prejudicando os mais pobres. Campos Neto participou de um evento com investidores da gestora BlackRock Brasil, em São Paulo.

Ele defendeu a necessidade de um equacionamento entre as necessidades sociais das pessoas mais afetadas pela pandemia de Covid-19 e o equilíbrio fiscal, além de transparência na comunicação do que será o novo arcabouço fiscal.

— Não explicar bem o programa de gastos que será implementado no país gera incerteza e acaba diminuindo a capacidade do governo de realizar despesas — observou ele, lembrando que todos os dias há notícias novas sobre a PEC da Transição.

Campos Neto não quis comentar como as mudanças nas regras fiscais do país podem impactar a taxa de juros. Afirmou que não se pode trabalhar com especulações e é preciso esperar e acompanhar para ver o que vai sair desse redesenho.

—Os dois candidatos fizeram promessas mais difíceis de encaixar no Orçamento e se sabia que seria preciso um redesenho dos gastos. Sabemos que a eliminação de subsídios é de difícil implementação no curto prazo. Temos um mundo bastante endividado e o Brasil precisa mostrar equilíbrio nas contas — disse Campos Neto, defendendo também que o país tenha menos crédito subsidiado e mais crédito livre.

O presidente do BC observou, entretanto, que todo arcabouço fiscal tem um limite, citando o caso da Inglaterra, em que investidores reagiram mal à proposta de corte de impostos da ex-primeira ministra Liz Truss, o que aumentaria o risco fiscal do país.

- Há uma preocupação de como vamos pagar a conta fiscal da pandemia e alguns países ainda estão expandindo esses gastos - declarou.

Ele disse que agora o grande questionamento não será em relação a inflação, mas sim ao crescimento mais baixo da economia.

— Vamos ver como isso vai se dar daqui para frente. 2023 será um ano de desaceleração no ritmo de crescimento. O mundo inteiro está sofrendo — afirmou.

Questionado sobre a internacionalização do PIX, Campos Neto disse que essa transação vai melhorar os custos de importação e exportação e também da parte regulatória, além de reduzir a burocracia. Mas que o processo ainda está longe do ideal.

— Quando fazemos uma coisa, descobrimos que precisa de outras. É como uma grama alta, sempre precisamos estar cuidando. Ainda estamos longe do ideal, apesar de todas as mudanças que já fizemos — afirmou ele, lembrando que alguns bancos já estão oferecendo essa operação.

Campos Neto afirmou que mais do que transformar o real numa moeda conversível, o PIX internacional vai se transformar num instrumento menos burocrático de transação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/11/2022

TRANSPORTE URBANO É RUIM OU PÉSSIMO PARA 63% DOS BRASILEIROS. ESPECIALISTAS DIZEM O QUE PRECISA MUDAR

Estudo da FGV mostra que 63,2% da população avaliam o transporte urbano como ruim ou péssimo. Planejamento e qualidade do serviço precisam melhorar, dizem especialistas

Por Claudio Marques; Especial Para O Prática ESG — São Paulo



Vista aérea da cidade de São Paulo: mobilidade é um dos principais desafios das grandes cidades Diogo Moreira/Divulgação

A mobilidade é um dos principais desafios enfrentados por cidades que pretendem se tornar mais inteligentes — e sustentáveis. No Índice da Qualidade da Mobilidade Urbana (IQMU), realizado pela FGV Transportes e divulgado em outubro, a soma de avaliações ruim e péssima por parte dos entrevistados chegou a 63,2%. No geral, em uma escala de

zero a dez, o índice alcançou 4,2.

Estudo recente conduzido pela Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas e pelo Serviço de Proteção ao Crédito em parceria com o Sebrae, a Pesquisa Mobilidade Urbana 2022, apontou que o brasileiro perde 21 dias por ano no trânsito. O tempo médio gasto nos engarrafamentos é cerca de 1 hora e 4 minutos/dia.

Na equação para obter um resultado satisfatório para a população entram fatores como planejamento urbano e melhora da qualidade do transporte público para que haja mais estímulo ao seu uso e consequente redução da frota de automóveis em circulação.

— Uma coisa que o plano diretor poderia fazer é começar a sinalizar vocações da cidade, colocar o cidadão no centro e começar a trabalhar o desenho, o traçado urbano, para privilegiar o transporte coletivo. Ou apontar para onde a malha viária precisa caminhar mais em determinadas regiões — diz Luís Felipe Bismarchi, professor da Faculdade Instituto de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras (Fipecafi).

Ele acrescentou:

— O plano diretor pode ajudar a levantar vocações para os bairros, dar direcionamento para onde parte da infraestrutura poderia ir.

Para o diretor da FGV Transportes, professor Marcus Quintella, nas grandes cidades é preciso investir em transporte de alta capacidade, como trens e metrô. Para ele, nessas metrópoles, não adianta usar tecnologia e aplicativos para melhorar a gestão do trânsito se não houver prioridade para esses modais de grande capacidade de transporte.

— Toda cidade inteligente no mundo tem sua espinha dorsal baseada no transporte metro-ferroviário — afirma.

O gerente de Planejamento e Meio Ambiente do Metrô de São Paulo, Luiz Cortez Ferreira, citando dados do Relatório Integrado de 2021 da empresa, diz que somente as linhas operadas pela empresa proporcionaram, no ano passado, uma economia de 359,6 milhões de horas, uma redução de 577 mil toneladas da emissão de gases do efeito estufa e benefícios sociais no valor R\$ 8,5 bilhões.

Mudança de cultura

Neste cálculo, a companhia considera, por exemplo, o que deixou de ser perdido com faltas ou atrasos no trabalho, perdas com acidentes e tratamentos, com combustível e manutenção das vias da cidade.

No estudo da FGV Transportes, foram ouvidas on-line 893 pessoas de todo o país. Para a instituição, o IQMU é a representação da percepção da coletividade sobre a mobilidade urbana, que engloba automóvel, transporte público (ônibus, VLT, barca, trem e metrô), a pé, bicicleta, motocicleta e táxi/fretados.

Mesmo em São Paulo, onde há metrô e trem, na visão de Quintella, o investimento ainda não é suficiente, o que se repete em todo o país. E ele chama a atenção para o fato de que entre mais de três mil municípios acima de 20 mil habitantes, muitos não têm uma política pública de transporte, descumprindo a Lei de Mobilidade Urbana, que obriga cidades acima dessa população a ter um plano de mobilidade.

Nem toda cidade precisa de metrô e trem, claro, mas implantações de BRTs, por exemplo, podem ser soluções mais fáceis de serem adotadas em cidades de média demanda, de acordo com o professor. O BRT é um sistema de transporte público baseado em ônibus, que adota serviços e

infraestrutura para agilizar o fluxo de passageiros, como o corredor exclusivo de rodagem, a fim de evitar congestionamentos. É usado em cidades como Rio e Curitiba.

Além da falta de investimento, Bismarchi ressalta a necessidade de uma mudança cultural. Para ele, prefeituras e atores da sociedade civil têm um papel importante nisso, de incentivarem essa transformação, que pode se tornar mais fácil se houver um serviço de qualidade.

— Um ponto importante, que não dá para mudar por decreto, é o olhar de que transporte público não é coisa de pobre. Esse é um grande problema que temos.

Veículos elétricos crescem até no ‘delivery’

O uso de veículos elétricos, que contribuem para reduzir a pegada de carbono e a poluição sonora, avança. De acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), as vendas de veículos elétricos e híbridos registraram recorde em setembro. Nos primeiros nove meses do ano, foram licenciados 34.232 veículos elétricos e híbridos, aumento de 59% na comparação com todo 2021.

Não são apenas carros elétricos de passeio que vão ganhando as ruas. Pequenos veículos comerciais são adotados por empresas para entrega de produtos. A eles, o setor de logística agrega outras medidas que podem auxiliar na redução da circulação de veículos e da pegada de carbono, como uso de bicicleta, na perna final das entregas (chamado last mile).

Gilson Chequeto, CEO da Lincros, empresa de software para gestão de frotas, acredita que possa haver uma correlação entre o aumento do trânsito, no pós-pandemia, com o transporte de mercadorias:

— As pessoas estão comprando mais on-line, trabalham em casa. Antes, centralizavam um dia da semana para fazer as compras.

A MOVE3 é uma empresa de logística que também atua no last mile e está lançando mão de meios alternativos, como bicicleta, moto elétrica, além de ter pessoas que levam a pé o produto até o seu destino final.

O CEO da empresa, Guilherme Juliani ressalta que são os entregadores que aderem aos transportes alternativos, a empresa só estimula, não os financia. Para o executivo, esse modelo se justifica plenamente: no e-commerce, 70% são pequenos pacotes.

A MOVE3 também tem pontos de entrega para retirada de produtos. Por ora, os armários só são disponibilizados em São Paulo e no Rio em pontos como padarias e papelarias. Para retirar o produto, o comprador utiliza o QR code ou senha que recebeu no processo de compra.

Em São Paulo, outra aposta está em estações de ônibus, trem e metrô mais sustentáveis. Em 2021, com apoio do banco Santander, a estação Vila Olímpia, da CPTM, se tornou a primeira autossustentável da cidade, com reaproveitamento de insumos e energia renovável.

Um sistema interno de captação, filtração e armazenamento de água foi instalado, bem como 230 placas fotovoltaicas na cobertura da plataforma. Aos ciclistas, foram disponibilizados bicicletário e pontos de recarga de bicicletas elétricas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 23/11/2022

STF PODE ENCERRAR NESTA QUARTA-FEIRA JULGAMENTO DA REVISÃO DA VIDA TODA DO INSS

Com resultado, parte dos aposentados poderá aumentar seus rendimentos; Análise será retomada com voto de Nunes Marques

Por Mariana Muniz — Brasília

O plenário do Supremo Tribunal Federal (STF) deve concluir nesta quarta-feira o julgamento da chamada "revisão da vida toda" no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Pela "revisão da vida toda", todas as contribuições previdenciárias feitas ao INSS pelos trabalhadores no período anterior a julho de 1994 podem ser consideradas no cálculo das aposentadorias. Com isso, parte dos aposentados poderá aumentar seus rendimentos.

Em março, o caso estava sendo analisado pelo plenário virtual da Corte quando o julgamento foi interrompido por um pedido de destaque do ministro Nunes Marques. Na ocasião, o placar já estava definido de maneira favorável aos pensionistas, por seis votos a cinco.

Apesar da interrupção de Nunes Marques, a expectativa é que nesta quarta-feira o Supremo apenas pronuncie o resultado do julgamento. Isto porque, em junho, a Corte mudou o procedimento a respeito dos pedidos de destaque quando o julgamento foi iniciado com voto de ministro aposentado, como é o caso.

Quando o caso começou a ser julgado, o ministro Marco Aurélio Mello já havia dado seu voto a favor da "revisão da vida toda". Com o pedido de destaque, o julgamento teria que começar do zero mais uma vez.

No seu lugar, votaria André Mendonça, que o substituiu na Corte. Como o placar está em seis a cinco, com apenas um voto de diferença, isso poderia levar a uma mudança no resultado.

Mas a mudança regimental feita pelo Supremo permitiu que votos de ministros aposentados no plenário virtual sejam mantidos em novo julgamento. É por isso que nesta quarta-feira André Mendonça não irá votar, e o placar deve ser mantido o mesmo.

Nos bastidores, segundo O GLOBO apurou, não há previsão de que os demais ministros mudem suas posições.

Uma lei de 1999 trouxe novas regras para a aposentadoria e introduziu uma de transição que usava o marco de julho de 1994 por ser o momento de implantação do Plano Real para combater a hiperinflação. Quem começou a contribuir com a previdência depois disso não é afetado pela decisão do STF.

Pacheco: falta consenso sobre 'PEC da Transição' e não há definição de cronograma de votação
Isso não quer dizer que todos que tenham contribuído antes de julho de 1994 serão beneficiados com a "revisão da vida toda". Dependendo do caso, a correção pode baixar o valor da aposentadoria do segurado. Nessa situação, continua sendo aplicada a regra mais favorável ao trabalhador.

A decisão do STF será tomada na análise do caso de apenas um aposentado, mas ela tem repercussão geral, ou seja, deverá ser observada por juízes e tribunais de todo o país.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/11/2022

ENTENDA OS PRÓXIMOS PASSOS DA 'PEC DA TRANSIÇÃO' NO CONGRESSO

Proposta precisa ser aprovada até 22 de dezembro para que Lula garanta o Bolsa Família de R\$ 600 mensais no ano que vem

Por Fernanda Trisotto — Brasília



Fachada do Congresso Nacional, em Brasília Daniel Marenco/Agência O Globo

Embora o texto da “Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição” ainda não tenha sido fechado, o Senado sinalizou que votará o texto em um dia na próxima semana e o caminho da tramitação já está definido. A aprovação da proposta é crucial para que o Congresso possa votar o Orçamento de 2023 antes do prazo máximo, que é 22 de dezembro.

A “PEC da Transição” foi proposta pela equipe de transição de Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para permitir o cumprimento de promessas de campanha do petista, como a manutenção do Bolsa Família em R\$ 600 mensais e o pagamento adicional de R\$ 150 mensais por criança de até seis anos, além de recompor programas sociais como o Farmácia Popular, ampliar investimentos e dar aumento real (acima da inflação) ao salário mínimo. O impacto fiscal da proposta do PT é de R\$ 198 bilhões.

Entenda o passo a passo da tramitação da PEC no Congresso e os prazos para votação do Orçamento

Apresentação do texto da PEC

O PT apresentou uma minuta da PEC para lideranças do Congresso discutirem o texto. Como foi definido que a tramitação começará pelo Senado, um novo projeto será apresentado, assinado por vários senadores. O primeiro signatário deve ser o relator-geral do Orçamento, Marcelo Castro (MDB-PI). Para protocolar o texto, são necessárias 27 assinaturas, equivalente a um terço do total de senadores.

Votação no Senado

Após essa etapa de protocolo, o texto começa a ser analisado e votado pelos senadores. O objetivo de construir um texto de consenso entre os parlamentares é garantir celeridade nessa fase legislativa. Por isso, senadores querem analisar e votar o texto em um dia só na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e em dois turnos no plenário.

Um senador será escolhido pelo presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para relatar a proposta. Ele será responsável por apresentar o parecer e analisar mudanças sugeridas por outros senadores. Para ser aprovada no colegiado, basta obter maioria simples dos votos da comissão. Caso um parlamentar queira mais tempo para avaliar o texto, pode pedir vista, o que atrasaria a tramitação. Mas o Senado permite que esse pedido de mais tempo seja restrito a uma hora, por exemplo.

O texto, então, segue para plenário, onde precisa ser aprovado em dois turnos de votação com no mínimo 49 votos entre 81 senadores, o que equivale a três quintos do total de parlamentares. Para isso ocorrer no mesmo dia, os senadores precisam aprovar uma quebra de interstício, ou seja, de intervalo entre as sessões, ou fazer um acordo. Não cabe pedido de vista no Plenário.

Quando a PEC é aprovada, o texto é encaminhado para a Câmara dos Deputados.

Votação na Câmara

O trâmite normal de uma PEC na Câmara dos Deputados pode levar até quatro meses, porque o texto precisa passar pela CCJ da Casa, comissão especial e só então irá ao plenário. Com acordo, como é o caso dessa PEC, há atalhos que podem ser usados para acelerar a análise.

A “PEC da Transição” será anexada a uma outra proposta, que já venceu algumas etapas. O projeto escolhido para isso é a PEC 24/2019, que já foi aprovada na CCJ e teve comissão especial

instalada. Também está em regime de tramitação especial, o que permite que seja analisada diretamente em plenário.

Se os deputados conseguirem fazer um acordo para pular essas fases, o texto será analisado diretamente em plenário. O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), vai designar um relator, que também apresenta um parecer sobre o projeto, além de analisar as sugestões de outros deputados.

Para a proposta ser aprovada, é preciso obter 308 votos, entre 513 parlamentares, ou seja, três quintos dos deputados. A votação também ocorre em dois turnos e pode ser feita no mesmo dia, desde que todos aprovem a quebra de interstício.

Na Câmara, há possibilidade de obstrução e pedidos de vista, que fazem com que o processo legislativo seja mais lento.

Caso o texto seja aprovado sem alterações em relação ao que veio do Senado, a proposta já poderá ser promulgada, o que é feito pelo presidente do Congresso, Rodrigo Pacheco. Se houver alguma alteração, os senadores precisam votar o texto novamente e aprovar a proposta antes de promulgá-la.

Prazos e orçamento

A “PEC da Transição” precisa ser aprovada para que os parlamentares possam votar o orçamento de 2023. A Comissão Mista de Orçamento (CMO) trabalha com um cronograma que prevê a aprovação do Orçamento no Congresso até o dia 16 de dezembro. No entanto, o prazo máximo para votação do orçamento é 22 de dezembro, último dia antes do recesso parlamentar.

Em tese, os deputados e senadores só podem sair para o recesso parlamentar com a aprovação do orçamento, mas já houve casos em que a discussão atrasou e a lei só foi votada e aprovada no ano do exercício. O último caso ocorreu em 2021, quando o orçamento só foi aprovado em março daquele ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/11/2022

EQUIPE DE TRANSIÇÃO QUER BARRAR LEILÃO DA CEASAMINAS

Certame está marcado para 22 de dezembro, nove dias antes da posse do novo governo

Por Sergio Roxo — São Paulo



Equipe de transição quer barrar leilão da Ceasa Minas Divulgação

A equipe de transição de governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT) vai apresentar nesta semana ao Ministério da Economia um pedido de suspensão da privatização das Centrais de Abastecimento de Minas (CeasaMinas), que administra seis entrepostos de alimentos no estado. O leilão está marcado para o dia 22 de dezembro, nove dias antes do fim da atual gestão.

Na mesma data, ocorrerá também a privatização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Minas (CBTU-MG), que opera o metrô na região metropolitana de Belo Horizonte. Petistas do estado também querem a suspensão do leilão, mas a equipe de transição ainda está decidindo quais medidas tomar em relação ao assunto.

O deputado federal eleito Guilherme Boulos (PSOL-SP) e o ex-governador de São Paulo Márcio França (PSB), que fazem parte do grupo técnico de Cidades da transição, já defenderam a suspensão da privatização da CBTU.

Retomada: Secretário do Tesouro promete liberar R\$ 37 milhões para emissão de passaportes em dezembro

De acordo com Gleide Andrade (MG), secretária de finanças do PT, a privatização da Ceasa foi discutida com Aloizio Mercadante, coordenador técnico da transição, e com Gleisi Hoffmann, presidente do PT e coordenadora de articulação política da transição.

Depois do encontro, foi decidido pelo envio de ofícios ao Ministério da Economia e ao BNDES com pedidos de informações sobre todos os estudos que levaram à decisão de levar a companhia à leilão.

— Vamos pedir também a suspensão cautelar da privatização para que haja tempo da equipe técnica analisar todo esse processo — diz Gleide, acrescentando que o partido se coloca conceitualmente contra privatizações. — O Ceasa é o maior centro de distribuição de alimentos de Minas. Como privatizar esse serviço? Ele é garantia de que o pobre vai poder comer e que o alimento vai chegar para todas as pessoas do estado.

Sobre a CBTU, Gleide diz que a empresa precisa ser aperfeiçoada e não vendida. Ela questiona o fato de os dois leilões serem feitos a nove dias do fim do governo do presidente Jair Bolsonaro (PL):

— Isso é prova da má fé.

Procurado para comentar os questionamentos às privatizações da Ceasa e da CBTU, o Programa de Parceria de Investimentos (PPI) do Ministério da Economia não respondeu.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/11/2022

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GUERRA NA UCRÂNIA: COMO A ALEMANHA SUPEROU SUA DEPENDÊNCIA DO GÁS RUSSO PARA ESTE INVERNO

Toda a Europa se vê otimista para este inverno, com estoques de gás cheios, uso de gás natural liquefeito e expectativa de temperaturas mais amenas, mas inverno de 2023 ainda preocupa

Por Redação

BERLIM - Depois de previsões pessimistas para este inverno do Hemisfério Norte na Alemanha, frente ao corte pela Rússia de fornecimento de gás natural para o país altamente dependente, os próximos meses dão sinais de que não serão, no final das contas, tão difíceis assim. O país conseguiu encher seus reservatórios de gás antes que a torneira secasse e nesta quarta-feira, 23, chegou o primeiro de vários navios que servirão como terminais flutuantes para receber importações de gás natural liquefeito.

O navio, batizado de Netuno, chegou ao porto de Mukran, no Mar Báltico, e deve começar a operar nas proximidades de Lubmin em 1º de dezembro. Unidades semelhantes de armazenamento flutuante estão programadas para chegar aos portos de Wilhelmshaven e Brunsbuettel no Mar do Norte ainda este ano.

O gás natural liquefeito (GNL) será uma das principais apostas para garantir a sua segurança energética neste inverno, que ficou prejudicada depois da invasão russa à Ucrânia. Altamente

dependente do gás natural importado da Rússia, o país viu sua principal fonte de energia sendo utilizada como arma na guerra e buscou outras formas de diversificar sua matriz.



O navio 'Netuno' se aproxima do porto de Mukran, Alemanha Foto: Stefan Sauer/dpa via AP

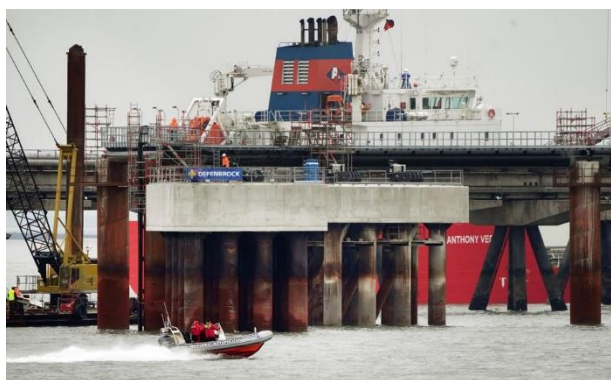
Juntamente com outras medidas tomadas pelo governo - como reviver carvão desativado e usinas a óleo e estender a vida útil de seus três reatores nucleares restantes - “neste inverno a segurança energética da Alemanha parece garantida”, disse o chanceler Olaf Scholz aos legisladores nesta quarta-feira.

O GNL é basicamente o mesmo gás natural, porém resfriado até atingir a forma líquida, a fim de reduzir seu volume e facilitar o transporte. Em seguida, ele é convertido novamente à forma gasosa. A estratégia, porém, levanta outras preocupações, como tornar a Europa dependente da matriz que não é renovável e porque será suficiente para este inverno apenas, o próximo ainda é uma preocupação.

Inicialmente o governo alemão tinha previsto que o projeto de terminais flutuantes custaria menos de 3 bilhões de euros, mas uma reportagem da Der Spiegel revelou que os custos poderiam ser o dobro, o que foi posteriormente confirmado pelo Ministério da Economia. O país, conhecido pela burocracia pesada, também aprovou uma lei para acelerar o desenvolvimento dos terminais, suspendendo a exigência de avaliações ambientais.

Outra preocupação é com o mercado para alimentar estes terminais, já que o GNL não é tão disponível no mundo e pode prejudicar nações que são dependentes, mas com poder de compra menor que o da Alemanha.

“A Alemanha precisa utilizar cerca de 3% da produção anual mundial de GNL para abastecer seus novos terminais. Uma maneira é através do capitalismo selvagem. A maioria dos contratos de GNL são de longo prazo, mas os fornecedores podem não cumprir os termos, pagar uma multa por quebra de contrato e vender o GNL ao maior lance. A indústria alemã pode fazer lances altos”, explicou Rui Soares, da empresa de investimentos independente FAM Frankfurt Asset Management ao Financial Times.



Um barco da polícia passa pelo canteiro de obras do terminal 'Uniper' de GNL (Gás Natural Liquefeito) em Wilhelmshaven, Alemanha Foto: Michael Sohn/AP

Aos terminais, se somam os estoques de gás natural que já estão 100% cheios, muito antes do que o previsto, o uso de carvão e a manutenção das usinas nucleares que estavam inicialmente previstas para serem desligadas até o fim deste ano. Com este plano, e a esperança de um inverno mais quente que o normal, a Alemanha espera

precisar economizar apenas 20% de energia neste inverno, algo que pode ser feito com atitudes menores da população.

“A indústria alemã já reduziu o consumo em mais de 20% por meio de medidas de eficiência, paradas de produção e troca de combustível. As famílias poderiam fazer a mesma economia

diminuindo seus termostatos em aproximadamente 3 °C, ou talvez menos, uma vez que fogões a óleo, aquecedores elétricos e até lareiras são levados em consideração. Isso significaria que as famílias alemãs viveriam com uma temperatura ambiente entre 17 °C e 19 °C. Não é um sacrifício insuportável”, completa Soares ao FT. Com todos os terminais prontos, a expectativa é ainda mais animadora.

O inverno futuro

Mas se por um lado a Alemanha e demais países da Europa conseguiram se preparar para o inverno que se aproxima, o seguinte ainda é um mistério e pode levar à escassez de gás, segundo Agência Internacional de Energia (AIE), que insta os governos a atuar imediatamente para reduzir a demanda.

A região pode enfrentar um déficit de 30 bilhões de metros cúbicos de gás no ano que vem, o que pode se concretizar se a Rússia interromper por completo o fornecimento e a China começar a consumir grande parte do gás natural liquefeito, calcula a agência com sede em Paris.

As reservas europeias podem estar em apenas 65% no início do inverno de 2023-2024, em comparação com 95% atualmente, disse seu diretor, Fatih Birol, durante uma entrevista coletiva no início de novembro.

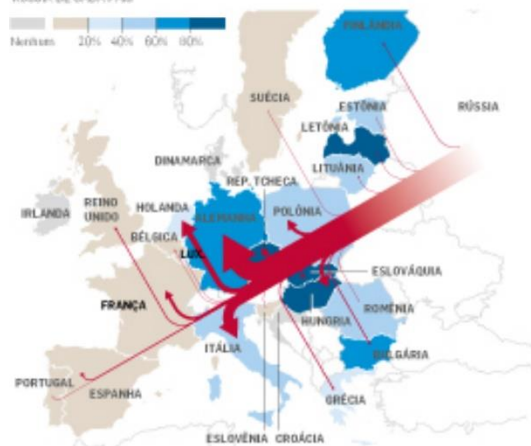
“Os atuais níveis de reservas, além da recente queda nos preços do gás e temperaturas excepcionalmente amenas, não devem levar a conclusões excessivamente otimistas para o futuro”, adverte a AIE, que disse que para o verão de 2023 as condições geopolíticas e econômicas mundiais para o abastecimento estarão certamente diferentes das de 2022. Neste verão, o abastecimento das reservas contou com “fatores-chave que podem não se repetir em 2023”.

GÁS RUSSO NA EUROPA

Quais países europeus importam mais gás da Rússia

Porcentagem do gás natural importado da Rússia, em 2020*

A largura da seta é proporcional às importações totais de gás da Rússia de cada país



*A ÁUSTRIA NÃO FORNECEU DADOS SOBRE SUAS IMPORTAÇÕES DE GÁS NATURAL DE 2020. DADOS INCLUEM A SOMA DAS IMPORTAÇÕES DE GÁS NATURAL ENCAVADO E LIQUEFEITO

FONTE: BUREAU OF THE BRITISH DEPARTMENT FOR BUSINESS, ENERGY & INDUSTRIAL STRATEGY (INFOGRAPHIC ESTIMATED)

Começando pela posição da Rússia, cujos gasodutos entregaram este ano quantidades quase normais no primeiro semestre, antes da redução do fornecimento pela guerra na Ucrânia. No total, o país já forneceu cerca de 60 bilhões de metros cúbicos à União Europeia este ano, mas a AIE indicou que é altamente improvável que a Rússia entregue a mesma quantidade em 2023 e pode até encerrar por completo.

Além disso, a China necessitou de menos GNL este ano, facilitando as compras europeias. A produção mundial de GNL deve aumentar, mas somente em 20 bilhões de metro cúbicos. Se as importações chinesas voltarem em 2023 ao nível de 2021, absorverão grande parte do aumento, considera o estudo intitulado “Nunca é cedo demais para se preparar para o inverno 2023-24”.

Com o relaxamento de preços neste outono e a limitada demanda pelo clima ameno, “há um risco de excesso de confiança sobre o tema do abastecimento de gás da Europa. No entanto, não chegamos ao fim de nossos

problemas”, comentou Birol.

Os governos devem “tomar medidas imediatas para acelerar a eficiência energética, a implantação de energias renováveis, de bombas de calor, e qualquer outro meio para reduzir estruturalmente a demanda de gás”, indicou o economista.

A Agência prevê publicar em breve um roteiro que colocará uma lista destas ações concretas que “permitirão ter reservas a 95% no começo da temporada de aquecimento de 2023-24 e reduzir estruturalmente o consumo de gás durante o inverno”./Com informações da AFP e AP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/11/2022

EQUIPE DE LULA QUER REVERTER CONTRATAÇÃO DE TÉRMICAS ‘JABUTIS’ DA ELETROBRAS E ‘CENTRÃO DUTO’

Plano é cancelar projetos de usinas térmicas que foram incluídas em texto “jabuti” na lei de privatização da estatal e também proposta para construção da rede de gasodutos que custaria R\$ 100 bilhões

Por André Borges

BRASÍLIA - A equipe de transição que atua na área de minas e energia do governo Lula pretende dar fim à emenda “jabuti” que foi incluída na lei de privatização da Eletrobras e que pretende forçar a contratação de dezenas de usinas térmicas a gás no País, somando 8 mil megawatts de energia em regiões onde não existe gás. Essas térmicas têm custo estimado em R\$ 52 bilhões até 2036, apenas no que diz respeito à operação, e podem representar 10% de aumento na tarifa de energia.

A equipe do novo governo também quer o cancelamento de um projeto que prevê a construção de milhares de quilômetros de gasodutos país a fora, que seriam necessários para acessar essas usinas térmicas, em um custo estimado em cerca de R\$ 100 bilhões. A Câmara voltou a discutir esse plano nos bastidores e quer vê-lo aprovado ainda neste ano.

Como revelou o Estadão, os empreendimentos beneficiam o empresário Carlos Suarez e seus sócios em oito distribuidoras de gás. Eles são os únicos a ter autorização para distribuir gás encanado em oito Estados do País.



Projeto para construir 8 mil MW de usinas térmicas a gás não foi tomada pelo setor elétrico, e sim gestada pelo governo Jair Bolsonaro e aprovada dentro do Congresso Nacional, para acomodar interesses de alguns empresários e parlamentares

O ex-presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Mauricio Tolmasquim, que hoje atua no grupo técnico da área de energia disse ao Estadão que as poucas usinas que já foram contratadas em leilão a partir do “jabuti” (texto estranho ao teor do projeto original) da

Eletrobras devem ser mantidas, mas que a proposta é cancelar todas as demais que não foram licitadas ou tiveram oferta fracassada neste ano.

“A ideia é propor que, através de um mecanismo legal ou infralegal, seja eliminada a obrigação de contratação das térmicas não contratadas no leilão que já ocorreu. Não mexeremos com contratos firmados, ou seja, o que foi contratado continua valendo”, disse Tolmasquim, que também foi ministro interino do Ministério de Minas e Energia no governo Lula.

A decisão de construir 8 mil MW de usinas térmicas foi política, gestada pelo governo Jair Bolsonaro e aprovada dentro do Congresso Nacional, para acomodar interesses de alguns empresários e parlamentares. Pelo jabuti incluído na lei que autorizou a privatização da Eletrobras, o governo deve contratar um total de 2.500 MW em usinas da região Norte, outros 1 mil MW no Nordeste, mais 2.500 MW no Centro-Oeste e 2 mil MW no Sudeste. O resultado dessa jogada ficou claro em setembro, quando o governo realizou o primeiro leilão das usinas.



O plano do governo era contratar os primeiros 2 mil megawatts previstos de um total de 8 mil MW. A rodada previa 1 mil MW em usinas na região Norte e outros 1 mil MW no Nordeste. O resultado foi um fiasco. Na região Norte, o governo conseguiu contratar apenas 752 MW, e sem nenhum deságio, isto é, tudo será entregue pelo preço-teto estipulado pelo governo, porque não houve competição. Já na região Nordeste, mesmo com o preço teto, não apareceu nenhuma empresa interessada em erguer uma nova usina.

Segundo Tolmasquim, o resultado só confirmou o que já se sabia. Como esses projetos foram determinados para serem erguidos em áreas distantes dos centros de produção de gás, ficam inviabilizados e caros ao consumidor, por dependerem, ainda, da construção de milhares de quilômetros de gasodutos que viabilizem o escoamento do insumo. “As usinas que não foram contratadas não devem ser mais”, disse Tolmasquim.

Outro tema diretamente relacionado às usinas e que preocupa o novo governo diz respeito ao chamado “Centrãoduto”, mais um jabuti que foi tentado diversas vezes no Congresso e que prevê a construção de tubulações necessárias para plugar as novas usinas a campos de extração de gás e, assim, distribuir a energia até grandes centros consumidores.

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

O grupo técnico de Lula é integralmente contrário à proposta e atua para que seja rejeitada. “Sou totalmente contra, é um absurdo jogar sobre o consumidor um gasoduto completamente desnecessário, sendo colocado porque criaram outra medida desnecessária, que é a contratação dessas térmicas a gás”, declarou Tolmasquim.

A articulação para viabilizar o novo jabuti passa pelo Projeto de Lei 414, texto que trata de medidas de modernização do setor elétrico e que tramita no Congresso. “Estamos prudentes com a votação desse projeto de lei. O custo é muito alto, de dezenas de bilhões. Não compensa. É melhor esperar e fazer isso com calma, sob controle. Nossa posição é contrária a isso.”

O senador Jean Paul Prates (PT-RN), que também compõe o grupo técnico da área de energia na transição, é crítico das térmicas jabutis e do plano dos gasodutos e chegou a comentar sobre o assunto durante sua participação na COP 27.

Prates afirmou, na ocasião, que o projeto das usinas nasceu de uma “medida provisória absurda” que acabou passando no Senado por uma diferença de apenas três votos “construídos por uma promessa vã de que alguns Estados do interior que não têm investimento nessa área, terão instaladas termelétricas com gasoduto”. “É um absurdo completo, um lugar onde não tem gás, não tem consumo de gás para energia, você levar um gasoduto, subsidiar esse gasoduto para trazer energia de volta para o Sudeste”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/11/2022

ENERGIA SOLAR CRESCE 59% NO ANO, CHEGA A 22 GW E DEVE ULTRAPASSAR A GERAÇÃO EÓLICA NO BRASIL

Corrida por instalação de sistemas fotovoltaicos se deve em grande parte à proximidade do fim dos subsídios para esses investimentos

Por Denise Luna

RIO - O Brasil ultrapassou em novembro uma nova marca histórica na capacidade instalada de geração de energia solar, alcançando 22 gigawatts (GW) com a soma da capacidade das usinas de

grande porte aos sistemas de geração própria de energia elétrica em telhados, fachadas e pequenos terrenos. Essa capacidade equivale a 10,8% da matriz elétrica do País - ou duas usinas de Belo Monte, no Pará.

Segundo mapeamento da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), de janeiro ao início de novembro deste ano, a energia solar cresceu 59,4%, saltando de 13,8 GW para 22 GW. A expectativa é de que em breve a fonte ultrapasse a capacidade instalada da energia eólica, atualmente em 23,2 GW, passando assim à segunda posição na matriz elétrica brasileira.

Essa corrida para a instalação de novos sistemas se deve em grande parte à legislação que concede subsídios para a energia solar. Pela regra em vigor, consumidores que encaminharem seus projetos até o próximo mês de janeiro garantem a isenção dos encargos relativos ao uso da rede de distribuição de energia até 2045. Para quem solicitar a aprovação dos projetos depois de janeiro, esses encargos começam a ser cobrados, de forma escalonada, já em 2023, atingindo 100% da cobrança em 2029.

Um projeto de lei que tramita na Câmara Federal, porém, estende esse prazo de solicitação de novos projetos para janeiro de 2024. O projeto pode ser votado ainda nesta quarta-feira, 23.



O Brasil ultrapassou em novembro uma nova marca histórica na capacidade instalada de geração de energia solar, segundo a Absolar Foto: Felipe Rau/Estadão – 2019

De acordo com a Absolar, desde 2012 a fonte solar já trouxe ao Brasil R\$ 114,2 bilhões em novos investimentos, mais de R\$ 35,7 bilhões em arrecadação aos cofres públicos, e gerou mais de 660 mil empregos acumulados. Com isso, também evitou a emissão de 30,6 milhões de toneladas de

CO2 na geração de eletricidade. Segundo o presidente da Absolar, Rodrigo Sauaia, o crescimento da fonte fortalece a sustentabilidade e a competitividade dos setores produtivos brasileiros.

“Finalmente, o Brasil acordou para a energia solar e seus benefícios, cujo crescimento acelerado colocará, em breve, a fonte fotovoltaica na segunda posição da matriz elétrica nacional”, afirmou, ressaltando que a fonte ajuda a diversificar o suprimento de energia elétrica do País, reduzindo a pressão sobre os recursos hídricos e o risco de ainda mais aumentos na conta de luz da população.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/11/2022



VALOR ECONÔMICO (SP)

DIRETOR DA ANVISA SE REÚNE COM EQUIPE DE TRANSIÇÃO DO GOVERNO LULA

Antônio Barra Torres defendeu abertura de concurso público para o órgão e falou sobre vacinação
Por Caetano Tonet, Valor — Brasília

Diretor-presidente da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), o almirante Antônio Barra Torres defendeu a abertura de concurso público para o órgão, algo que não ocorre desde 2005. Na chegada para uma reunião com o grupo técnico da Saúde na transição, ele afirmou que a agência tem muitos servidores em condições de se aposentar. De acordo com o almirante, a questão será o "carro-chefe" da reunião com a equipe de transição para o governo de Luiz Inácio Lula da Silva, presidente eleito.



Antonio Barra Torres, diretor-presidente da Anvisa
— Foto: Leopoldo Silva/Agência Senado

"Nós temos muitos servidores idosos nos portos, aeroportos e fronteiras. É justo que eles tenham a possibilidade de se aposentar", disse Barra Torres. De acordo com o diretor-presidente, o órgão conta hoje com cerca de 1,6 mil servidores, sendo 600 aptos a se aposentar. O ideal, segundo ele, é que a Anvisa tenha em torno de 2,2 mil funcionários.

Barra Torres falou também sobre vacina. Ele destacou a tradição brasileira na questão imunização, mas reconheceu que é preciso avançar ainda mais. "O Brasil tem uma tradição sólida vacinal e graças a ela nós temos esse número fantástico em termos mundiais de mais de 80% da população com duas doses. É claro que precisamos avançar, temos taxas baixas em outras vacinas", afirmou o almirante.

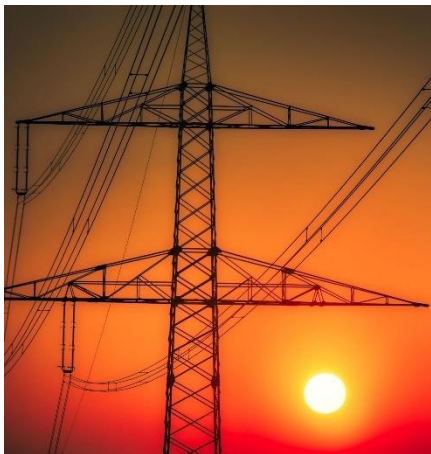
Sobre a expectativa de trabalhar com o novo governo, Barra Torres se disse otimista. "Acredito que a relação será boa. (Anvisa) É uma agência de Estado, os objetivos são nacionais", concluiu o diretor-presidente.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 23/11/2022

O SETOR ELÉTRICO NA TRANSIÇÃO PARA O BAIXO CARBONO

Transição oferecerá oportunidade única de crescimento com distribuição de renda pelo desenvolvimento que provocará no Nordeste

Por Winston Fritsch e Amanda Schutze



— Foto: Albrecht Fietz/Pixabay

É consenso que a eletrificação com matriz energética limpa é o caminho fundamental e inevitável na transição ao baixo carbono. O último World Energy Outlook da prestigiosa Internacional Energy Agency (IEA), recentemente publicado, confirma isso com números quase inacreditáveis. Segundo a IEA, a eletricidade deverá passar de 10% da oferta mundial de energia em 2021 para 40% em 2030 e 70% em 2050. Esse choque se dará com a oferta de renováveis, cujo crescimento de capacidade anual quadruplicará - de 290 GW para 1200 GW por ano - entre 2021 e 2030, e a transformação tecnológica do setor elétrico o tornará o primeiro setor da economia mundial a atingir a neutralidade de carbono.

É consenso também que, do ponto de vista da geração, este passo será mais simples para o Brasil que - apesar de haver se movido na última década na direção contrária, aumentando a participação de não renováveis - já possui matriz elétrica com 82% de renováveis, muito acima da média mundial de 27%.

Brasil poderá ser o país de menor custo de produção de hidrogênio verde no mundo e manter liderança competitiva

Entretanto, isso não quer dizer que o Setor Elétrico Brasileiro (SEB) não vá se transformar como o do mundo e enfrentar sérios desafios durante a transição ao baixo carbono. Ao contrário. Exatamente porque o país tem abundantes fontes naturais de energia renovável, o SEB deve passar

por grande transformação na próxima década. Isso deverá ocorrer pela simples operação das forças de mercado que já impulsionam a descarbonização em escala global, provocando a expansão da capacidade de geração de energia renovável de forma cada vez mais barata e o crescimento da produção associada de hidrogênio verde.

A provável grande expansão da geração limpa no Brasil é evidente pelo lado da oferta. Como apontado pelo Plano Decenal de Energia 2050, o potencial de produção de energia renovável no Brasil pode ser igual a 17 vezes a demanda estimada até 2050. Apenas como um exemplo, se a demanda total por energia elétrica dobrasse nos próximos 20 anos (o que implica uma taxa de crescimento do PIB de cerca de 3,5% ao ano) sem nenhum ganho de eficiência, seria necessário construir pouco mais do que 150 GW de capacidade de geração. Somente as energias eólica e solar tem potencial várias vezes maior que isso. E ainda temos a crescente oferta eficiente de usinas de biomassa.

Em um mundo cada vez mais sedento por produtos de baixa pegada de carbono, haverá demanda para este grande aumento da produção de energia verde para a produção de hidrogênio, o petróleo do futuro. Em 2030, de acordo com a Bloomberg, o Brasil poderá ser o país de menor custo de produção de hidrogênio verde no mundo e manterá a liderança competitiva até, no mínimo, 2050. O destino desse hidrogênio será duplo. Parte será produzido perto de portos para exportação em formas de produção de baixo custo de produção e transporte reconvertíveis em hidrogênio no porto de destino. Outra parte será destinada a grandes projetos para o mercado nacional, usando o hidrogênio como insumo energético e/ou diretamente nos processos de produção de enorme importância para o crescimento econômico e para o comércio exterior do Brasil.

A rede de transmissão deverá ser modificada. Como o hidrogênio ainda é um produto de logística difícil, a energia elétrica limpa deverá ser suprida no ponto de fabricação do gás, demandando a construção de novas linhas de transmissão de alta voltagem dedicadas para atender grandes cargas no ponto de uso. Também a produção eólica offshore exigirá a construção de mais linhas de alta voltagem ligadas aos pontos de geração no litoral.

As mudanças provocadas pela expansão de geração limpa eficiente devem também aprofundar tendências recentes, continuando a exigir rápida adaptação do sistema elétrico. O novo ambiente de progressiva liberdade de mercado desde a privatização, permitiu forte crescimento da energia eólica, principalmente nas regiões Nordeste e Sul, aumentando a importância dessa geração intermitente para o atendimento do mercado.

Expandiu-se também a aplicação de tecnologia de informação no controle e eficiência do sistema. Exemplo marcante disso foi a grande expansão da geração solar de pequeno porte com nova regulação permitindo ao consumidor brasileiro gerar sua própria energia elétrica a partir de fontes renováveis e fornecer o excedente para a rede de distribuição de sua localidade.

O planejamento e a operação, tradicionalmente focado na quantidade gerada e consumida no sistema centralizado, terá sua complexidade ampliada com a entrada do "prosumidor", o que requer redes de transporte mais modernas incluindo características como bi-direcionalidade, flexibilidade, digitalização e automatização.

Neste contexto, a gestão do sistema planejado pelos reguladores do início do século - um sistema hidrotérmico com ênfase na hidroeletricidade com as térmicas operando de forma complementar no grid nacional interligado - com as usinas hidrelétricas despachadas em função das condições hidrológicas vigentes, terá que ser modificada. A gestão das hidrelétricas e das outras fontes térmicas de energia firme terá que se voltar crescentemente para a estabilização da oferta intermitente das novas fontes "verdes" que suprirão a maior parte do crescimento da oferta de eletricidade no SEB.

Em resumo, o Brasil será parte importante da transformação do sistema energético global e terá que se preparar para isso. O desafio será, como em todo mundo, rever o modelo regulatório para

prover segurança de suprimento e modicidade tarifária, enquanto descarbonizamos o SEB e, principalmente, expandimos e modernizamos a rede para tirar vantagem de nossa eficiência relativa na produção de energia limpa.

Mas no Brasil a transição oferecerá também uma oportunidade única de crescimento com distribuição de renda pelo desenvolvimento que provocará na região Nordeste, onde por seus recursos de energias eólica e solar, se localizará o centro desta nova revolução.

Winston Fritsch é PhD em Economia pela Universidade de Cambridge, ex- Secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda (governo Fernando Henrique Cardoso) e Senior Advisor do Climate Policy Initiative (CPI/PUC-Rio)

Amanda Schutze é doutora em Economia pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e Coordenadora de Políticas Públicas da área de Energia do Climate Policy Initiative (CPI/PUC-Rio)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/11/2022

UMA CHANCE PARA A AMÉRICA LATINA

Busca por energia segura, verde e barata pode dar as cartas dos investimentos privados nos próximos anos

Por Lu Aiko Otta - Lu Aiko Otta é repórter em Brasília

O desmonte do Superministério da Economia no próximo governo é dado como certo, mas há detalhes ainda não decididos que poderão influenciar o nível de atratividade do Brasil para investimentos estrangeiros. Por exemplo: o que será feito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), que hoje administra uma carteira de R\$ 901 bilhões em projetos de concessões, privatizações e Parcerias Público-Privadas (PPPs) federais, além de alguns projetos de responsabilidade de Estados e municípios.

Reunindo empreendimentos em áreas como rodovias, ferrovias, portos, energia elétrica, óleo e gás, mobilidade urbana, iluminação pública e até gestão de parques nacionais, o PPI tem um perfil parecido com o antigo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que deverá ser retomado no próximo governo. Portanto, um possível destino é o Ministério do Planejamento, especula-se.

Energia barata atrai investimentos estrangeiros

Um primeiro olhar do time da transição na carteira do PPI indicou que, no geral, os projetos devem seguir seu curso. Com exceções. Por exemplo, a desestatização da administração do porto de Santos (SP) merecerá uma avaliação mais cuidadosa. Será recomendado ao futuro governo que tire do radar a privatização dos Correios, segundo informou o ex-ministro das Comunicações Paulo Bernardo.

Além disso, a transição pediu ao Ministério das Cidades o adiamento do leilão do metrô de Belo Horizonte, marcado para o dia 22 de dezembro. Integrante do grupo de Cidades, o ex-governador de São Paulo Márcio França disse que o contrato do metrô será homologado pelo próximo governo. Assim, é possível que essa situação traga alguma insegurança aos interessados, comentou. O senador Jean Paul Prates (PT-RN) pediu para a Petrobras suspender seus desinvestimentos.

Apesar disso, as parcerias devem avançar. Estimativa recente elaborada pela Secretaria de Política Econômica (SPE) do Ministério da Economia apontou que, no que vem, os contratos de concessão já assinados resultarão em investimentos de R\$ 82 bilhões. Até 2025, serão R\$ 416,3 bilhões.

Esses números impressionantes são olhados com alguma desconfiança pela equipe de transição. Há dúvidas, por exemplo, se as autorizações para a construção de ferrovias sairão do papel nos volumes e no prazo previstos.

O avanço do capital privado em infraestrutura, processo que se vê em amadurecimento no Brasil, é uma tendência na região e deverá ganhar força na gestão de Ilan Goldfajn à frente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), que começa no próximo dia 19.

Essa foi uma linha de sua plataforma ao cargo. Seria uma forma de fazer com que o capital do banco, insuficiente para atender às demandas por financiamento de toda a região, possa ter um alcance maior. A atuação do BID Invest, braço financeiro da instituição, deve ser reforçada.

Nesse ponto, o programa de Ilan coincidiu com o desejo dos Estados Unidos, donos da maior fatia de capital do BID: aumentar a participação privada no desenvolvimento regional.

Isso ocorre num momento em que parece haver uma conspiração do universo para que a América Latina e o Caribe se tornem a bola da vez na recepção de investimentos estrangeiros.

Ao apresentar a candidatura brasileira à presidência do BID em outubro passado, em almoço com representantes de outros países no banco, o ministro da Economia, Paulo Guedes, disse que a instituição deveria viabilizar projetos como a ferrovia Bioceânica, que atravessa o Brasil e o Peru para ligar o Atlântico ao Pacífico, e Vaca Muerta, que traria gás natural da Argentina para o Brasil.

A integração regional passou a figurar nas falas de Guedes depois que os Estados Unidos, abalados pela ruptura das cadeias internacionais de fornecimento durante a pandemia, adotaram a ideia do “nearshoring”. Os países ricos concluíram que não devem mais depender de componentes produzidos do outro lado do mundo.

Assim, foi criada uma oportunidade de desenvolvimento para a América Latina e o Caribe. No entanto, esses países precisam ter infraestrutura eficiente.

A pandemia e o “nearshoring” vieram acompanhados de outra mudança na cena mundial. A guerra entre Rússia e Ucrânia colocou a Europa diante da insegurança energética e alimentar.

Guedes costuma repetir que a costa brasileira é capaz de gerar energia equivalente a “50 Itaipus”. Essa energia eólica abundante, limpa e barata é a ideal para produzir hidrogênio verde, que pode ser transportado para suprir a carência europeia.

Mas a oportunidade é mais ampla do que isso, acredita o vice-presidente de Setor Privado do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), Jorge Arbache. A lógica do “nearshoring”, diz ele, tem relação com mão de obra barata. Na sua visão, a vantagem regional é maior do que essa.

“Powershoring” foi a expressão que ele cunhou para descrever o que chama de “driver do século XXI”. É a busca por energia segura, verde e barata que dará as cartas dos investimentos privados nos próximos anos, acredita. Fábricas europeias e japonesas querem realocar sua produção para perto das boas fontes de energia. É a partir dessa tendência que os países da região poderão montar novas plataformas de atração de investimentos diretos estrangeiros.

Novamente, será preciso uma boa infraestrutura logística, sobretudo de portos, para receber esses empreendimentos. Além de um bom ambiente de negócios, com regulações que garantam a produção de energia com segurança e previsibilidade.

Embora haja muitos fatores a favor do aumento de investimentos no Brasil e na região, há perigos à frente. A começar pelo risco de recessão nos países ricos. Isso nubla o horizonte de crescimento econômico e torna difíceis as decisões de investimento.

Nesse cenário, não convém ao Brasil agregar dificuldades a si mesmo. Não é hora de flertar com irresponsabilidade na gestão pública, muito menos com ruptura institucional.

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INDICAÇÕES PARA NOVOS DIRETORES DA ANTAQ AVANÇAM NO SENADO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 23/11/2022 - 18:39



Sabatina de indicados para agências reguladoras na Comissão de Infraestrutura (Pedro França/Agência Senado)

Em reunião nesta quarta-feira (23), Comissão de Infraestrutura aprovou os indicados Wilson Pereira de Lima Filho, Alber Furtado de Vasconcelos Neto e Caio César Farias Leônico para 3 vagas abertas na diretoria da agência. Nomes serão apreciados em sessão plenária

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) do Senado aprovou, nesta quarta-feira (23), os três nomes dos indicados pelo governo para vagas na diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Em sessão conturbada, que chegou a ser suspensa, foram aprovados os nomes de Wilson Pereira de Lima Filho, Alber Furtado de Vasconcelos Neto e Caio César Farias Leônico.

Além deles, foram aprovados os nomes de Alexandre Reis Siqueira Freire, para a diretoria da Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), e de Miriam Wimmer, para a diretoria da Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD). Todas as indicações ainda precisam ser confirmadas pelo Plenário do Senado.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/11/2022

DESCARGA DE FERTILIZANTES SE MANTÉM EM RITMO ACELERADO NOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/11/2022 - 18:03



Mesmo com uma previsão de redução na importação de fertilizantes até o final de 2022 em 30%, os portos do Paraná mantêm um ritmo alto de descarga do produto. Apenas nos dois últimos dias a agência marítima Fortenave atendeu, simultaneamente, quatro navios carregados de fertilizantes, sendo dois navios atracados no porto de Paranaguá e outros dois no Porto Ponta do Félix, em Antonina.

Ao todo, estas embarcações totalizaram a descarga de 107.236 toneladas do insumo, vindos da Jordânia, Nigéria,

Egito e China.

Até a tarde de terça-feira (22), oito navios estavam aguardando para descarregar o produto em Paranaguá e Antonina. E em torno de 12 estão a caminho dos portos paranaenses, segundo informações do lineup das empresas responsáveis pelo agenciamento marítimo.

Segundo o diretor da Fortenave, Ismael Pires, mesmo com o mercado de fertilizantes passando por um momento de ajuste nos estoques, as descargas continuam porque o país depende do produto estrangeiro. “O Brasil importa mais de 80% dos fertilizantes utilizados no agronegócio. Já os Portos do Paraná estão entre as principais portas de entrada dos adubos no país, com 30% do total”, conclui Pires.

O país teve um ano atípico, com um alto volume de importação de fertilizantes. A medida foi para garantir insumos suficientes para a expansão da área plantada diante dos temores de escassez por conta da guerra entre Ucrânia e Rússia, que é um importante fornecedor. Portonave

Até o fim do primeiro semestre do ano, o Brasil havia importado cerca de 19,2 milhões de toneladas de fertilizantes, 20% a mais do que no mesmo período do ano anterior.

Com os altos volumes do produto em estoque, nos últimos meses, houve uma queda no ritmo das importações dos insumos. De outubro a dezembro, o Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas do Paraná (Sindiadubos) prevê uma redução de 30% na descarga do produto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/11/2022

QUATRO ARRENDATÁRIOS DO PORTO DE SUAPE RECEBEM SELO TERMINAL AMIGO DO OCEANO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 23/11/2022 - 17:26



A certificação concedida pela estatal pernambucana busca sensibilizar os arrendatários quanto ao papel relevante no cuidado com o meio ambiente

O Complexo Industrial Portuário de Suape concedeu, nesta quarta-feira (23), o selo “Terminal Amigo do Oceano” a quatro empresas arrendatárias do porto organizado. A solenidade, realizada na Base Mar, contou com a participação de representantes da autarquia portuária, das empresas contempladas e de autoridades de órgãos de fiscalização do setor. Este ano, em sua

segunda edição, a certificação recebeu o nome de Selo “Terminal Amigo do Oceano - Professor Fábio Hazin”, em homenagem ao renomado docente e pesquisador, que dedicou sua carreira ao estudo e à conservação da fauna marinha. Ele faleceu em 2021 em decorrência de complicações da covid-19.

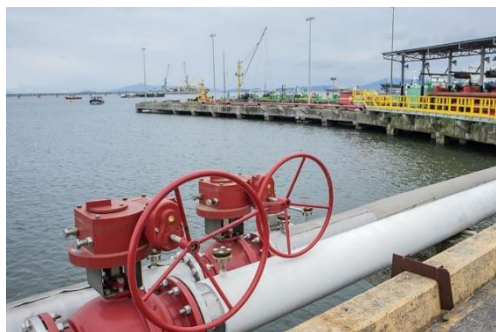
Dos nove terminais aptos à candidatura, cinco pleitearam a certificação e os que alcançaram a pontuação exigida para a obtenção do selo foram Tecon Suape, Pandenor, Ultracargo e Temape. A comissão julgadora, composta por representantes das diretorias de Meio Ambiente e Sustentabilidade, da presidência e de Gestão Portuária, avaliou 27 critérios que contemplam a gestão ambiental portuária, incluindo o uso de água e de energia, e de práticas de combate ao lixo no mar. Na análise, itens como licenciamento ambiental, prevenção e resposta a emergências, certificações voluntárias, recursos humanos e treinamentos dedicados à pauta em questão também foram pontuados.

Segundo o diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade da estatal, Carlos Cavalcanti, a certificação foi concebida para ser realizada anualmente, a fim de estimular a implementação, por parte dos terminais, de ações com foco nas boas práticas de sustentabilidade das operações. “Eles têm papel relevante no cuidado com o meio marinho da área na qual estão inseridos. A concessão da certificação é um reconhecimento pelo cumprimento das legislações ambientais e um incentivo às instalações que adotam gestão responsável, proativa e em consonância com os objetivos da Década dos Oceanos e da Agenda 2030”, ressaltou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/11/2022

PROJETO DE LEI PROPÕE EQUIPARAR COMPRA DE BUNKER À OPERAÇÃO DE EXPORTAÇÃO

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 23/11/2022 - 16:02



Arquivo/Divulgação

Projeto é apoiado por armadores de cabotagem que possuem pleito antigo para equivalência de condições para aquisição do combustível marítimo, com base na legislação vigente

Um projeto de lei que tramita no Senado tem como objetivo equiparar a compra de bunker a uma operação de exportação. O PL 2.528/2022 altera a Lei 9.493/1997 para incluir como exportação a aquisição de combustíveis por embarcações pré-registradas ou registradas no Registro Especial Brasileiro (REB), inclusive para a cabotagem. O PL, de autoria do senador Guaracy Silveira (PP-TO), justifica que as propostas incentivam o modal. A medida também vale para construção, conservação, modernização e reparo de embarcações.

O PL altera a Lei 9.493/1997, que determinou a equiparação do preço do combustível cobrado das empresas de longo curso às empresas de cabotagem. O autor ressaltou que, na prática, o previsto na legislação não é cumprido. O principal motivo, segundo Silveira, é o ICMS, que incide somente sobre o combustível consumido em território nacional (cabotagem). O entendimento é que, como a venda do combustível às empresas de longo curso é uma operação equiparada a uma exportação, encontra-se fora do escopo de incidência do imposto estadual.

"Para assegurar esse tratamento isonômico previsto na Lei 9.432 é que essa proposição legislativa inclui as compras de combustível nas operações das embarcações registradas e pré-registradas no REB que operam na cabotagem, considerando para todos efeitos legais e fiscais uma transação de exportação", justificou o parlamentar. O PL 2.528/2022 será distribuído às comissões, onde receberá pareceres para ser votado.

Para obterem benefício, as embarcações precisam estar pré-registradas ou registradas no Registro Especial Brasileiro (REB), criado pela Lei 9.432/1997. Silveira também defende que o estímulo da cabotagem é importante para a diversificação e eficiência da matriz brasileira de transportes, tornando-a mais eficiente e reduzindo custos logísticos do país. O senador também destacou o potencial do modal em comparação ao transporte rodoviário, além do menor impacto ambiental e dos índices de segurança e da menor ocorrência de roubos, furtos e extravios de cargas, com maior capacidade de movimentação de um maior volume de cargas.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) espera que o PL recém apresentado progreda favoravelmente, de modo que o bunker seja equiparado à operação de exportação, ficando isento do ICMS [imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços]. O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, ressaltou que a equiparação do combustível para cabotagem ao combustível do longo curso é um pleito antigo que está previsto em lei, sendo que, na prática, não ocorre essa equiparação. "Estamos acompanhando e apoiamos integralmente a iniciativa, mas ainda não houve distribuição nas comissões. Será um processo longo que vamos acompanhar", comentou Resano à Portos e Navios.

No último dia 1º de novembro, passou a valer a instrução normativa da Receita Federal do Brasil (RFB) que trata da suspensão do pagamento de Pis/Cofins e Pis/Cofins-Importação incidentes sobre a receita de venda no mercado interno e a importação de óleo combustível destinado à navegação de cabotagem e de apoio portuário e marítimo. A nova IN permite a habilitação dos

distribuidores de combustíveis ao regime de suspensão. Para os armadores, a avaliação é que o principal impacto da medida é aumentar a concorrência entre os fornecedores do insumo. As empresas alegam, no entanto, que o ICMS continua a onerar os usuários da cabotagem.

A suspensão vale para operações com bunker destinadas à navegação de cabotagem e de apoio, no pagamento das contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pis/Pasep) e para Financiamento da Seguridade Social (Cofins), incidentes sobre a receita de vendas deste produto no mercado interno; além do Pis incidente na importação de produtos estrangeiros ou serviços (Pis/Pasep-Importação) e da Cofins devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), incidentes nas importações deste produto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/11/2022

INCÊNDIO É PRINCIPAL CAUSA DE ACIDENTES MARÍTIMOS, APONTA RELATÓRIO

Por Bianca Guilherme NAVEGAÇÃO 22/11/2022 - 20:56



Arquivo/Divulgação

Levantamento da Allianz Global Corporate & Specialty analisou mais de 240 mil sinistros do setor de seguros marítimos

De acordo com o relatório da Allianz Global Corporate & Specialty incêndio, colisão e naufrágio e carga danificada são as principais causas de perdas de seguro marítimo por valor. A empresa analisou mais de 240 mil sinistros do setor de seguros marítimos entre janeiro de 2017 e dezembro de 2021, que somam o valor aproximado de 9,2 bilhões de euros.

"O setor de navegação está tendo que lidar com muitos outros desafios, incluindo um número crescente de cenários de ruptura, problemas na cadeia de abastecimento, inflação, membros da tripulação com muitas horas no mar, perdas e danos crescentes devido a eventos climáticos extremos, implementação de novas tecnologias e combustíveis de baixo carbono, bem como a invasão russa na Ucrânia", comentou Régis Broudin, diretor global de sinistros marítimos da AGCS.

Durante a análise, foi identificado que 18% do valor dos sinistros marítimos analisados (cerca de 1,65 mil milhões de euros) estão relacionados a incêndios. Nos últimos anos, o número aumentou significativamente, com uma cadeia de incidentes envolvendo incêndios de cargas, que são difíceis de extinguir e podem levar à perda total de uma embarcação, perda de vidas e danos ambientais.

A União Internacional de Seguro Marítimo (IUMI) notou recentemente um aumento nos incêndios na casa das máquinas, que podem revelar algum risco subjacente, incluindo competências da tripulação e tecnologias modernas. Em muitos casos, um pequeno incidente, como um incêndio em carga mal declarada ou erros de estabilidade nos cálculos, resultaram em perda total.

Além disso, foi observado uma possível ameaça nas baterias de íon-lítio (Li-ion), altamente inflamáveis, que não estão armazenadas, manuseadas, rotuladas ou transportadas corretamente. Segundo a AGCS, baterias de íons de lítio tem alta combustibilidade e são difíceis de conter, e ainda podem reacender horas ou mesmo dias depois de terem sido apagadas. A maioria dos navios necessitam de proteção contra incêndio adequada, capacidades e sistemas de detecção para enfrentá-los no mar.



Outro ponto destacado está relacionado à inflação que eleva os valores das embarcações, cargas e reparos. Os aumentos nos valores do aço, das peças de reposição e da mão-de-obra elevam os custos em caso de necessidade de conserto do casco e dos sinistros por quebra de máquinas.

E não só o valor dos navios como os das cargas também estão aumentando por causa da inflação. Os maiores navios podem transportar 20.000 contêineres de uma só vez e seu valor combinado da frota comercial global aumentou 26% para US\$ 1,2 bilhão em 2021 enquanto o valor médio dos embarques de contêineres também tem aumentado com mais mercadorias de alto valor, tais como produtos eletrônicos e farmacêuticos. O relatório afirma que é comum ver um contêiner avaliado em US\$ 50 milhões ou mais para produtos farmacêuticos de alto valor. Com isso, há outro risco evidenciado: da mercadoria danificada ou roubada, tendo a América Latina e a Europa como os continentes com mais queixas.

Para o Capitão Rahul Khanna, diretor global de consultoria de risco da área Marine da AGCS, o risco de roubo e danos a cargas de alto valor precisa ser tratado com medidas adicionais de mitigação de risco, tais como rastreadores GPS e sensores que fornecem monitoramento em tempo real da posição, temperatura, choque de umidade e luz e aberturas de portas, por exemplo. "Os juros da carga precisam vigiar de perto os valores segurados. Os clientes podem precisar ajustar seus limites de seguro e de apólice, ou correm o risco de estarem com seguro abaixo do valor normal - já vimos sinistros de cargas de contêineres de alto valor onde os juros da carga estavam com seguro abaixo dos \$20mn", comentou.

Nos últimos anos, a cadeia de suprimentos sofreu com uma série de exposições e incidentes que afetaram o transporte marítimo, como catástrofes naturais, ataques cibernéticos, Covid-19 e a invasão da Ucrânia pela Rússia causando grandes atrasos, congestionamento portuário, escassez de mão-de-obra e capacidade limitada do contêiner.

Dessa forma, a tendência será de navios maiores que comportem um número maior de cargas. Navios maiores, mais eficientes, que exigem infraestrutura portuária e suporte logístico mais especializado do que estão acostumados. Há maiores concentrações de risco de carga em grandes embarcações e nos principais portos, qualquer incidente pode afetar grandes volumes de carga e empresas.

Mara Blagojevic, consultora sênior de risco Marítimo na AGCS vê a mudança como algo estimulante, mas afirma que há tendências na indústria naval que estão dando motivos para preocupação. "Eu não vejo uma solução rápida para eles! Embora a segurança do transporte marítimo tenha aumentado nos últimos anos, navios muito grandes estão sofrendo perdas desproporcionalmente altas, elevando a perspectiva de maiores exposições, perdas e custos de salvamento", comentou.

A Allianz Global Corporate & Specialty também concluiu que as catástrofes naturais são a quinta maior causa de reivindicações de seguro marítimo, por frequência e gravidade. Clima extremo e riscos naturais têm contribuído para uma série de grandes perdas de carga — pelo menos 25% do total, além da perda de contêineres no mar, pois o mar agitado exerce forças em grandes embarcações e amarrações de contêineres.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/11/2022

TERMINAL GRANELEIRO EM SC SERÁ PRIMEIRO PROJETO PORTUÁRIO A PLEITEAR RECURSOS DO FMM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 22/11/2022 - 19:50

Empreendimento com investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões é projetado para São Francisco do Sul. Avaliação sobre prioridade de financiamento deve ocorrer esta semana, durante reunião do conselho diretor. Valor corresponde a cerca de 30% do orçamento do fundo setorial para 2023

A 51ª reunião ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), prevista para quinta-feira (24), terá em pauta a análise para concessão de prioridade para o projeto de um terminal portuário em São Francisco do Sul (SC) com investimentos de aproximadamente R\$ 1,9 bilhão. Portos e Navios apurou que o escopo prevê um terminal para movimentação de grãos na Baía da Babitonga. O projeto seria apresentado na última reunião do conselho, realizada no começo de julho, porém foi retirado de pauta.



Arquivo/Divulgação

Caso aprovado esse valor, de quase R\$ 2 bilhões, corresponderá a cerca de 30% do orçamento do Fundo da Marinha Mercante (FMM) previsto para o ano que vem, R\$ de 6,6 bilhões. "Somente esse porto vai consumir um terço do orçamento do FMM. Logicamente, que o desembolso não ocorreria totalmente ano que vem, mas mostra como os recursos a serem usados por portos vai consumir muito o FMM, sem eles arrecadarem nada para o mesmo", comentou uma fonte que prefere não ser identificada.

Na última semana, o Ministério da Infraestrutura publicou uma portaria com normas gerais de pedidos de prioridade de apoio financeiro com recursos do FMM que incorporou especificações para os postulantes de empréstimos do fundo setorial para investimentos em instalações portuárias e aquaviárias. Estes segmentos foram incluídos entre os possíveis beneficiados pela resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN), editada em julho. A alteração é um dos efeitos da Lei 14.301/2022, que instituiu o programa de cabotagem do governo federal (BR do Mar).

Na ocasião, o ministério destacou que as obras de infraestrutura portuária e aquaviária também poderão receber apoio financeiro FMM, com acesso a empréstimos com taxas atrativas junto a bancos públicos federais. A pasta ressaltou em nota que, além de regulamentar o processo de aprovação de projeto e de liberação de recursos para obras de infraestrutura no segmento, a portaria tem como objetivo digitalizar os requerimentos, facilitar a gestão dos contratos de financiamento com recursos do fundo e adequar os prazos de contratação, aumentando a efetividade da política pública.

Além de obras de infraestrutura, os recursos continuarão a ser pleiteados para projetos de construção de embarcações e execução de outros serviços navais, como reparo, manutenção e docagem de embarcações no Brasil — historicamente principais demandas do FMM. Pelas regras atuais, esses serviços podem ser realizados em empresas especializadas ou estaleiros brasileiros a partir da contratação de empréstimos por empresas brasileiras e estrangeiras, bem como públicas não dependentes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/11/2022



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: 23/11/2022