

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 133/2024
Data: 25/11/2024

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
EM BRASÍLIA, OS CAMINHOS PARA PORTOS SUSTENTÁVEIS NO SUMMIT ANTAQ.....	4
RIO GRANDE DO SUL TEM AUMENTO DE CARGAS NOS PORTOS EM RECUPERAÇÃO APÓS CATÁSTROFE CLIMÁTICA	5
ESTUDANTES DO INTERIOR DE SÃO PAULO VISITAM TERMINAL RETROPORTUÁRIO EM SANTOS.....	6
MINISTRO PEDE DIÁLOGO COM GOVERNO FEDERAL E TRABALHADORES PARA REVISAR LEI DOS PORTOS; PROPOSTA ESTÁ NA CÂMARA	6
NOVO TERMINAL ABRE PORTAS DO PORTO DE SUAPE PARA O EXTERIOR	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	9
PORTO PIAUÍ LANÇAM CHAMAMENTO PÚBLICO PARA IMPULSIONAR INDÚSTRIA PESQUEIRA.....	9
A BIOMASSA VAI AJUDAR O BRASIL A FAZER UM HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO, USANDO MENOS ENERGIA ELÉTRICA.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
AUDIÊNCIA PÚBLICA DE SEGUNDA-FEIRA (25), SOBRE CRITÉRIOS PARA O FORNECIMENTO DE SERVIÇOS EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, É ADIADA.....	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - PORTO DE SANTOS ALCANÇA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM OUTUBRO DE 2024 NA HISTÓRIA	13
PORTAL PORTO GENTE	14
PORTO DE SANTOS ATINGE A MAIOR MARCA ENTRE OS MESES DE OUTUBRO E PROJETA MAIOR MARCA ANUAL DE SUA HISTÓRIA	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL – A REFORMA TRIBUTÁRIA E O DESAFIO DE IMPULSIONAR A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA	15
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	16
<i>Crítica climática 1</i>	16
<i>Crítica climática 2</i>	16
<i>Crítica climática 3</i>	16
<i>Transição energética 1</i>	16
<i>Transição energética 2</i>	16
COMÉRCIO EXTERIOR - VETO À CARNE DO MERCOSUL PROVOCA CRISE COMERCIAL COM CARREFOUR.....	17
NACIONAL - REFORMA TRIBUTÁRIA: SETOR DEBATE IMPACTOS E PROPÕE AJUSTES NO SENADO.....	18
NACIONAL - PETROBRAS PREVÊ INVESTIMENTO DE US\$ 111 BI ENTRE 2025 E 2029.....	19
REGIÃO SUDESTE - SP ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DO SISTEMA DE BALSAS	20
REGIÃO SUDESTE - VAST REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO EM TERMINAL DE LÍQUIDOS DO PORTO DO AÇU	21
REGIÃO SUDESTE – PORTO DE SANTOS PROJETA BATER RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM 2024.....	22
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SUCESSO PROFISSIONAL: O ENSINO SUPERIOR É A ÚNICA OPÇÃO?	23
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA -BR-101, BR-242 E VIA BAHIA	25
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - INFRAESTRUTURA PARA AS REGIÕES NEGLIGENCIADAS	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	28
GUSTAVO PASCHOA É NOMEADO CEO DA MERCOSUL LINE PARA CONTRIBUIR O CRESCIMENTO DA NAVEGAÇÃO NO BRASIL28	
MOVIMENTAÇÃO SUPERIOR A 36 MILHÕES DE TONELADAS CONSOLIDA RECUPERAÇÃO DOS PORTOS GAÚCHOS	28
ENTRAR EM VIGOR NORMA SOBRE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA E PLANOS DE CONTINGÊNCIA EM PORTOS E AEROPORTOS... ..	29
'PORTOLOG SÃO VICENTE' BUSCA INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO PARA PRIMEIRA CIDADE DO BRASIL	30
NAVIO QUE VENCE EM SANTOS PARA FOGOS DA VIRADA DO ANO ATRACA PELA PRIMEIRA VEZ EM 2024	31
APS E CREA-SP INICIAM FORÇA-TAREFA DE FISCALIZAÇÃO NO PORTO DE SANTOS	32
JORNAL O GLOBO – RJ	32
TST DECIDE QUE A REFORMA TRABALHISTA VALE PARA CONTRATOS ANTERIORES À VIGÊNCIA DA LEI.....	32
HADDAD DIZ QUE PACOTE DE CORTE DE GASTOS SERÁ ANUNCIADO NESTA SEMANA E QUE LULA FEZ REUNIÃO DEFINITIVA ..	33
PACHECO AFIRMA QUE CORTE DE GASTOS É URGENTE, SERÁ DISCUTIDO LOGO APÓS REFORMA TRIBUTÁRIA E PODE INCLUIR CONGRESSO	34
LULA ENCOMENDA AO BNDES PLANO PARA REESTRUTURAÇÃO DE ESTATAIS COM FOCO EM DEFICITÁRIAS.....	35
GOVERNO REDUZ NOVAMENTE PREVISÃO DE ECONOMIA DE PENTE-FINO NO INSS EM 2024.....	36
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
'ESTAMOS EM CRISE DIPLOMÁTICA' DIZ EMBAIXADOR DE ISRAEL NO BRASIL SOBRE RELAÇÃO COM GOVERNO LULA.....	37



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 133/2024
Página 3 de 67
Data: 25/11/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ELETOBRAS E UNIÃO RETOMAM NEGOCIAÇÃO SOBRE PODER DE VOTO APÓS G20	40
CARREFOUR PREPARA RETRATAÇÃO FORMAL AO BRASIL COM CARTA DE CEO GLOBAL ENTREGUE EM MÃOS A MINISTRO....	41
CASO CARREFOUR: HADDAD DIZ QUE HOVE REAÇÃO JUSTIFICADA À DECLARAÇÃO DO CEO GLOBAL.....	42
MARINHA QUESTIONA IDADE MÍNIMA PARA APOSENTADORIA DE MILITARES E VÊ RISCO NO 'FLUXO DE CARREIRA'	42
PACOTE DE CORTE DE GASTOS DEVE INCLUIR MUDANÇAS NO BPC, ABONO E MÍNIMO, MAS DEIXAR PISOS DE FORA	44
OFERTA EM ALTA E PROBLEMAS COM A DEMANDA: O PETRÓLEO PODE FICAR MAIS BARATO?.....	45
OPINIÃO - BRASIL E CHINA ASSINAM ACORDOS DE COOPERAÇÃO E DE COMÉRCIO EM BOA HORA PARA INVESTIR EM LAÇOS .	46
BOICOTE DE GRANDES FRIGORÍFICOS AO CARREFOUR DEVE PROVOCAR REARRANJO 'MOMENTÂNEO' NO VAREJO	47
'SÓ PAÍSES EM GUERRA TÊM DÉFICIT TÃO ALTO QUANTO O BRASIL', DIZ STUHLBERGER, GESTOR DO FUNDO VERDE.....	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	53
UNIÃO EUROPEIA QUER SANCIONAR EMPRESAS CHINESAS ENVOLVIDAS COM A RÚSSIA	53
COM APOORTE DE R\$ 40 BILHÕES, QUATRO PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE DEVEM SAIR DO PAPEL EM 2025	54
ANTECIPAÇÃO DE COMPRAS AGITA PORTOS NOS EUA	56
INSTITUIÇÕES DEVEM ATUAR DE FORMA COORDENADA NA FRONTEIRA	57
UNIÃO DESTINARÁ R\$ 4,5 BI AO PROGRAMA ROTAS	58
EMPRESAS DOS EUA ESTOCAM PRODUTOS DA CHINA ANTES DE TRUMP IMPOR TARIFAS	61
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	63
PERNAMBUCO IDENTIFICA OPORTUNIDADES PARA ESTALEIROS LOCAIS	63
GOVERNO QUER DISCUSSÃO AMPLA SOBRE REVISÃO DA LEI DOS PORTOS EM 2025	64
PONTE ENTRE ILHA DO CAJU E ILHA DA CONCEIÇÃO PREOCUPA POR RISCO DE COLAPSO	65
PETROBRAS PREVÊ INSTALAÇÃO DE 10 NOVAS PLATAFORMAS ATÉ 2029	66
MODERNIZAÇÃO IMPULSIONA EFICIÊNCIA NO TVV	66
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	67
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	67



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

EM BRASÍLIA, OS CAMINHOS PARA PORTOS SUSTENTÁVEIS NO SUMMIT ANTAQ

Promovido pelo Grupo Tribuna, evento debaterá ESG e planejamento na terça-feira
Por ATribuna.com.br



No ano passado, Summit Antaq foi realizado dentro do terminal da Eldorado Celulose, no Porto de Santos (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

Os principais desafios a serem enfrentados e os projetos em implantação para tornar os portos cada vez mais sustentáveis serão debatidos na próxima terça-feira, em Brasília, no Summit Antaq, promovido pelo Grupo Tribuna no Hotel Royal Tulip. Além da diretoria e de técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o evento contará com a presença de especialistas, empresários e autoridades do setor.

PROGRAMAÇÃO

13h45

Homenagem à Mariana Pescatori, secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos

14 horas

Welcome

Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq

14h10

Abertura oficial

Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos

14h20

Painel 1- ESG: O setor portuário e a cadeia do hidrogênio verde

- Wilson Lima Filho, diretor da Antaq
- Caio Farias, diretor da Antaq
- Roberta Cox, diretora de Políticas da GWEC
- Dino Batista, secretário nacional de Hidrovias
- Marcio Guiot, presidente do Porto de Suape

16 horas

Painel 2 - O planejamento e o desenvolvimento para os

portos brasileiros

- Flávia Takafashi, diretora da Antaq
- Alber Vasconcelos, diretor da Antaq
- Alex Ávila, secretário nacional de Portos
- Vinicius Patel, diretor de Administração Portuária do Porto do Açu
- Ana Carolina Albuquerque, head de Direito e Política de Concorrência para a América Latina da Maersk
- Ricardo Arten, CEO do Porto Itapoá

17h30

Palestra de encerramento

Vital do Rêgo Filho, ministro do TCU

18 horas

Encerramento

Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq

19 horas

Prêmio Antaq 2024 - Emergência Climática em ESG

A abertura oficial será feita pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e a mediação fica sob responsabilidade do consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues. As inscrições podem ser feitas no link.

O primeiro painel, com início às 14h20, terá como tema ESG: O setor portuário e a cadeia do hidrogênio verde. Entre os participantes estão os diretores da Antaq Wilson Lima Filho e Caio Farias, e o secretário nacional de Hidrovias, Dino Batista (veja programação completa abaixo).

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse que temas como a economia azul (conceito que visa o desenvolvimento econômico sustentável a partir dos recursos marinhos) e as mudanças climáticas estarão no centro de debate.

O segundo painel, às 16 horas, abordará O planejamento e o desenvolvimento para os portos brasileiros. Para debater o tema, estarão, entre outros, os diretores da Antaq Flávia Takafashi e Alber Vasconcelos, e o secretário nacional de Portos, Alex Ávila.

A palestra de encerramento será do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Vital do Rêgo Filho.

Prêmio Antaq

Após o Summit acontece, no mesmo local, a 7ª edição do Prêmio Antaq. O tema deste ano é Emergência Climática em ESG.

(Reprodução)

A premiação conta com categoria inédita, a de Gênero e Diversidade, que busca reconhecer empresas do setor que realizaram ações relativas à igualdade de gênero, à redução das desigualdades, à promoção da diversidade e à inclusão de minorias em seu ambiente de trabalho e operações.

O prêmio ainda tem mais cinco categorias: Desempenho Ambiental; Iniciativas Inovadoras; Artigos Técnico-Científicos; Conformidade Regulatória; e Pesquisa de Satisfação dos Usuários.

O Prêmio Antaq visa reconhecer e incentivar iniciativas que se destacaram pela contribuição na melhoria da prestação de serviços de transportes aquaviários à sociedade, fomentar a pesquisa e a produção técnico-científica e disseminar melhores práticas ESG (Ambiental, Social e Governança, da sigla em inglês) e de inovação na operação e gestão no setor aquaviário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 24/11/2024

RIO GRANDE DO SUL TEM AUMENTO DE CARGAS NOS PORTOS EM RECUPERAÇÃO APÓS CATÁSTROFE CLIMÁTICA

Juntas, as três unidades da Portos RS alcançaram 36.871.086 toneladas
Por ATribuna.com.br



Juntas, as três unidades da Portos RS alcançaram 36.871.086 toneladas, que demonstram a consolidação dos portos no período pós-enchente, mesmo diante dos desafios impostos pelos impactos do fenômeno climático (Reprodução/Divulgação Portos RS)

Os portos do Rio Grande do Sul vêm consolidando a recuperação no pós-enchente que causou muita destruição na infraestrutura local. Com crescimento nas movimentações, o Porto do Rio Grande registrou, de janeiro a outubro, 35.295.995 toneladas em operações de embarque e desembarque de mercadorias.

As operações com cavaco de madeira tiveram aumento de 12,21%, atingindo 860.998 toneladas. O polietileno teve acréscimo de 9,06%, chegando a 552.285 toneladas. Já a movimentação de celulose variou positivamente em 7,29%, totalizando 3.100.520 toneladas.

A movimentação de contêineres também cresceu no acumulado dos dez meses em relação ao mesmo período do ano passado. Em 2023, foram movimentados 516.855 TEU (unidade de medida de um contêiner de 20 pés), enquanto em 2024 o número subiu para 652.655 TEU, alta de 26,27%. Junho foi o mês com maior movimentação, quando passaram pelo complexo 77.432 TEU.

Em Pelotas, a movimentação as operações de embarque somaram 982.645 toneladas. Já em Porto Alegre, do total de 592.446 toneladas movimentadas, as cargas de fertilizantes responderam pela maior parte, atingindo 271.473 toneladas.

Juntas, as três unidades da Portos RS alcançaram 36.871.086 toneladas, que demonstram a consolidação dos portos no período pós-enchente, mesmo diante dos desafios impostos pelos impactos do fenômeno climático.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 24/11/2024

ESTUDANTES DO INTERIOR DE SÃO PAULO VISITAM TERMINAL RETROPORTUÁRIO EM SANTOS

Jovens puderam acompanhar todo o processo administrativo alfandegário e o modelo de atendimento, da chegada à saída das cargas.

Por ATribuna.com.br



Estudantes da rede pública de São Simão conheceram a área retroportuária da Transbrasa, em Santos (Divulgação)

Aproximadamente 40 estudantes do Ensino Médio e Técnico de uma escola estadual de São Simão, no Interior paulista, aprenderam sobre os procedimentos de movimentação de cargas em um terminal retroportuário de Santos. Na sexta-feira, eles fizeram uma visita à Transbrasa, no Marapé, em Santos, onde puderam acompanhar todo o processo administrativo alfandegário e o modelo de atendimento, da chegada à saída das cargas.

Os alunos acompanharam a rotina do terminal, conhecendo a área operacional em uma visita guiada por técnicos da empresa e pelo CEO, Bayard Freitas Umbuzeiro Neto. Eles observaram a movimentação do pátio de contêineres, as operações de armazéns e de setores como portaria e a balança. “Sempre fez parte da nossa cultura promover a educação e ajudar a formar os jovens para o mercado de trabalho”, explica o CEO da empresa.

A aluna Fernanda Paiva dos Santos, de 17 anos, destacou a relevância de conhecer o local. “Nossa cidade não tem porto, então é muito importante vir a Santos e saber como funciona um terminal portuário”.

A estudante Clara Baldissareli, de 16 anos, também destacou a experiência. “Estou muito animada por aprender tanto e ver como funciona a movimentação de cargas”.

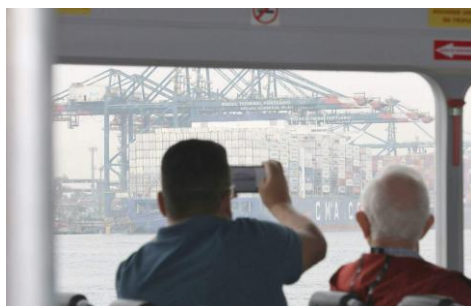
Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna Digital - SP)

Data: 24/11/2024

MINISTRO PEDE DIÁLOGO COM GOVERNO FEDERAL E TRABALHADORES PARA REVISAR LEI DOS PORTOS; PROPOSTA ESTÁ NA CÂMARA

Tema está no radar de Silvio Costa Filho

Por [Bárbara Farias, enviada a Ipojuca \(PE\)](#)



A proposta de revisão da Lei dos Portos, de 2013, aposta na descentralização de competências do MPor (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, reiterou nesta sexta-feira (22) que a proposta da nova lei dos portos precisa ser discutida entre todos os entes do setor, principalmente os trabalhadores e o Governo Federal.

A declaração foi dada durante o lançamento da pedra fundamental do terminal da APM Terminals, no Complexo Portuário e Industrial de Suape, em Ipojuca (PE). Ele acredita que terá diálogo aberto com o futuro presidente da Câmara dos Deputados, que será eleito em fevereiro de 2025.

O mais cotado para suceder o atual presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), é o deputado federal Hugo Motta (Republicanos-PB), mesmo partido do ministro.

“Essa proposta tem que ser discutida de maneira coletiva, com os trabalhadores e trabalhadoras. A gente espera que essa discussão se inicie no Congresso Nacional, com o novo presidente da Casa.

E essa discussão será feita de maneira plural, dentro das comissões, de maneira democrática, participativa, ouvindo a todos, porque, naturalmente, é algo que precisa ser rediscutido e, se for necessário, vamos revisitar e aprimorar (a lei) para os próximos 30 anos”.

Costa Filho rechaça o anteprojeto de lei da Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) enviado à Câmara Federal no dia 6 deste mês. Dois dias depois, em Santos, ele declarou que o texto “é inconstitucional, pois propõe mudanças no arcabouço legal portuário que competem ao Governo Federal”.

Entregue à Câmara Federal há 17 dias, a proposta da Ceportos ainda não foi distribuída às comissões da Casa e está parado. O texto sugere mudanças importantes no arcabouço legal portuário (Lei 12.815/2013), como a descentralização de competências do Ministério de Portos e Aeroportos e o fim da exclusividade para o trabalhador portuário avulso. Parte das medidas desagrada tanto o Governo Federal quanto os sindicatos, mas é apoiada pelo setor privado.

Segundo apurado por A Tribuna, apesar de a proposta ser recebida, ela ainda não foi distribuída pelo gabinete às comissões competentes para tramitação. Antes disso, a matéria precisa ser convertida em projeto de lei (PL). Em nota, o Legislativo informou que um parlamentar precisa assumir o conteúdo para transformá-lo em projeto de lei, o que fará com que sua tramitação tenha início na Casa.

Contudo, o recesso parlamentar terá início em 23 de dezembro e irá até 1º de fevereiro de 2025. No retorno das atividades, dia 2, haverá a eleição do novo presidente da Câmara.

Sugestões do anteprojeto

A Ceportos aprovou o relatório final em 23 de outubro. Os principais detalhes do texto foram apresentados no 2º Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna, em Brasília, no mês passado.

A proposta conceitual para revisão da Lei dos Portos (12.815/2013) sugere a descentralização de competências do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), atribuindo uma parte delas à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de regulação, e às autoridades portuárias.

A comissão propõe que as concessões de portos públicos permaneçam com o MPor, mas que as autorizações de terminais de uso privado (TUPs) sejam conduzidas pela Antaq. O objetivo é simplificar e agilizar processos de concessões, arrendamentos e autorizações nos portos, aperfeiçoando a segurança jurídica nos contratos e expandindo o mercado de trabalho, com estímulo à qualificação de mão de obra portuária operária.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/11/2024

NOVO TERMINAL ABRE PORTAS DO PORTO DE SUAPE PARA O EXTERIOR

Lançado nesta sexta-feira em Pernambuco, TUP da APM Terminals prevê investimento de R\$ 1,6 bilhões

Por Bárbara Farias, enviada a Ipojuca (PE)



Autoridades dos setores portuário e aquaviário, do Governo de Pernambuco e da União estiveram no evento (Divulgação)

A APM Terminals lançou nesta sexta-feira (22) a pedra fundamental do terminal de contêineres que irá operar no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco. Trata-se do primeiro terminal de uso privado (TUP) 100% eletrificado da América Latina. Nesta etapa, a empresa investirá R\$ 1,6 bilhão no equipamento, que começará a operar em 2026 e movimentará 400 mil TEU (unidade de



medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano. O novo terminal proporcionará a Suape a retomada de rotas internacionais.

A cerimônia foi realizada na área onde o TUP será construído, localizada fora do porto organizado. Situado na cidade de Ipojuca, a 41 quilômetros da capital Recife, o porto-indústria de Suape é público, administrado pelo Governo de Pernambuco, e é o segundo maior do Nordeste em movimentação de cargas, atrás apenas do Porto do Itaqui, no Maranhão.

Em seu discurso, o CEO da APM Terminals para as Américas, Leo Huisman, declarou que o novo terminal gerará “desenvolvimento econômico à região, empregos e será referência em sustentabilidade”. Cerca de 300 empregos diretos e 2 mil indiretos serão criados, aponta a companhia.

O diretor de Investimentos da APM para as Américas, Leonardo Levy, disse que o equipamento contribui para o aumento da capacidade do setor portuário. “Esse avanço é essencial para aprimorar a infraestrutura do País, impulsionando desenvolvimento e reduzindo os gargalos que limitam o potencial brasileiro”.

Cabotagem

Atualmente, Suape opera linhas de cabotagem, ou seja, de navios que transportam produtos pela costa brasileira, em sua maioria, grãos líquidos. Recebe óleo cru da Petrobras, refina e distribui os produtos derivados, como combustíveis, para outras regiões brasileiras, especialmente a Norte.

Sobre o modal, Levy afirmou que Suape precisa de serviços mais confiáveis e mais frequentes para competir com o segmento rodoviário. “É necessário mais concorrência e o nosso compromisso é seguir nesse caminho, contribuindo para que o Brasil cresça de forma sustentável alcançando novos patamares”.

O novo terminal da APM Terminals aumentará a capacidade do complexo portuário em mais de 50% e a de contêineres em 55%. O diretor-presidente da APM Terminals Suape e Pecém, Daniel Rose, ressaltou que a estrutura anterior da área foi demolida num prazo de 222 dias e houve investimento de R\$ 241 milhões em equipamentos modernos. “A próxima fase será a escolha das empresas responsáveis pela construção do cais, pátio e prédios”.

Confiança

A governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSDB), comentou que os investimentos realizados pelo poder público em infraestrutura atraíram a confiança do grupo Maersk. “Investimos na dragagem externa, já concluída; na dragagem interna, em licitação; e na requalificação do molhe, em execução. E a maior movimentadora logística do mundo, a Maersk, instala um terminal aqui, permitindo que Pernambuco se fortaleça como hub logístico”.

O diretor-presidente do Complexo Portuário de Suape, Marcio Guiot, afirmou que o terminal da APM Terminals está dentro da estratégia do porto de abrir capacidade, melhorar os serviços e “retomar as principais rotas internacionais que Suape perdeu ao longo dos últimos anos”.

Resultado positivo

Por sua vez, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, observou que o negócio firmado entre a APM e o Porto de Suape é resultado de um alinhamento entre os setores público e privado. “Nós teremos um terminal de uso privado, que foi autorizado pela agência e pelo ministério, que vai entregar uma capacidade que é importantíssima, tornando a operação e a movimentação de contêineres mais competitivas”.

Nery avalia que a vinda da APM Terminals fortalece a livre concorrência na região. “O grande beneficiário é o usuário, que vai ter custos logísticos mais atrativos”.

Importância e Transnordestina

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho destacou a importância de a APM Terminals colocar Pernambuco na rota internacional. “Essa operação será fundamental para conectar Suape ao mercado internacional, como o norte-americano e o europeu”.

O ministro disse também que, para impulsionar a retomada de Suape, a União planeja licitar as obras da ferrovia Transnordestina em 2025. “A ideia é que (o trajeto) saia de Salgueiro até Suape. Com ela pronta, a gente vai dobrar em 200% a capacidade do Porto de Suape. Essas obras estruturantes serão fundamentais para o desenvolvimento do porto de Pernambuco”.



Terminal movimentará 400 mil TEU por ano em área a ser estruturada (Bárbara Farias)

Estratégia

O Complexo de Suape conta com o novo terminal para retomar as exportações em larga escala. Hoje, Pernambuco escoava cargas fazendo transbordo via portos de Santos, Pecém (CE) e Itaqui (MA), mas a administração portuária quer recuperar parte dessas linhas, especialmente para embarcar produtos com

destino aos EUA e Europa.

“Hoje, não temos rotas de exportação para os mercados europeu e dos EUA. Temos só um serviço de importação. A carga de exportação que sai da região desce ao Porto de Santos para fazer o transbordo, o que acaba sobrecarregando de certa forma. Ter essas oportunidades aqui são importantíssimas para o nosso porto”, disse o diretor-presidente do Porto de Suape, Marcio Guiot.

O gestor adiantou que a primeira linha de longo curso foi retomada. “Há um mês, Suape retomou uma rota internacional para a Ásia, em parceria com o grupo MSC”.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, comentou que “Suape perdeu muito nos últimos anos para os portos de Pecém, Itaqui e Santos, e a gente precisa retomar esse protagonismo perante os mercados brasileiro e internacional”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/11/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PORTO PIAUÍ LANÇAM CHAMAMENTO PÚBLICO PARA IMPULSIONAR INDÚSTRIA PESQUEIRA

O Porto Piauí é um projeto destinado a impulsionar o desenvolvimento econômico da região

Por Patricia Raposo - patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Porto do Piauí/Foto: Governo do Piauí/Divulgação

Um novo chamamento público foi aberto com o objetivo de selecionar parceiros interessados em investirem na instalação e operação de indústrias no Terminal Pesqueiro Luís Correia (TPLC). O acordo será firmado por meio do arrendamento comercial de lotes no TPLC. As empresas que desejam concorrer devem inscrever e enviar as propostas que estejam em conformidade com o plano de trabalho e o relatório



técnico até o dia 12 de dezembro de 2024.

A iniciativa é uma parceria entre a Investe Piauí e a Companhia Porto Piauí e visa fomentar o desenvolvimento econômico da região litorânea, buscando gerar empregos e aumentar a renda local através da promoção da atividade pesqueira e atraindo negócios ligados à cadeia produtiva da pesca e da aquicultura.

“O Terminal Pesqueiro de Luís Correia tem um papel estratégico para impulsionar a economia da Planície Litorânea, garantindo que o pescado capturado na região seja beneficiado no Piauí, agregando valor e movimentando a economia regional”, destacou o diretor comercial da Companhia Porto Piauí, Igor Pontes.

A ação – que vem alinhada com os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU – pretende reforçar e consolidar o Piauí como um importante polo no mercado pesqueiro, além de também gerar benefícios socioeconômicos diretos para a comunidade local.

“O Governo do Estado está oferecendo uma oportunidade única para o setor da pesca e aquicultura no Brasil. Estamos falando de um Condomínio Industrial Pesqueiro com um cais dedicado, além de todas as facilidades, como parque de tancagem de combustível para embarcações, fábrica de gelo, indústria de processamento e câmara fria, tudo no mesmo ambiente. A estrutura será um grande facilitador para as exportações, isto porque está ao lado do porto marítimo”, afirmou Igor Pontes.

Com a execução do projeto é esperado que exista o aumento da produção pesqueira e industrialização de produtos da região, atração de empresas e investimentos ligados à pesca e à aquicultura e a criação de postos de trabalho e fortalecimento da economia regional.

A Investe Piauí foi a responsável pela retomada das obras do Terminal Pesqueiro de Luís Correia, dentro de uma concepção focada no potencial produtivo do litoral piauiense além da conclusão e inauguração da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Parnaíba.

Porto como ponto estratégico

A Companhia Porto Piauí é a autoridade portuária do estado e quem gerencia o ancoradouro. O Porto Piauí – localizado no município de Luís Corrêa, na foz do Rio Igarçu – é um projeto destinado a impulsionar o desenvolvimento econômico da região e se destaca como um hub logístico essencial que conecta o estado a outros centros econômicos.

Com o intuito de se firmar como um ponto estratégico para importação e exportação das potencialidades econômicas do estado, e com a perspectiva de impulsionar setores como agronegócio e indústria, o empreendimento se alinha com a visão de crescimento sustentável do estado.

O edital, que pode ser acessado por este [Link](#), com detalhe das condições para participação e critérios para a seleção das propostas.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/11/2024

A BIOMASSA VAI AJUDAR O BRASIL A FAZER UM HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO, USANDO MENOS ENERGIA ELÉTRICA

As novas rotas do hidrogênio, que vão usar biomassa, podem deixar a futura produção brasileira mais competitiva

Por Ângela Fernanda Belfort - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



O hidrogênio de baixo carbono pode sair mais barato do que a produção do hidrogênio verde, que usa muita energia para ser produzido. Foto: Ari Versiani/EDP/Divulgação

Diretor presidente da H2 Verde e um dos grandes especialistas do setor, Luiz Piauyhllino Filho, diz que o Brasil precisa ficar atento às novas rotas de produção do hidrogênio de baixo carbono no qual o país pode ter preços competitivos e aproveitar algo que, em alguns setores está sendo jogado fora: a biomassa. Isso inclui a palha da cana-de-açúcar, resíduos da soja, do coco, do

dendê, do milho, entre outros.

“O Brasil tem que olhar com atenção a rota que inclui a biomassa, porque pode sair mais barato para produzir o hidrogênio e seus derivados”, explica Luiz. O hidrogênio e os seus derivados podem resultar em combustíveis sustentáveis e produtos que vão ajudar a descarbonizar vários setores da economia. Tanto os países como as empresas estabeleceram metas de descarbonização.

No Brasil, até agora, a maioria dos grandes projetos anunciados para fazer a produção do hidrogênio pretende usar a rota da eletrólise – que obtém o hidrogênio verde, num processo que utiliza muita energia elétrica.



Segundo Luiz, a produção do hidrogênio de baixo carbono – a partir da biomassa – passa por outra rota tecnológica que não precisa de energia elétrica, como, por exemplo, a termólise. Neste caso, a biomassa é queimada para fazer o calor e a termólise ocorre quando atinge o calor necessário para fazer o gás de síntese, o Syngas, do qual podem ser extraídos o dióxido de carbono, o gás carbônico e o hidrogênio. A partir do hidrogênio é possível produzir derivados, como o SAF, um querosene sustentável de aviação; o e-metanol ou biometanol e a uréia.

O executivo Luiz Piauyhllino Filho explica as razões que estão levando a Europa a regulamentar o hidrogênio de baixo carbono. Foto: Divulgação

As várias rotas do hidrogênio

Luiz defende que o Brasil deveria ter uma combinação de várias rotas na produção do hidrogênio. Ele cita o que já está ocorrendo na Europa, como um dos fatores que vai influenciar a futura produção de hidrogênio no mundo. “A Europa já percebeu que não vai conseguir produzir o hidrogênio verde via eletrólise”, conta Luiz. Para a Europa cumprir as metas de descarbonização usando o hidrogênio verde, teria que fazer um investimento de 700 bilhões de euros em redes de transmissão de energia até 2030.

A expectativa do setor de hidrogênio, segundo Luiz, é de que a Europa regulamente – “nos próximos três a quatro meses” o hidrogênio de baixo carbono por outras rotas nos quais a biomassa pode ser usada, como por exemplo, a rota da termólise. A produção de hidrogênio de baixo carbono emite mais CO₂ do que o processo de fabricação do hidrogênio verde, produzido a partir da eletrólise, que usa uma corrente elétrica para separar o hidrogênio do oxigênio encontrados na água. Nos países europeus, a futura regulamentação vai definir o quanto poderá ser emitido de CO₂ por quilo de hidrogênio de baixo carbono produzido.

“Alguns projetos de hidrogênio do Brasil vão esperar a regulamentação do hidrogênio de baixo carbono da Europa”, argumenta Luiz. Esta regulamentação pode impactar o mercado como um todo. Alguns projetos a serem implantados no Brasil pretendem exportar o hidrogênio para a Europa.

Como o Brasil é um grande produtor agrícola, terá muita facilidade para produzir o hidrogênio de baixo carbono, por ter disponibilidade de grandes quantidades de biomassa. “O Brasil pode se tornar um grande supridor de hidrogênio e seus derivados, porque tem sol, vento e biomassa. O hidrogênio

de baixo carbono no Brasil vai ter um preço mais competitivo e conseqüentemente os seus derivados”, cita Luiz.

Ainda com relação ao setor de hidrogênio, o contexto geopolítico norte-americano pode favorecer o Brasil. “Provavelmente, Trump vai revogar os incentivos dados ao hidrogênio verde nos Estados Unidos. Se isso se confirmar, boa parte dos projetos americanos pode migrar para o Brasil. São cenários em nível mundial e em nível Brasil que os investidores vão analisar nos próximos três a quatro meses”, comenta Luiz.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 25/11/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AUDIÊNCIA PÚBLICA DE SEGUNDA-FEIRA (25), SOBRE CRITÉRIOS PARA O FORNECIMENTO DE SERVIÇOS EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, É ADIADA



Nova data da sessão pública ainda será definida. Prazo para contribuições também foi prorrogado

Brasília 25/11/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) adiou a realização da Audiência Pública 15/2024, que aconteceria nesta segunda-feira (25), às 14h. Nova data será divulgada em breve.

O objetivo da audiência é obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de

Instrução Normativa, que estabelece os procedimentos gerais e critérios referenciais a serem observados pelas unidades técnicas da ANTAQ na qualificação de condutas e práticas no fornecimento de serviços em instalações portuárias.

Na deliberação, a Agência também prorroga em 60 dias o prazo para receber as contribuições.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à audiência pública estão disponíveis neste link. O período de contribuições para a audiência se estende até às 23h59 do dia 2 de fevereiro de 2025 - prazo anterior se estendia até o dia 4 de dezembro de 2024.

As contribuições devem ser feitas exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia152024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

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

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 25/11/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA - PORTO DE SANTOS ALCANÇA MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM OUTUBRO DE 2024 NA HISTÓRIA

Com destaque para o agronegócio e operações de contêineres, o Porto de Santos registra crescimento expressivo em outubro e no acumulado do ano; autoridade portuária projeta a maior marca anual da sua história para 2024



Porto de Santos alcança maior movimentação de cargas em outubro de 2024 na história
- Foto: Divulgação

O Porto de Santos alcançou, em outubro de 2024, a maior movimentação de cargas já registrada para este mês na série histórica, totalizando 15,5 milhões de toneladas. Esse desempenho representa um crescimento de 8,4% em comparação com o mesmo período de 2023. No acumulado de janeiro a outubro, o porto já soma 153,0 milhões de toneladas movimentadas, marcando um aumento de 7,7% em relação ao ano passado.

Embarques e descargas

Os embarques, que somaram 10,9 milhões de toneladas em outubro, apresentaram um crescimento de 1,4% em relação ao mesmo mês de 2023. As descargas, por sua vez, tiveram uma alta significativa de 30%, atingindo 4,6 milhões de toneladas. No acumulado de 2024, os embarques totalizaram 112,9 milhões de toneladas, com aumento de 6%, enquanto as descargas somaram 40 milhões de toneladas, registrando um crescimento de 13%.

Recorde na movimentação de contêineres

Outros números históricos também marcaram o mês de outubro, como o recorde na movimentação de contêineres, com 493,7 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), um aumento de 12,3% em relação ao mesmo mês de 2023. No acumulado do ano, o total de TEUs movimentados chegou a 4,548 milhões, superando o ano passado em 15,4%.

Agronegócio impulsiona resultados

O agronegócio segue como um dos principais motores da movimentação no Porto de Santos. Em outubro, as exportações de soja em grãos atingiram 27,8 milhões de toneladas, o açúcar alcançou 23,4 milhões e o milho somou 11,5 milhões de toneladas, reforçando a importância estratégica do porto para o setor.

O Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, reafirma o compromisso do Governo Federal com o fortalecimento da infraestrutura portuária, com especial atenção ao Porto de Santos. "Nos últimos dias, inauguramos dois novos terminais de carga, com um investimento de quase R\$ 450 milhões, que aumentarão a capacidade do porto de 4,6 milhões para 6,6 milhões de toneladas. Esse avanço é fundamental para impulsionar a competitividade internacional do Brasil, movimentando a economia e gerando mais empregos e renda para a população", destacou Costa Filho."

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, celebrou os números recordes, afirmando que "os resultados alcançados até outubro de 2024 são fruto de uma operação eficiente, aliada a investimentos estratégicos que ampliaram nossa capacidade e competitividade. A movimentação de cargas, contêineres e o fortalecimento do agronegócio destacam a relevância do



Porto de Santos para o Brasil e o mundo. Estamos confiantes de que alcançaremos um novo recorde anual, reafirmando nosso papel como agente estratégico para o comércio exterior brasileiro.”

Confira mais detalhes em: <https://www.portodesantos.com.br/2024/11/22/porto-de-santos-atinge-a-maior-marca-entre-os-meses-de-outubro-e-projeta-maior-marca-anual-de-sua-historia-em-2024/>

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF

Data: 25/11/2024



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE SANTOS ATINGE A MAIOR MARCA ENTRE OS MESES DE OUTUBRO E PROJETA MAIOR MARCA ANUAL DE SUA HISTÓRIA

Redação Portogente

As cargas do agronegócio e as operações de contêineres impulsionaram o crescimento na movimentação de cargas em outubro e no acumulado do ano

O Porto de Santos consolidou, em outubro de 2024, a maior movimentação de cargas já registrada na série histórica desse mês. Foram 15,5 milhões de toneladas, um aumento de 8,4% em comparação ao mesmo período de 2023. No acumulado de janeiro a outubro, o porto já soma 153,0 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento de 7,7% frente ao mesmo período do ano anterior. Esse resultado é recorde histórico para o período, reafirmando o protagonismo de Santos no setor portuário brasileiro.



Foto: Divulgação

Os embarques, que totalizaram 10,9 milhões de toneladas em outubro, cresceram 1,4% em relação ao mesmo mês de 2023, enquanto as descargas tiveram alta expressiva de 30,0%, alcançando 4,6 milhões de toneladas. No acumulado do ano, os embarques somaram 112,9 milhões de toneladas (+6,0%) e as descargas, 40,0 milhões de toneladas (+13,0%).

A movimentação de contêineres continua aquecida e foi outro recorde importante, com 493,7 mil TEU movimentados em outubro, 12,3% a mais que em 2023, e 4.548 mil TEU no acumulado do ano, alta de 15,4%.

As cargas do agronegócio continuam a destacar-se, com a soja em grãos atingindo 27,8 milhões de toneladas, o açúcar 23,4 milhões de toneladas e o milho 11,5 milhões de toneladas.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, celebrou os números recordes, afirmando que "os resultados alcançados até outubro de 2024 são fruto de uma operação eficiente, aliada a investimentos estratégicos que ampliaram nossa capacidade e competitividade. A movimentação de cargas, contêineres e o fortalecimento do agronegócio destacam a relevância do Porto de Santos para o Brasil e o mundo. Estamos confiantes de que alcançaremos um novo recorde anual, reafirmando nosso papel como agente estratégico para o comércio exterior brasileiro."

Os grânéis sólidos somaram 7,6 milhões de toneladas em outubro (+7,7%), impulsionados pelo aumento nas exportações de açúcar a granel (+47,4%) e farelo de soja (+31,3%). No acumulado, foram 79,2 milhões de toneladas (+2,2%), com a soja em grãos respondendo por 35,1% desse volume, o açúcar por 25,4%, o milho por 14,5% e a soja peletizada por 10,5%.



Os graneis líquidos atingiram 1,8 milhão de toneladas em outubro (+5,8%) e 16,3 milhões no acumulado (+2,4%), com destaque para gasolina (+60,7%) e óleo combustível (+25,4%). No acumulado do ano as maiores participações ficaram com o óleo diesel e gasóleo (4,9%), óleo combustível (3,5%) e sucos cítricos (2,4%).

O segmento de carga geral solta movimentou 838 mil toneladas no mês (+3,7%) e 7,7 milhões no acumulado (+6,3%), puxado, principalmente, pelos embarques de celulose (+25,6%).

O fluxo de navios de janeiro a outubro somou 4.660 embarcações, um crescimento de 3,6%.

Corrente Comercial

A corrente comercial brasileira, via Porto de Santos, também cresceu, atingindo US\$ 147,3 milhões de janeiro a outubro, correspondendo a 29,0% do total nacional. Os demais portos do país juntos operaram 51,6% da corrente comercial (US\$ 262,2 milhões). A China segue como principal parceiro comercial (27,9%), enquanto o estado de São Paulo concentra 53,6% das transações externas realizadas pelo porto.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/11/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A REFORMA TRIBUTÁRIA E O DESAFIO DE IMPULSIONAR A INFRAESTRUTURA BRASILEIRA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A reforma tributária, um dos mais ambiciosos projetos de reestruturação do sistema tributário brasileiro, está em pleno debate no Congresso Nacional. As discussões, que envolvem diversos setores da economia, revelam a complexidade da tarefa de modernizar um sistema tributário tão fragmentado como o nosso.

Um dos setores que mais tem acompanhado de perto a tramitação da reforma é o de infraestrutura. Empresas e entidades representativas do setor têm alertado para a necessidade de que a nova legislação contribua para estimular os investimentos em obras de infraestrutura, essenciais para o desenvolvimento do País.

A audiência pública realizada na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado na última quinta-feira, dia 21, com a participação de representantes do setor de infraestrutura, evidenciou a importância de se considerar as especificidades desse setor na hora de definir as regras da nova tributação. As propostas apresentadas durante o debate demonstram a necessidade de se criar um ambiente tributário mais favorável para os investimentos em infraestrutura, com regras claras e previsíveis.

A sugestão de Mário Povia, presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, de tornar permanente o regime aduaneiro do Reporto, é um exemplo claro dessa necessidade. O Reporto é um instrumento fundamental para a modernização e expansão das infraestruturas portuária e ferroviária, pois permite a importação de equipamentos e máquinas desses segmentos com isenção de impostos. A perenidade desse benefício é essencial para garantir a previsibilidade dos investimentos e estimular a competitividade do setor.

A preocupação com a burocracia e a complexidade da legislação tributária, expressa por representantes do setor ferroviário, também é um ponto importante a ser considerado. A exigência de regularidade fiscal e trabalhista em cada município por onde passa uma ferrovia, por exemplo, gera um custo administrativo excessivo e dificulta a realização de investimentos.



A necessidade de adaptar a legislação tributária à realidade do setor de gás natural, como defendido pela ATGás, é outro exemplo de como a reforma tributária precisa ser pensada de forma abrangente, considerando as especificidades de cada setor.

É fundamental que o Congresso Nacional aproveite esse momento de discussão para construir uma reforma tributária que, além de simplificar o sistema tributário e reduzir a carga tributária sobre a produção, também contribua para estimular os investimentos em infraestrutura. Um país com infraestrutura moderna e eficiente é um país mais competitivo e que oferece melhores condições de vida para sua população.

A reforma tributária é uma oportunidade única para o Brasil dar um salto de qualidade em termos de desenvolvimento econômico. É essencial que o Congresso Nacional explore essa oportunidade para construir um sistema tributário mais justo, eficiente e que contribua para o crescimento sustentável do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/11/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CRÍTICA CLIMÁTICA 1

O novo acordo global de financiamento climático, estabelecido em US\$ 300 bilhões por ano, é insuficiente para dar as respostas que o mundo precisa no enfrentamento à crise do clima. Essa é a visão de diversas entidades ambientalistas que acompanharam as discussões da 29ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança Climática (COP29), realizada em Baku, no Azerbaijão, e encerrada nesse sábado, dia 23.

CRÍTICA CLIMÁTICA 2

Os participantes da COP29 fecharam um acordo de US\$ 300 bilhões por ano que os países ricos deverão doar a países em desenvolvimento, até 2035, para combate e mitigação das mudanças do clima. O objetivo é promover ações para limitar o aumento da temperatura global a 1,5°C. As nações mais impactadas por eventos climáticos extremos defendiam meta de US\$ 1,3 trilhão anuais e consideraram a decisão “um insulto”.

CRÍTICA CLIMÁTICA 3

“A COP29 adotou nova meta de financiamento aquém das necessidades dos países em desenvolvimento e sem nenhuma obrigação clara para os países desenvolvidos. A rota para Belém será difícil, mas temos confiança na liderança brasileira para entregar um resultado que contribua para a justiça climática global”, afirmou a diretora de Campanhas do Greenpeace Brasil, Raíssa Ferreira.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA 1

O Ministério de Portos e Aeroportos está debatendo a criação de linhas de financiamento para ações de transição energética no setor aeroviário. A medida foi destacada pela secretária-executiva da pasta, Mariana Pescatori, durante a 1ª sessão plenária do Fórum de Transição Energética na Aviação Civil (Fotea), que ocorreu na última quinta-feira, dia 21, na sede do Ministério, em Brasília. O evento ainda tratou sobre os desafios da redução de emissões de poluentes no transporte aéreo, regulação compatível com o mercado internacional, eficiência energética e o papel do combustível sustentável na aviação.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA 2

Segundo a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), estima-se que as emissões de Gases de Efeito Estufa (GEEs) provenientes da utilização de combustível de jato aumentarão entre 200% e 500% até 2050, se mantidos os padrões operacionais da atualidade. Para especialistas da indústria do transporte aéreo, o combustível sustentável de aviação (SAF, do termo em inglês Sustainable

Aviation Fuel) é o principal impulsionador da redução de emissões, com tecnologias baseadas em hidrogênio e soluções de eletrificação seguindo em importância (ICAO).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/11/2024

COMÉRCIO EXTERIOR - VETO À CARNE DO MERCOSUL PROVOCA CRISE COMERCIAL COM CARREFOUR

Entidades do agronegócio e frigoríficos brasileiros reagem à exclusão de carnes do bloco sul-americano na França

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A mobilização também cresceu entre consumidores e comerciantes brasileiros, com campanhas nas redes sociais e iniciativas para cortar relações comerciais com o Carrefour. Foto: Divulgação/Carrefour

O agronegócio brasileiro intensificou a mobilização contra a decisão do Carrefour de banir carnes do Mercosul nas lojas francesas, citando preocupações ambientais e climáticas. Grandes frigoríficos, como JBS, Marfrig e Masterboi, já teriam iniciado a suspensão do fornecimento de carnes ao grupo no Brasil. O movimento tem o apoio do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), que repudiou a medida, classificando-a como “preconceituosa”.

O MOVIMENTO TEM O APOIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA (MAPA), QUE REPUDIOU A MEDIDA, CLASSIFICANDO-A COMO “PRECONCEITUOSA”

A crise começou na quarta-feira (20), quando o CEO do Carrefour, Alexandre Bompard, anunciou que a rede não comprará mais carnes do Mercosul para as lojas na França. Em carta à FNSEA (Federação Nacional dos Sindicatos de Agricultores), ele destacou que o acordo comercial entre União Europeia (UE) e Mercosul colocaria em risco o mercado francês com carnes que, segundo ele, “não respeitam normas e exigências locais”.

O Carrefour afirmou que a decisão é restrita às lojas francesas e atende a uma demanda interna, sem questionar a qualidade das carnes do Mercosul. Paralelamente, o grupo francês Les Mousquetaires, dono das redes Intermarché e Netto, aderiu à mesma política, ampliando o boicote às carnes sul-americanas. O Brasil, principal exportador de carne bovina do mundo, representa um dos maiores mercados de fornecimento para esses grupos, aumentando a pressão sobre os frigoríficos.

O anúncio gerou forte reação no Brasil. O Ministério da Agricultura criticou a atitude, ressaltando que o país adota rígidos padrões ambientais e sanitários. Além disso, enfatizou que a medida desconsidera avanços do setor agropecuário e reforça visões distorcidas sobre a produção brasileira, o que prejudica as relações comerciais entre Mercosul e UE.

Entidades como a Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes (Abiec), Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Sociedade Rural Brasileira e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) se uniram ao coro de repúdio. A Federação de Hotéis, Bares e Restaurantes do Estado de São Paulo (Fhoresp) defende um boicote aos produtos da rede. Também houve manifestação de associações rurais, que veem na decisão um ataque à reputação do agronegócio brasileiro.

A mobilização também cresceu entre consumidores e comerciantes brasileiros, com campanhas nas redes sociais e iniciativas para cortar relações comerciais com o Carrefour, dono das marcas Carrefour, Atacadão e Sam's Club. Setores do varejo e alimentação consideram a medida um ataque direto ao Brasil, enquanto frigoríficos já estariam revisando seus contratos de fornecimento.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/11/2024

NACIONAL - REFORMA TRIBUTÁRIA: SETOR DEBATE IMPACTOS E PROPÕE AJUSTES NO SENADO

Representantes destacam desafios em investimentos e pedem previsibilidade para modernização e expansão de portos, ferrovias e gás natural

Por **YUSEFE SIPP** yusefe.sipp@redebene.com.br



A discussão sobre os impactos da reforma tributária ocorre em meio às tratativas do Congresso para avaliar o primeiro projeto de regulamentação da emenda constitucional. Foto: Geraldo Magela/Agência Senado

A Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) do Senado Federal reuniu na quinta-feira (21) representantes do setor

de infraestrutura para debater os impactos da reforma tributária na economia do Brasil.

A discussão ocorre em meio às tratativas do Congresso Nacional para avaliar o primeiro projeto de regulamentação da emenda constitucional.

O relatório do Projeto de Lei Complementar nº 68, de 2024, que institui o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS), o Imposto Seletivo (IS) e outras medidas, está em fase de análise pelos senadores. Este foi o décimo de uma série de 11 debates promovidos pela CCJ, com o objetivo de ouvir os setores impactados pelo texto na economia.

O presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia, apresentou uma sugestão para que o regime aduaneiro do Reporto seja estabelecido de maneira perene na legislação, e não somente até 2028, como foi instituído.

O Reporto é um benefício voltado para estimular a modernização e expansão da infraestrutura portuária, suspende o pagamento de impostos sobre a importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens, desde que sejam destinados ao ativo imobilizado dos destinatários.

A isenção ou suspensão abrange o Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e PIS/Cofins-Importação. Povia argumentou que a desoneração sobre esses bens traz uma previsibilidade tributária, que é fundamental no caso de setores como o de portos e ferrovias, que demandam investimentos de grande escala.

“A tributação de bens de capital sempre acaba por ser um inibidor de investimentos, pendente da produtividade, que é o grande problema do Brasil hoje em termos de competitividade internacional”, afirmou Povia. “Sempre que falamos também de investimentos dessa natureza, as empresas precisam se planejar a médio e longo prazo, para que saibam com antecedência que a desoneração será perene, garantindo o planejamento eficiente e a continuidade dos projetos de infraestrutura”.

O diretor jurídico e regulatório da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Yuri Pontual, propôs uma mudança no projeto de lei, especificamente na parte que trata do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos no setor ferroviário.

“Foi inserido na Câmara dos Deputados um dispositivo que faz exigência de regularidade fiscal e trabalhista para a obtenção do requerimento de reequilíbrio. A gente entende que não faz sentido, já que é um direito das concessionárias. As ferrovias perpassam, às vezes, centenas de municípios, e essa regularidade tem que ser comprovada em cada município. Então, é um custo administrativo enorme para o levantamento dessas certidões”, defendeu Pontual.

Crítica à legislação

Marina Cyrino, gerente de Assuntos Jurídicos e Regulatórios da Associação de Empresas de Transporte de Gás Natural por Gasoduto (ATGás), criticou a legislação tributária atual da categoria. A especialista apontou que, apesar da implementação da Lei 14.134, de 2021, conhecida como a Lei do Gás, a norma ainda não se ajustou ao novo modelo de operação.

“Toda a parte de obrigação acessória do transporte de gás por gasoduto é regulada da mesma forma que o transporte por caminhão. Estamos tratando um fluxo contínuo como se fosse o transporte de caixas de sapato por caminhão. O sistema é totalmente diferente”, declarou.

Segundo a executiva, a ATGás pede a adequação da regulação tributária à Lei do Gás. “Reduziria muito os custos de transação, pois diminui as obrigações acessórias e a quantidade de documentos fiscais que precisam ser elaborados, tanto pelos carregadores, que contratam o transporte de gás para o gasoduto, quanto pelos transportadores, sem reduzir a arrecadação tributária”, disse Marina.

Participaram do debate: Mário Luiz Menel, do Fórum das Associações do Setor Elétrico (Fase); Renata Isfer, da Associação Brasileira de Biogás (Abiogás); Mário Campos, da Bioenergia Brasil; Christianne Dias Ferreira, da Associação Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon); Marcos Ferrari, da Conexis Brasil Digital; Rubens Rizek Júnior, da Associação Nacional de Pesquisa da Economia Energética (Anpeen); Roberto Ardenghy, do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP); Fernanda Sá, da Associação Brasileira de Energia Eólica (Abeolica); Rodrigo Schuch Wegmann, da Associação NEO; Edgar Serrano, da Federação Nacional das Empresas de Informática (Fenainfo); e Dalton Cesar Cordeiro de Miranda, da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/11/2024

NACIONAL - PETROBRAS PREVÊ INVESTIMENTO DE US\$ 111 BI ENTRE 2025 E 2029

São US\$ 98 bi na Carteira de Projetos em Implantação e US\$ 13 bi na Carteira de Projetos em Avaliação

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



No segmento de Gás e Energia, a Petrobras prevê o desenvolvimento de duas usinas termelétricas no Complexo de Energia Boaventura, em Itaboraí, no Rio de Janeiro. Foto: Divulgação/Petrobras

O Conselho de Administração da Petrobras aprovou na quinta-feira (21) o Plano de Negócios 2025-2029 (PN 2025-29). A previsão é que haja investimentos de US\$ 111 bilhões no período, sendo US\$ 98 bilhões na Carteira de Projetos em Implantação e

US\$ 13 bilhões na Carteira de Projetos em Avaliação.

Do valor total de US\$ 111 bilhões, a previsão é de que US\$ 77 bilhões sejam investidos em exploração e produção, US\$ 20 bilhões em refino, transporte e comercialização, US\$ 11 bilhões em gás e energias de baixo carbono e US\$ 3 bilhões na parte corporativa.

Segundo a companhia, este ano o plano foi dividido em duas partes: o PE 2050, que propõe refletir sobre o futuro do planeta e como a empresa quer ser reconhecida em 2050 e o PN 2025-29, com metas de curto e médio prazo.

O planejamento da Petrobras estima que o fornecimento de energia nesse período passe de 4,3 exajoules (EJ) em 2022 para 6,8 EJ em 2050, o que manteria a companhia como responsável por 31% da oferta primária de energia do Brasil. A Petrobras também tem o objetivo de neutralizar suas emissões operacionais até 2050.

A estatal declara que “concentrará esforços no aproveitamento dessas oportunidades do mercado de óleo e gás, com foco em reposição de reservas, na produção crescente com menor pegada de carbono e na ampliação da oferta de produtos mais sustentáveis e de maior qualidade no seu portfólio”.

Segmentação

No segmento de Exploração e Produção (E&P), cerca de 60% devem ser destinados aos ativos do pré-sal. Segundo a companhia, há projetos grandes de revitalização (REVITs) para aumentar os fatores de recuperação em campos maduros, especialmente na Bacia de Campos.

No segmento de Refino, Transporte, Comercialização, Petroquímica e Fertilizantes (RTC), a nova previsão de investimentos corresponde a um aumento de 17% em relação ao plano anterior. O objetivo é aumentar a capacidade do parque da Petrobras, ampliar a oferta de produtos de alta qualidade, como Diesel S10 e lubrificantes, e de combustíveis de baixo carbono. Estima-se um aumento na capacidade de destilação de 1.813 mil barris por dia (bpd) para 2.105 mil bpd.

Os projetos de Gás Natural e Energia (G&E) preveem o desenvolvimento de duas usinas termelétricas (UTES) no Complexo de Energia Boaventura em Itaboraí (RJ), sendo a implementação desses projetos condicionada ao sucesso em leilões futuros de reserva de capacidade de energia.

Há indicativo de investimentos de US\$ 16,3 bilhões em transição energética, que levam em conta as iniciativas de baixo carbono. Elas englobam projetos em Energias de Baixo Carbono, para descarbonização das operações e Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) que permeia todos os segmentos. Esse volume corresponde a um aumento de 42% em relação ao plano anterior. As informações são da Agência Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/11/2024

REGIÃO SUDESTE - SP ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA CONCESSÃO DO SISTEMA DE BALSAS

Previsão é de que o leilão ocorra em 2025 e gere investimentos de R\$ 1 bilhão

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa.pimentel@redebenews.com.br



A PPP inclui travessias operadas pelo Departamento Hidroviário, como as balsas que ligam Santos a Guarujá, na região da Baixada Santista, e São Sebastião a Ilhabela, no Litoral Norte

O Governo de São Paulo lançou na sexta-feira (22) consulta pública para passar a gestão dos serviços de balsas no estado à iniciativa privada. A etapa é a última antes da publicação do edital. A previsão é que o leilão ocorra em 2025 e gere investimentos de R\$ 1 bilhão.

A PPP (parceria público privada) inclui travessias operadas atualmente pelo Departamento Hidroviário, como as balsas que ligam Santos a Guarujá, na região da Baixada Santista, e São Sebastião a Ilhabela, no Litoral Norte.

Ao todo, o projeto prevê a operação, manutenção e exploração de 14 linhas aquaviárias, sendo oito litorâneas, três do sistema de balsas da Emae (Em presa Metropolitana de Águas e Energia) e três no reservatório de Paraibuna. Juntas, atendem a mais de 50 mil usuários diariamente, de acordo com o Governo Estadual.

O investimento esmado é de R\$ 300 milhões, de acordo com o projeto publicado no site da Secretaria de Parcerias em Investimentos, mas o Governo de São Paulo disse que o valor pode chegar a R\$ 1 bilhão. O contrato de concessão é de 30 anos e a demanda esmada para 2050 é de 22 milhões de passageiros.

A proposta prevê a renovação de toda a frota, implantação de 20 novos terminais e ampliação ou reforma dos existentes. O contrato também deverá contar com eletrificação das travessias.

Confira os serviços de balsas que serão concedidos:

Litoral Norte

- São Sebasão-Ilhabela

Baixada Sansta

- Santos-Vicente de Carvalho
- Santos-Guarujá
- Beroga-Guarujá

Litora*Sul

- Cananéia-Connente
- Cananeia-Ilha Comprida
- Cananeia-Ariri
- Iguape-Juréia

Região Metropolitanade São Paulo

- Bororé-Grajaú
- Taquacetuba-Bororé
- João Bosco-Taquacetuba

Vale do Paraíba

- Porto Paraínga
- Porto Navidade da Serra
- Porto Varginha

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/11/2024

REGIÃO SUDESTE - VAST REALIZA PRIMEIRA OPERAÇÃO EM TERMINAL DE LÍQUIDOS DO PORTO DO AÇU

Operação inaugural ocorreu a partir de uma parceria que visa armazenamento e expansão de diesel marítimo no terminal

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O transbordo de diesel marítimo no Porto do Açu, no Rio de Janeiro, foi realizado na modalidade ship-to-barge, transferindo o combustível de um navio MR para uma barcaça. Foto: Divulgação/Vast

A Vast Infraestrutura, empresa de logística dedicada à movimentação de líquidos, concluiu no último dia 17 de novembro a primeira operação no Terminal de Líquidos do Açu (TLA), no Porto do Açu, em São João da Barra (RJ). O transbordo de diesel marítimo foi realizado na modalidade ship-to-barge, transferindo o combustível de um navio MR para uma barcaça. Essa operação atende embarcações de pequeno e médio porte, como rebocadores e embarcações de apoio offshore.

A operação inaugural foi realizada em parceria com a Efen Marine. A empresa especializada em fornecimento de combustíveis marítimos e serviços logísticos firmou um contrato de cinco anos para receber, armazenar e expedir diesel marítimo no terminal. Com o acordo, a Efen terá acesso a 20 mil metros cúbicos de armazenagem após a construção do parque de tancagem que está previsto para ser construído, para abastecimento de mercados no Porto do Açu e nas Bacias de Campos, Espírito Santo e Santos.

O terminal também poderá movimentar combustíveis com menor pegada de carbono, como biocombustíveis misturados a combustíveis fósseis, contribuindo para a descarbonização do setor marítimo. O projeto modular do TLA permitirá expansões futuras para atender às demandas crescentes do mercado brasileiro.

O TLA conta com dois berços operacionais, incluindo um deles com capacidade para receber navios da classe MR de até 59 mil toneladas, e terá um parque de tancagem de 84 mil metros cúbicos em sua fase inicial, que será dedicado ao armazenamento de combustíveis marítimos, lubrificantes, derivados do petróleo e biocombustíveis.

Durante a construção do parque, as operações serão realizadas por transbordo (ship-to-ship e ship-to-barge), e os tanques permitirão o descarregamento direto de navios após sua liberação.

Em julho de 2024, a Vast firmou um contrato de 20 anos com a Vibra, posicionando o TLA como a principal porta de entrada para óleos básicos no Brasil, matéria-prima essencial para a produção de lubrificantes. A empresa também gerencia o T-Oil, terminal de petróleo no Porto do Açu, responsável por 50,2% das exportações de petróleo do Brasil no primeiro semestre de 2024. Este é o único terminal privado no país capaz de operar navios VLCC, e atende clientes como Petrobras, Shell, Equinor e TotalEnergies.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/11/2024

REGIÃO SUDESTE – PORTO DE SANTOS PROJETA BATER RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM 2024

Agronegócio e contêineres impulsionaram crescimento em outubro e no acumulado do ano
Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O segmento de carga geral solta movimentou no Porto de Santos 838 mil toneladas em outubro e 7,7 milhões no acumulado, puxado, principalmente, pelos embarques de celulose

O Porto de Santos (SP) consolidou, em outubro de 2024, a maior movimentação de cargas já registrada na série histórica desse mês. Foram 15,5 milhões de toneladas, um aumento de 8,4% em comparação ao mesmo período de 2023. No acumulado de janeiro a outubro, o porto soma 153,0 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento de 7,7% frente ao mesmo período do ano anterior. Esse resultado é recorde histórico

para o período.

Os embarques, que totalizaram 10,9 milhões de toneladas em outubro, cresceram 1,4% em relação ao mesmo mês de 2023, enquanto as descargas tiveram alta expressiva de 30,0%, alcançando 4,6 milhões de toneladas. No acumulado do ano, os embarques somaram 112,9 milhões de toneladas (+6,0%) e as descargas, 40,0 milhões de toneladas (+13,0%).

A movimentação de contêineres continua aquecida e foi outro recorde importante, com 493,7 mil TEU movimentados em outubro, 12,3% a mais que em 2023, e 4.548 mil TEU no acumulado do ano, alta

de 15,4%. As cargas do agronegócio continuam a destacar-se, com a soja em grãos atingindo 27,8 milhões de toneladas, o açúcar 23,4 milhões de toneladas e o milho 11,5 milhões de toneladas.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, celebrou os números recorde. “A movimentação de cargas, contêineres e o fortalecimento do agronegócio destacam a relevância do Porto de Santos para o Brasil e o mundo. Estamos confiantes de que alcançaremos um novo recorde anual, reafirmando nosso papel como agente estratégico para o comércio exterior brasileiro”.

Os grãos sólidos somaram 7,6 milhões de toneladas em outubro (+7,7%), impulsionados pelo aumento nas exportações de açúcar a granel (+47,4%) e farelo de soja (+31,3%). No acumulado, foram 79,2 milhões de toneladas (+2,2%), com a soja em grãos respondendo por 35,1% desse volume, o açúcar por 25,4%, o milho por 14,5% e a soja peletizada por 10,5%.

Os grãos líquidos atingiram 1,8 milhão de toneladas em outubro (+5,8%) e 16,3 milhões no acumulado (+2,4%), com destaque para gasolina (+60,7%) e óleo combustível (+25,4%). No acumulado do ano as maiores participações ficaram com o óleo diesel e gasóleo (4,9%), óleo combustível (3,5%) e sucos cítricos (2,4%).

O segmento de carga geral solta movimentou 838 mil toneladas no mês (+3,7%) e 7,7 milhões no acumulado (+6,3%), puxado, principalmente, pelos embarques de celulose (+25,6%).

O fluxo de navios de janeiro a outubro somou 4.660 embarcações, um crescimento de 3,6%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/11/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SUCESSO PROFISSIONAL: O ENSINO SUPERIOR É A ÚNICA OPÇÃO?



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

Parece-me um caminho natural, que não carrega com tanta responsabilidade a decisão de escolher uma carreira, sendo ainda tão jovem, desconhecendo as inúmeras possibilidades que o mercado de trabalho oferece hoje em dia. O próprio Senai, que citei acima, declara que 42% dos estudantes dessa faixa etária, pouco ou nada conhecem sobre cursos profissionalizantes.

“Sonhar é acordar-se para dentro”

Mario Quintana

Quero acompanhar o poeta Mario Quintana nessa afirmação, questionando um sonho que habita a imaginação de nós brasileiros há algumas gerações: o diploma universitário. E a ideia de que ele é o passaporte, talvez o único e melhor – e esse é o meu ponto –, para uma vida profissional de sucesso e, por consequência, o progresso socioeconômico. Não é verdade.

Há outros caminhos, como empreender, por exemplo. Ou a formação em Nível Técnico ou Tecnológica.

Por que estigmatizamos esses cursos, como algo de menor valor profissional?



Como é comum dizer que “o que é bom para os Estados Unidos, é bom para o Brasil”, fui buscar por lá elementos para construirmos juntos a nossa análise. Os jovens americanos estão vivendo um fenômeno chamado “Toolbelt Generation”, ou seja, a geração disposta a usar o cinturão de ferramentas, típico da mão de obra que põe a mão na massa ou orienta diretamente o pessoal que o faz.

E por que se questionam? Porque muitos estão entendendo que o custo médio de US\$ 40.000 investidos na formação superior, somado ao estresse de pagar os financiamentos, não compensa. Os números mostram que, desde o início da pandemia, cerca de 900.000 jovens optaram por não se matricularem numa Universidade.

Quatro em cada dez afirmam que a preocupação com o pagamento do débito afeta negativamente sua saúde emocional. Oito em dez afirmam que esse é um “enorme fardo” a ser carregado.

Quais são os outros números desse cenário? O custo da formação em nível técnico naquele país vai de US\$ 3.600 a US\$ 16.000, dependendo do tipo, e leva cerca de um ano para ser concluído. Um encanador (ou um profissional de instalação de aquecimento residencial) ganha em média US\$ 61.550 anuais. O salário médio de um técnico é de US\$ 48.060, pelo mesmo período, segundo o US Bureau of Labor Statistics.

Há um contraponto a essa conjuntura? Sim. Um estudo da Universidade Georgetown mostra que, até 2031, a compreensão completa e correta de 72% das atividades laborais dos postos de trabalho vai exigir nível superior de estudos. Leia-se capacidade de pesquisar. O mesmo estudo mostra que, ao final da carreira, um profissional de nível superior terá ganhos de US\$ 1,2 milhão acima do profissional de nível médio.

E aqui no Brasil?

Aqui o aspecto financeiro pesa menos na decisão. Há muitas opções de qualidade com baixo custo. O aspecto cultural influencia mais.

Os números oficiais mostram que apenas 11% dos jovens entre 19 e 24 anos, a idade de fazer a opção sobre a carreira que seguirão, optam pelo Ensino Técnico. Em países como Alemanha, Suíça e Cingapura, esse número é de 44%. Quatro vezes mais.

Até aqui, não fiz julgamento de valor. Só apresentei os números.

Daqui para frente, farei o contrário: a defesa dos ensinos Técnico e Tecnológico como opção concreta de início de carreira, uma vez que os conhecimentos e habilidades que eles fornecem permitem uma inserção mais rápida e com qualidade no mercado de trabalho.

Nada impede que, mais tarde, com disciplina e dedicação, o acesso à Universidade seja feito também. Eu mesmo segui esse caminho: passei pela Aprendizagem Profissional no Senai, pelo curso técnico na mesma Instituição e – já trabalhando – para a universidade.

Parece-me um caminho natural, que não carrega com tanta responsabilidade a decisão de escolher uma carreira, sendo ainda tão jovem, desconhecendo as inúmeras possibilidades que o mercado de trabalho oferece hoje em dia. O próprio Senai, que citei acima, declara que 42% dos estudantes dessa faixa etária pouco ou nada conhecem sobre cursos profissionalizantes.

Outro argumento contra o certo desprezo que temos sobre os cursos técnicos e tecnológicos é que eles são voltados para áreas básicas do conhecimento. Não é verdade!

O Senac/RJ está lançando um programa denominado Etim – Estudo Técnico Integrado ao Médio – que oferece opções nas áreas de Administração, Multimídia e Inteligência Artificial. O Centro Paula Souza e as fatec's e etec's oferecem outro grande número de opções, que incluem Nutrição e Dietética, Gestão de Eventos, Gastronomia e Hospedagem.

As empresas passam a olhar esse mundo com outros olhos também. A Tetrapak, pela primeira vez, inclui níveis técnicos em seu programa chamado Futuros Talentos, com oportunidades nas áreas de Mecatrônica, Elétrica, Controle & Automação e Robótica.

Há um mundo de opções, variadas e sofisticadas, à disposição de quem tiver a visão de olhar esse universo, que é muito mais amplo do que os casos que cito aqui.

Já há uma luz no fim do túnel. De 2022 para 2023, houve uma alta de 12% nos ingressos aos cursos de Educação Profissional e Tecnológica.

Vamos acompanhar esses números, mas as palavras são disposição, disciplina e vontade de aprender e crescer. São elas que definirão o sucesso. Na vida, não apenas na escola.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/11/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA -BR-101, BR-242 E VIA BAHIA



WALDECK ORNÉLAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinio@portalbenews.com.br

A Bahia já viu este filme, nas concessões por menor preço do governo Dilma, e o resultado é a situação em que as BR-116/324 se encontram. Para corrigir o erro, o próprio governo está propondo indenizar a concessionária Via Bahia em quase 1 bilhão de reais, para rescindir o contrato. Vamos reincidir?

A malha rodoviária baiana – ainda hoje, o principal suporte logístico do estado – não tem sido, ao longo dos últimos anos, expandida nem modernizada. Carece também de adequados cuidados de manutenção e conservação, contribuindo, desta forma, para o isolamento logístico da Bahia.

Assim, deveria ser recebida com entusiasmo a informação, divulgada pelo secretário-executivo do Ministério dos Transportes, de que, finalmente, duas das mais importantes rodovias federais na Bahia estarão em um novo bloco de licitações para concessão ao setor privado: a BR-101, que atravessa longitudinalmente todo o estado, e a BR-242, que cruza a Bahia no sentido Leste-Oeste.

Quanto às prioridades, não há dúvida. Qual não é a surpresa, contudo, ao saber-se que serão licitadas sob um novo modelo, que tem como estratégia reduzir obrigações contratuais, demandar menos investimentos e prometer um retorno mais rápido... O objetivo de tais contratos “enxutos”, cuja licitação será realizada no segundo semestre de 2025, é “possibilitar tarifas mais baratas”!!!...

Desta forma, a informação trouxe mais preocupação do que alívio.

Que o Governo Federal não tem recursos para investir em infraestrutura, todos sabem. Mas o objetivo das parcerias de investimento é atender às demandas do desenvolvimento nacional. O valor da tarifa é resultante das diversas variáveis envolvidas nos respectivos projetos.

“O que diferencia esse leilão para o tradicional é o serviço que eu vou ter na rodovia. Quando eu faço um leilão normal, faço duplicação, muitas obras para melhorar a capacidade. Essas rodovias (em estudo) não têm a necessidade disso, não têm tráfego para exigir a duplicação, então não preciso fazer esses investimentos”, explicou o secretário. É o que informa a matéria.



Na verdade, ao fim e ao cabo, trata-se de contratos de manutenção, que envolverão investimentos imediatos cujo “foco será a recuperação da rodovia, com melhoria da pista e sinalização, além de eventual redesenho do traçado”.

São “estradas com fluxo menor de veículos, mas com transporte de carga relevante”. Ora, embora maior quantidade de automóveis gere maior receita em pedágio, o fato de serem rodovias que se caracterizam, predominantemente, pelo transporte de cargas, exige cuidado, atenção e prioridade, por cumprirem importante função econômica.

É o caso da BR-242, que faz a ligação do Oeste baiano com o BTS-Port, o Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos. Como tratá-la como estrada de menor importância, no momento em que a Bahia está mobilizada para escoar pelos portos da BTS o algodão aqui produzido, que atualmente passeia pelo País, indo sair pelo Porto de Santos, sendo a Bahia o segundo maior produtor nacional?

Já consta do PAC3 a duplicação do trecho entre Luiz Eduardo Magalhães e Barreiras, no interior do principal polo de produção do Matopiba, desprezando-se o longo caminho que os grãos percorrem para chegar ao litoral. Sem contar que a rodovia serve também à Chapada Diamantina. Muitos trechos necessitam, pelo menos, de terceira faixa.

A BR-101 – aqui chamada de Rio-Bahia litorânea – se estende de Touros, no Rio Grande do Norte, a São José do Norte, no Rio Grande do Sul, totalizando 4.824,6 km, percorrendo longitudinalmente todo o litoral brasileiro, em sentido paralelo à BR-116. Constituem, ambas, eixos principais da rede rodoviária nacional e transportam elevado volume de cargas e passageiros.

Alagoinhas, Feira de Santana (Humildes), Cruz das Almas, Santo Antonio de Jesus, Itabuna, Eunápolis e Teixeira de Freitas são algumas das mais importantes cidades baianas que estão ao longo do seu percurso.

Observe-se que, há décadas, a BR-101 vem sendo duplicada. Inicialmente vista apenas como litorânea e turística, é hoje em dia, principalmente, uma rodovia de cargas, e já sobrecarregada. Duplicada em praticamente todo o Nordeste, somente agora a duplicação chega à Bahia, no trecho da divisa SE-BA até Feira de Santana, ainda assim incompleta. Considerada uma rodovia perigosa pelo seu traçado sinuoso – principalmente no Extremo Sul baiano –, continua a requerer tratamento adequado no trecho de maior tráfego, entre a divisa ES-BA e Feira de Santana.

Ainda agora, a União acaba de reequacionar o contrato da concessionária do trecho da BR-101 no Espírito Santo, que se estende até Mucuri, na Bahia, município onde está a fábrica de celulose da Suzano. Só na Bahia não há necessidade de duplicação?

Neste novo modelo de concessões, as empresas não terão a obrigação de manter reboques e ambulâncias em caso de incidentes nas rodovias – continua a matéria. Estes custos serão repassados para os proprietários de veículos que os utilizem ou suas seguradoras.

Se o objetivo é reduzir tarifa, a forma de fazer não é enxugando os projetos, mas dando os subsídios que a União, atualmente, não tem condição de conceder. Em qualquer hipótese, está equivocada a lógica de comprometer os investimentos necessários para obter redução na tarifa. Cabe ao poder concedente fazer os estudos técnicos, indicar os investimentos necessários e, aí sim, colher a menor tarifa no momento da licitação, não como diretriz para o projeto.

O prazo de concessão também será mais curto. Menos mal. Mas nem por isso podemos nos acomodar diante de uma perspectiva tão negativa para a economia baiana.

A Bahia já viu este filme, nas concessões por menor preço do governo Dilma, e o resultado é a situação em que as BR-116/324 se encontram. Para corrigir o erro, o próprio Governo está propondo indenizar a concessionária Via Bahia em quase R\$ 1 bilhão, para rescindir o contrato. Vamos reincidir?

Estas tais concessões “light” – como estão sendo chamadas – são de todo inconvenientes, inadequadas e desnecessárias. Se é para colocar o estado diante de duas novas Via Bahia – a famigerada concessionária das BR 116/324 – é preferível não fazê-las. A Bahia está traumatizada. Deve agradecer e dispensar.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/11/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - INFRAESTRUTURA PARA AS REGIÕES NEGLIGENCIADAS



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinio@portalbenews.com.br

Sigo incomodado como não fazemos nada de infraestrutura na Amazônia, sob uma desculpa recorrente (e falsa!) de preservação do meio ambiente. De fato, usamos a natureza como desculpa para a inércia, pois há um espaço enorme para ampliação da governança da Amazônia.

Políticas igualitárias não promovem a equidade e facilmente deixam muitos da sociedade para trás. Paul Collier, em seu novo livro “Left Behind: A New Economics for Neglected Places” (algo como “Deixados para trás: uma nova economia para lugares negligenciados”, lançado em junho deste ano, ainda sem tradução, pela Penguin), começa sua reflexão com a indústria do aço de South Yorkshire que quebrou nos anos 1980 e, hoje, é uma das regiões mais pobres da Inglaterra.

Dentre diversas outras questões, o autor conclui que não há um único método de recuperação de economias outrora prósperas que se perdem e afundam em pobreza – e “devem variar de acordo com os contextos locais”. Ainda segundo o autor, as abordagens devem conter métodos que recuperem a economia passo a passo, dada a variedade de problemas de cada localidade. O autor, após suas pesquisas, deixa evidente a razão pela qual os métodos “genéricos” empregados por consultorias e bancos internacionais de desenvolvimento não são efetivos em solucionar problemas de desenvolvimento ou redesenvolvimento (como também discutido por Mazzucato e Collington no livro “A grande falácia: Como a indústria da consultoria enfraquece as empresas, infantiliza governos e distorce a economia”).

Outra questão que chama a atenção no texto é que não há métodos preditivos que consigam ser assertivos em problemas complexos. O autor discute várias questões e regiões, chegando até a uma discussão sobre a guerra (em curso) da Ucrânia e a imprecisão dos modelos preditivos iniciais. Longe de ter a intenção de resenhar o livro, trago a questão para refletir sobre a necessidade de transformar o Brasil em um local mais próspero. Nossas agendas públicas de economia se desgarraram da necessidade de transformação social. Estamos regredindo em políticas públicas trabalhistas e empresariais, focados unicamente em uma perspectiva especulativa e financeira, vendendo um medo eterno pelo “déficit fiscal”, sem pautas de crescimento.

A economia depende primariamente do otimismo e das expectativas. Precisamos de políticas públicas para incluir milhões de pessoas e de cidades em uma rota produtiva, com infraestrutura sustentável. Grandes planos para a infraestrutura sustentável precisam sair do papel e não apenas planos para não fazer nada, o que mais temos em relação aos desafios ambientais. Como exemplo, sigo incomodado como não fazemos nada de infraestrutura na Amazônia, sob uma desculpa recorrente (e falsa!) de preservação do meio ambiente. De fato, usamos a natureza como desculpa para a inércia, pois há um espaço enorme para ampliação da governança da Amazônia.

A saída para um país próspero passa por descolarmos as análises e discussões econômicas que tratam o Estado como uma empresa ou uma pessoa física. A alocação de gastos deve constituir um modelo futuro em que soluções regionalizadas e continuadas levem à correção do baixo

desenvolvimento humano, com mais recursos para regiões periféricas, como na Amazônia, transformando suas perspectivas econômicas. A inserção de mais infraestrutura, com sustentabilidade, tem o potencial de gerar empregos, desenvolvimento e transformações, mas só faremos isso se tivermos a intenção de crescer e de transformar a sociedade para melhor. Fora disso, seguiremos a sugar o Tesouro Nacional e a sociedade com taxas de juro aviltantes, em um caos, com pessimismo continuados e discussões apenas sobre a próxima eleição ou como destruir o Estado e transferir recursos para cima da pirâmide social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/11/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

GUSTAVO PASCHOA É NOMEADO CEO DA MERCOSUL LINE PARA CONTRIBUIR O CRESCIMENTO DA NAVEGAÇÃO NO BRASIL

Informações: Guia Marítimo (25 de novembro de 2024)



Novo CEO descreve as principais estratégias para o futuro da cabotagem no Brasil – Foto: LinkedIn, Gustavo Paschoa

A Mercosul Line, empresa brasileira de navegação do Grupo CMA CGM, nomeou Gustavo Paschoa como seu novo CEO. Com mais de 25 anos de experiência em navegação e logística, Paschoa assume a função com o desafio de expandir ainda mais o uso da cabotagem no Brasil, como um modo estratégico de transporte para melhorar e tornar as cadeias de suprimentos do país mais sustentáveis.

“O Brasil é um país continental que atualmente não utiliza tanto seu litoral quanto poderia para movimentar cargas pelo país, com a cabotagem representando apenas 3% da matriz de transporte. Esse modal de transporte é quatro vezes mais eficiente em termos de emissões de gases de efeito estufa (GEE) em comparação ao modal rodoviário. Aumentar o uso da cabotagem é essencial não apenas para descarbonizar nossas operações, mas também para melhorar a competitividade logística do país”, enfatiza Paschoa. A cabotagem também é mais segura em comparação a outros modais de transporte, com uma taxa de acidentes com cargas até dez vezes menor.

Pioneiro no uso de combustíveis alternativos, o Grupo CMA CGM investiu significativamente em pedidos de 131 embarcações capazes de usar energias de baixo carbono (biometano, biometanol e combustíveis sintéticos), que serão operacionais até 2028. O Grupo CMA CGM também está trabalhando junto com fornecedores de energia para desenvolver instalações de produção e cadeias de fornecimento para esses combustíveis.

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

Data: 25/11/2024

MOVIMENTAÇÃO SUPERIOR A 36 MILHÕES DE TONELADAS CONSOLIDA RECUPERAÇÃO DOS PORTOS GAÚCHOS

Informações: Revista Cultivar (25 de novembro de 2024)

Porto do Rio Grande encerrou o período de janeiro a outubro com um total de 35.295.995 toneladas em operações de embarque e desembarque de mercadorias

Com crescimento nas movimentações de cavaco de madeira, polietileno e celulose, o Porto do Rio Grande encerrou o período de janeiro a outubro com um total de 35.295.995 toneladas em



operações de embarque e desembarque de mercadorias, considerando a produtividade tanto do cais público quanto dos terminais situados na área do Superporto.

As operações envolvendo cavaco de madeira registraram um aumento de 12,21%, atingindo 860.998 toneladas. O polietileno teve um acréscimo de 9,06%, chegando a 552.285 toneladas. Já a transferência de celulose, matéria-prima do papel, variou positivamente em 7,29%, totalizando 3.100.520 toneladas.

A movimentação de contêineres também cresceu no acumulado dos dez meses em relação ao mesmo período do ano passado. Em 2023, foram movimentados 516.855 TEUs, enquanto em 2024 o número subiu para 652.655 TEUs, representando um aumento de 26,27%. Junho foi o mês com maior movimentação, quando passou pelo complexo 77.432 TEUs.

As importações pelo Porto do Rio Grande tiveram como principais origens a China (1.445.897 t), a Argentina (1.267.116 t), a Rússia (749.908 t), o Marrocos (647.810 t) e o Canadá (574.031 t). Já as exportações tiveram como destinos a China (9.054.117 t), o Irã (914.194 t), o Vietnã (880.674 t), os Estados Unidos (768.473 t) e as Filipinas (727.876 t).

Porto de Pelotas

Em Pelotas, a movimentação de toras de madeira alcançou 839.361 toneladas. Em seguida, destaca-se o clínquer, matéria-prima do cimento, com 132.549 toneladas, e a soja em grão, com 10.735 toneladas. Juntas, essas operações de embarque somaram 982.645 toneladas.

Porto de Porto Alegre

Em Porto Alegre, do total de 592.446 toneladas movimentadas, as cargas de fertilizantes responderam pela maior parte, atingindo 271.473 toneladas. Em segundo lugar ficou o trigo, com 200.840 toneladas. A terceira carga mais movimentada foi a de cevada, que alcançou 57.742 toneladas. O sebo bovino ocupou a quarta posição, com 25.877 toneladas.

Juntas, as três unidades dos Portos RS alcançaram 36.871.086 toneladas, números que demonstram a consolidação dos portos gaúchos no período pós-enchente, mesmo diante dos desafios naturais, impostos pelos impactos do clima.

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

Data: 25/11/2024

ENTRAR EM VIGOR NORMA SOBRE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA E PLANOS DE CONTINGÊNCIA EM PORTOS E AEROPORTOS

Informações: ANVISA (25 de novembro de 2024)

O objetivo da nova resolução é reduzir o risco de entrada e propagação de doenças no país por meio de viagens e mercadorias.

Entrou em vigor, no último dia 14 de novembro, a Resolução da Diretoria Colegiada (RDC) 932/2024. A norma atualiza e qualifica as atividades de vigilância epidemiológica em portos, aeroportos e plataformas de petróleo, bem como em meios de transporte aéreo e aquaviários que eles operam. O objetivo das medidas previstas na RDC é reduzir o risco de entrada e disseminação de doenças no país por meio de viagens e mercadorias.

Entre as mudanças, está a exigência da implementação de planos de contingência pelos administradores. O "Guia de estabelecimento e manutenção de Plano de Contingência para Portos e Aeroportos" (Guia 75/2024) orienta o setor sobre o processo de elaboração e manutenção do plano de contingência, considerando as fases de preparação e resposta a eventos de saúde pública (ESPs), bem como sobre a realização de exercícios simulados para teste do plano. O documento está disponível para receber contribuições e sugestões até 25/2/2025.

Aprimorando a resolução anterior, que define "qualquer manifestação de doença" como evento de saúde pública que deve aguardar a avaliação da Anvisa, a nova norma determina que os



administradores e operadores devem atuar no gerenciamento desses eventos. Nesses casos, serão acionados profissionais de saúde específicos, avaliando-se a necessidade de atuar na autoridade sanitária.

A Agência também simplificou as atividades de detecção, resposta inicial e avaliação de riscos para viajantes com condições clínicas que não representam riscos para a saúde pública. A partir de agora, essas informações passam a ser registradas e transmitidas à Anvisa. O objetivo, nesse caso, é destravar operações sem risco para a saúde pública que antes eu precisaria aguardar o lançamento da Agência.

Além disso, a norma revoga a centralização pela Anvisa da emissão do Certificado Internacional de Vacinação ou Profilaxia (CIVP), já emitido automaticamente pelo “Meu SUS Digital”.

Para orientar sobre as mudanças, foi elaborada a Nota Técnica 19/2024/SEI/COVIG/GGPAF/DIRE5/ANVISA, que aborda os aspectos para a correta operacionalização da norma, com destaque para os seguintes:

- Pontos de entrada designados.
- Planos de Contingência.
- Medidas de saúde temporárias.
- Gerenciamento de evento de saúde pública.
- Orientação de saúde pública.

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

Data: 25/11/2024

'PORTOLOG SÃO VICENTE' BUSCA INVESTIMENTOS NO SETOR PORTUÁRIO PARA PRIMEIRA CIDADE DO BRASIL

Informações: Santaportal (25 de novembro de 2024)

Buscando investimentos de empresas do setor logístico e retroportuário na Cidade, São Vicente recebe o 'PortoLog São Vicente', evento que será realizado na próxima terça-feira (26), a partir das 9h, no Sest/Senat, reunindo lideranças do setor portuário e demais representantes da iniciativa privada, autoridades políticas e sociedade civil.

O encontro terá programação repleta de experiências que visam estreitar o relacionamento entre o setor público e empresarial, com uma série de palestras e networking. O objetivo é consolidar cada vez mais o Município como um dos polos mais promissores para investimentos portuários. Vale lembrar que a utilização da Área Continental como uma região apta a integrar a Poligonal do Porto é uma das estratégias da Administração Municipal que alavanca a empregabilidade e o desenvolvimento econômico.

O evento é promovido pela Russo Consultores Associados, contando com apoio da Prefeitura, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sedec), do Sest/Senat e da Procomex.

Confira a programação:

- 9h/9h10 – Apresentação do Evento – John Mein, da PROCOMEX;
- 9h10/9h40 – Palestra: “O que a cidade pode oferecer: infraestrutura, mão de obra, zoneamento e incentivos” – Kayo Amado, Prefeito de São Vicente;
- 9h55/10h10 – Palestra: “Perspectivas de exportações pelo Porto de Santos e Logística Portuária” – Anderson Pomini, Presidente do Porto de Santos;
- 10h10/10h25 – Palestra: “Participação do Estado de São Paulo no Comércio Exterior do Brasil” – Ricardo Brito, Presidente do Desenvolve SP;
- 10h25/11h – Networking / Coffee Break;
- 11h/11h15 – Palestra: “Atribuição do Despachante Aduaneiro e Serviços de Logística Envolvidos” – Carlos Melo, Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos;



- 11h15/11h30 – Palestra: “Vantagens de Exportar através do REDEX” – João Ataliba de Arruda Botelho Neto, Presidente da ABTTC;
- 11h30/11h45 – Palestra: “Da necessidade de locais e infraestrutura para os motoristas, rotas de trânsito e carência de estacionamentos para atendimento ao Porto de Santos” – André Neiva, Presidente do SINDISAN;
- 11h45/12h – Palestra: “Fornecedores de navios e logística para armazenamento e entrega no Porto de Santos” – Flávio Pierotti, Presidente da ABFN;
- 12h/12h15 – Palestra: “Operadores portuários, atividades, equipamentos e qualificação de mão de obra” – Ricardo Molitzas, Diretor-executivo da SOPESP;
- 12h15/12h30 – Palestra: “Atividades do SEST/SENAT” – Sérgio Luís G. Pereira, Diretor do SEST/SENAT;
- 12h30/12h45 – Palestra: “Porque escolhemos São Vicente para novo REDEX e Transportadora?” – Alexandre E. de Paula Tavares, SIGMA;
- 12h45/13h – Encerramento – John Mein, PROCOMEX.
- Saiba mais em: <https://portologsaovicente.com/>

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

Data: 25/11/2024

NAVIO QUE VENCE EM SANTOS PARA FOGOS DA VIRADA DO ANO ATRACA PELA PRIMEIRA VEZ EM 2024

Informações: Prefeitura de Santos (25 de novembro de 2024)

Chegou a Santos pela primeira vez nesta temporada o navio que ficou fundeado na barra para os passageiros assistirem aos fogos do réveillon 2024/2025. O Costa Pacífica atracou na manhã desta sexta-feira (22) no Terminal Marítimo Giusfredo Santini-Concais, transportando aproximadamente 1,9 mil passageiros e mil tripulantes, que fizeram a travessia da Europa.

destes passageiros, entre eles estrangeiros de várias nacionalidades, passeios com agências de receptivo e foram ao Centro Histórico, onde visitaram atrações como os museus Pelé e do Café.

Nesta primeira escala, o Costa Pacífica embarca 3,4 mil passageiros e deixa o cais por volta das 18h desta sexta. Ele passa por Balneário Camboriú (SC) e retorna a Santos na segunda (25).

FOGOS

O Costa Pacífica fará 28 escalas no Santos na temporada 2024/2025. No cruzeiro de Ano-Novo, parte da Cidade em 29 de dezembro, visita Angra dos Reis (RJ) e Ilhabela (SP) e retorna no dia 31 para fundear na barra, a fim de que os passageiros vejam os fogos, fato inédito na história da Cidade.

SOBRE O NAVIO

Com capacidade para mais de 3,7 mil passageiros, o embarque tem 1.504 cabines e oferece uma ampla oferta gastronômica com os restaurantes Archipelago, Sushino, Teppanyaki e Pizzeria Pummid’Oro e o The Salty Beach Street Food, além de nove bares como o Barra Aperol Spritz.

O navio reúne também um teatro em três andares, campo poliesportivo, parque aquático com toboágua, três piscinas, cinco jacuzzis e o Solemio Spa com vista para o mar e academia. As crianças e adolescentes têm à disposição as áreas Squok Club e Teen Zone.

Durante a temporada 2024/2025, o Costa Pacifica embarca hóspedes no Rio de Janeiro e em Santos para cruzeiros de sete noites pelo litoral brasileiro e realiza minicruzeiros de três, quatro e cinco noites, com embarque no cais santista e alternando paradas em Búzios, Angra dos Reis, Ilhabela e Balneário Camboriú.

TEMPORADA DE CRUZEIROS EM SANTOS



A temporada de cruzeiros 2024/2025 em Santos tem a projeção de transporte pelo menos 1 milhão de turistas e movimentar R\$ 1,5 bilhão na região. Até 20 de abril de 2025, o Terminal de Passageiros Giusfredo Santini-Concais receberá 151 escalas de 13 navios.

Esta iniciativa contempla o item 8 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU: Trabalho Decente e Crescimento Econômico. Conheça os outros artigos do ODS .

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

Data: 25/11/2024

APS E CREA-SP INICIAM FORÇA-TAREFA DE FISCALIZAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Informações: Santaportal (25 de novembro de 2024)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) e o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo (Crea-SP) darão início a uma operação conjunta de fiscalização no Porto de Santos na próxima segunda-feira (25). A abertura da ação será realizada às 9h, no Parque Valongo, em Santos .

A força-tarefa terá duração de uma semana e visa garantir que as atividades profissionais ligadas às áreas de engenharia e agronomia no porto sejam acompanhadas por responsáveis técnicos devidamente habilitados, conforme determina a legislação.

O plano de fiscalização abrange diversas especialidades da engenharia:

Engenharia Civil : inspeção de estruturas, fundações, dragagem, edificações, infraestrutura como drenagem e vias, além de programas ambientais e de manutenção.

Engenharia Mecânica : avaliação de guas, pontes rolantes, embarcações, estruturas metálicas, elevadores, extintores, compressores e equipamentos de vasos de pressão.

Engenharia Elétrica : análise de geradores, iluminação de emergência, instalações elétricas e sistemas de geração e distribuição de energia.

Engenharia Química: verificação de planos de qualidade do ar e da água, bem como do tratamento de efluentes e resíduos perigosos.

A fiscalização também inclui a verificação de documentos essenciais, como o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB), o Certificado de Licenciamento do Corpo de Bombeiros (CLCB) e o cumprimento de normas técnicas regulamentadoras.

Serviço: Abertura da fiscalização do Crea-SP no Porto de Santos

Data: 25 de novembro

Horário: 9h

Local: Parque Valongo

Endereço: Avenida Antonio Prado, s/nº, Valongo, Santos-SP

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

Data: 25/11/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

TST DECIDE QUE A REFORMA TRABALHISTA VALE PARA CONTRATOS ANTERIORES À VIGÊNCIA DA LEI

Entendimento será aplicado para toda a Justiça do Trabalho

Por Geralda Doca — Brasília



Plenário do tribunal Superior do trabalho em Brasília — Foto: Reprodução do site do TST

O Tribunal Superior do Trabalho (TST) decidiu, nesta segunda-feira, que a Reforma Trabalhista, em vigor desde novembro de 2017, tem aplicação imediata aos contratos de trabalho em curso, e não apenas àqueles firmados depois de sua promulgação. O entendimento deverá ser usado por toda a Justiça do Trabalho.

No julgamento, o Pleno do TST analisou o caso concreto de uma trabalhadora que reivindicava o pagamento do período de deslocamento (horas in itinere) em transporte fornecido pela empresa, que era considerado tempo à disposição do empregador. Contudo, a Reforma Trabalhista eliminou essa obrigação. A dúvida era se a nova regra atingiria contratos vigentes antes da reforma ou apenas os firmados após a mudança.

A maioria do colegiado concluiu que a Reforma Trabalhista deve ser aplicada imediatamente aos contratos em curso, mas apenas para situações ocorridas após sua vigência. Segundo o relator, ministro Aloysio Corrêa da Veiga, presidente do TST, quando os termos de um contrato decorrem de lei, a lei nova se aplica imediatamente aos fatos pendentes ou futuros.

“A Lei nº 13.467/2017 (Reforma Trabalhista) possui aplicação imediata aos contratos de trabalho em curso, passando a regular os direitos decorrentes de lei cujos fatos geradores tenham se efetivado a partir de sua vigência”, diz o entendimento firmado.

Além da questão envolvendo o tempo de percurso, o julgamento irá repercutir em outros direitos trabalhistas que foram extintos na reforma, como o direito à incorporação de gratificação de função, o intervalo intrajornada e o descanso de 15 minutos para mulheres antes da prestação de horas extras.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/11/2024

HADDAD DIZ QUE PACOTE DE CORTE DE GASTOS SERÁ ANUNCIADO NESTA SEMANA E QUE LULA FEZ REUNIÃO DEFINITIVA

Ministro diz que haverá uma proposta de Emenda à Constituição e um projeto de lei complementar. Lula se reuniu nesta segunda como ministros para fechar o texto

Por Bernardo Lima — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta segunda-feira que o pacote fiscal será anunciado nesta semana, mas que o dia e a hora dependem do Congresso Nacional.

— Está tudo redigido já, a Casa Civil, a gente manda a remessa, para mandar com certeza essa semana. Mas agora o dia, a hora, vai depender mais do Congresso do que de nós — disse após se reunir com o presidente Lula pela manhã.

O ministro disse que está garantindo apenas que os presidentes Arthur Lira, da Câmara, e Rodrigo Pacheco, do Senado, sejam informados antes do anúncio oficial.

— Como ele (presidente Lula) fez em todas as ocasiões mais sensíveis, como Rio Grande do Sul arcabouço fiscal, chamou os presidentes em um sinal de deferência, comunicou primeiro para não ficarem sabendo o terceiros, então vão ouvir do próprio presidente — disse.

Haddad afirmou que haverá uma proposta de Emenda à Constituição e um projeto de lei complementar. Esse projeto deve tratar de formas para combater supersalários do Executivo.

— A ideia é mandar (os textos) no menor número de diplomas — disse o ministro, que afirmou ter esperança de ter todos os projetos aprovados ainda neste ano.

O pacote deve ser apresentado nesta terça-feira aos líderes do governo no Congresso antes de ser anunciado. As medidas foram discutidas em duas reuniões nesta segunda-feira no Palácio do Planalto com a participação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e quatro ministros.

A reunião de apresentação do pacote nesta terça-feira deve ter a presença do líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), o líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (PT-AP), e o líder interino do governo no Senado, Otto Alencar (PSD-BA).

Em meados do mês, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, sinalizou à cúpula e a líderes do Congresso que o pacote fiscal em gestação há semanas pelo governo vai prever uma economia entre R\$ 25 bilhões e R\$ 30 bilhões em 2025 e de R\$ 40 bilhões em 2026, de acordo com pessoas que acompanharam as conversas.

Nesta segunda-feira, as discussões no governo começaram pela manhã em uma reunião de duas horas com as participações de Haddad e dos ministros Rui Costa (Casa Civil), Esther Dweck (Gestão) e Paulo Pimenta, e do secretário executivo do Ministério do Planejamento, Gustavo José de Guimarães e Souza. Houve um intervalo para almoço e os mesmo participantes voltaram para um novo encontro de uma hora e meia à tarde.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/11/2024

PACHECO AFIRMA QUE CORTE DE GASTOS É URGENTE, SERÁ DISCUTIDO LOGO APÓS REFORMA TRIBUTÁRIA E PODE INCLUIR CONGRESSO

Presidente do Senado afirma não ver problema em um corte linear para diferentes poderes
Por Victoria Abel — Brasília



Plenário do Senado Federal presidido por Rodrigo Pacheco — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), afirmou que a discussão sobre corte de gastos é urgente e que a modernização das despesas públicas deve ser feita logo após a aprovação da regulamentação da Reforma Tributária pelo Congresso Nacional.

Pacheco disse ainda que não vê problema em incluir o Senado e Câmara nos cortes, desde que eles façam parte de um “programa nacional”. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, deve se reunir com os presidentes das Casas nesta terça ou quarta-feira para apresentar o pacote de corte de gastos elaborado pelo executivo.

— Essa discussão dos gastos públicos é urgente e será a pauta do Congresso Nacional pós Reforma Tributária, nos próximos dias. Finalizada a Reforma Tributária, a identificação de que os desperdícios existem deve atacar todos os poderes — disse ele.

A expectativa é que a regulamentação da reforma seja votada no começo de dezembro no Senado.

— Se identificarmos que um corte linear de gastos nas atividades meio precisa ser feito, eu não tenho problema nenhum em aderir a um programa nacional de corte de gastos, desde que se mantenha o bom funcionamento do Congresso de demais instituições, desde que isso seja um compromisso nacional — afirmou Pacheco em entrevista ao podcast dos senadores Jorge Kajuru (PSB-SP) e Leila Barros (PDT-DF).

O governo Lula finaliza o pacote de corte de gastos. Haddad afirmou que haverá uma proposta de Emenda à Constituição e um projeto de lei complementar. Esse projeto deve tratar de formas para combater supersalários do Executivo. O ministro disse que a apresentação do pacote depende do Congresso Nacional, mas ainda não marcou reunião com os representantes das Casas.

— Vamos fazer um plano nacional, com o mesmo engajamento que estamos tendo na Reforma Tributária, juntar todas as instituições, para revisar os gastos públicos — disse Pacheco.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/11/2024

LULA ENCOMENDA AO BNDES PLANO PARA REESTRUTURAÇÃO DE ESTATAIS COM FOCO EM DEFICITÁRIAS

Presidente se reuniu nesta segunda com ministros para debater o assunto

Por Geralda Doca — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em evento no Palácio do Planalto — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva deu início, nesta segunda-feira, a uma rodada de reuniões com vários ministros para discutir a reestruturação das estatais, o que seria feito por meio do BNDES.

A estratégia é afastar de vez a ideia de privatização, mas adotar medidas para modernizar essas empresas e até mesmo fazer fusões. As estatais serão autorizadas a contratarem o BNDES, que elabora projetos, de acordo com a votação e cada, disse um técnico do governo.

O Ministério de Gestão e Inovação (MGI), responsável pelas estatais também poderá fazer um contrato de gestão com o BNDES para propor soluções que melhorem o desempenho das empresas públicas. O foco será nas empresas deficitárias.

Foram discutidas as situações de Ceagesp, Ceasa Minas, Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), empresa de processamento de dados do governo federal (Dataprev), Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), empresa de semicondutores (Ceitec) e Empresa Brasil de Comunicação (EBC).

Segundo interlocutores, serão editados vários decretos para que as providências possam ser tomadas. A ideia é reproduzir projeto que o BNDES fez em relação à Usina Nuclear Angra 3. Novas reuniões sobre o tema devem ocorrer ao longo da semana.

Em nota, o MGI informou que o governo discute medida para melhorar a governança das estatais:

"O governo está discutindo um conjunto de medidas que tem como objetivo modernizar e ampliar a eficiência das empresas estatais federais, preservando sua autonomia e alinhando-as às melhores práticas de governança corporativa. As mudanças em discussão não alteram a Lei das Estatais (Lei 13.303, de 2016) e nem sua regulamentação."

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/11/2024

GOVERNO REDUZ NOVAMENTE PREVISÃO DE ECONOMIA DE PENTE-FINO NO INSS EM 2024

Apesar da frustração, a equipe econômica acredita que será possível poupar R\$ 25,9 bilhões com o pente-fino nos programas governamentais em 2025

Por **Thaís Barcellos** — Brasília



Governo reduz projeção de economia com pente-fino em benefícios
— Foto: Reprodução Agência Brasil

O governo federal reduziu novamente a projeção de economia com o pente-fino em benefícios previdenciários este ano. A previsão no relatório de avaliação de receitas e despesas do 5º bimestre, publicado sexta-feira, é de R\$ 5,5 bilhões, contra R\$ 6,8 bilhões na revisão do Orçamento realizada em setembro.

No início, a estimativa era de cerca de R\$ 10 bilhões. Apesar da frustração, a equipe econômica acredita que será possível poupar R\$ 25,9 bilhões com o pente-fino nos programas governamentais em 2025, conforme a peça orçamentária.

Sem explicar os motivos, o secretário de Orçamento Federal substituto, Clayton Montes, afirmou que a principal diferença estava na poupança prevista com o uso do Atesmed - análise documental - para a concessão de auxílio-doença. Inicialmente, a previsão era de economizar R\$ 5,6 bilhões, mas no relatório bimestral a projeção caiu para R\$ 3,1 bilhões.

— O resultado das medidas não se verificou a potência projetada. A medida mais relevante (do pente-fino) era o Atestmed.

Essa frustração com o pente-fino foi uma das razões que levou ao aumento de R\$ 7,7 bilhões nas projeções com os benefícios previdenciários este ano, principal razão para o bloqueio adicional de R\$ 6,0 bilhões realizado pelo governo na atualização do Orçamento.

Com esse bloqueio, o total congelado atualmente para cumprir o limite de gastos do arcabouço fiscal é de R\$ 19,3 bilhões. Em relação ao resultado primário, o governo projeta agora um déficit de R\$ 28,7 bilhões, praticamente no limite inferior da meta, de rombo de R\$ 28,8 bilhões.

Apesar da frustração este ano, Montes afirmou que a previsão de economia com o pente-fino em 2025 vai ser "alcançado e superado", considerando as medidas em discussão atualmente pelo governo para a contenção do crescimento de gastos.

— No que se refere às medidas de revisão de gastos que se encontram no projeto de Orçamento de 2025, a gente acredita que esse valor vai ser alcançado e superado haja vista as medidas robustas que estão sendo discutidas e que vão ser anunciadas sobre a revisão de gastos — disse. — Acredito que, quando todos tomarem conhecimento das medidas que estão sendo gestadas, medidas robustas, é bastante crível que esses valores vão ser alcançados — completou.

Fonte: **O Globo** - RJ

Data: 25/11/2024

'ESTAMOS EM CRISE DIPLOMÁTICA' DIZ EMBAIXADOR DE ISRAEL NO BRASIL SOBRE RELAÇÃO COM GOVERNO LULA

Em entrevista ao Estadão, Daniel Zonshine, embaixador de Israel no Brasil, avalia que Israel está otimista e confortável com a volta de Trump a Casa Branca; o embaixador apontou que as relações com o governo brasileiro estão bloqueadas

Por Daniel Gateno



Entrevista com Daniel Zonshine - Embaixador de Israel no Brasil

A expectativa em Israel é de que o presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, será mais acessível e irá apoiar o país em assuntos importantes, segundo Daniel Zonshine, embaixador de Israel no Brasil, em entrevista ao Estadão.

“Se olharmos para as nomeações do presidente eleito até agora, acreditamos que nossa vida será um pouco mais fácil em Washington”, aponta o embaixador, em uma sala de reuniões do Hilton Morumbi, na capital paulista. “A relação seria forte independente de quem estivesse na Casa Branca, mas a expectativa é que o republicano seja mais confortável para Israel”.

Zonshine esteve em São Paulo durante o final de semana para participar da convenção nacional da Confederação Israelita do Brasil (CONIB). Ele avalia que a relação entre Israel e o governo brasileiro está bloqueada desde que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva comparou a atuação do Exército de Israel na Faixa de Gaza com soldados da Alemanha Nazista, em fevereiro.



O presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, participa de um comício em Palm Beach, Flórida Foto: Evan Vucci/AP

Lula é considerado persona non grata em Israel e retirou o então embaixador Frederico Meyer de Tel-Aviv após o enviado brasileiro ser convocado a participar de um evento ao lado do então chanceler israelense Israel Katz no Museu do Holocausto, em Jerusalém.

“Estamos em uma crise diplomática. O Brasil não tem embaixador em Israel. O último embaixador foi chamado para consultas e agora ele está em outro posto”, diz Zonshine. “Não temos acesso ao governo federal e o trabalho fica mais difícil”.

Confira trechos da entrevista:

Depois de mais de um ano de guerra, o conflito parece estar cada vez mais complicado. O senhor acredita que é possível chegar a um cessar-fogo em Gaza ou no Líbano?

Quando falamos sobre a Faixa de Gaza, a situação é mais complexa. Não existe nenhum governo em Gaza que possa governar no território, é diferente do Líbano onde existe um governo libanês.

Infelizmente o Hamas ainda é forte em Gaza, não tanto militarmente, mas no quesito governo o Hamas ainda é forte. Quando falamos de ajuda humanitária, o Hamas controla o que entra no enclave e também a distribuição disso.

Não queremos que o Hamas continue em Gaza porque eles não mudaram o seu principal objetivo: matar judeus em qualquer lugar.

Não existe nenhuma entidade em Gaza pronta para governar no lugar do Hamas. É necessário discutir a questão entre todos os parceiros, países árabes. Precisamos de uma entidade palestina, o

Mas no momento as nossas forças estão lá até que haja uma decisão sobre esta questão.

101 reféns israelenses ainda estão lá, o que complica as coisas. O nosso primeiro objetivo é libertar estes reféns. Como fazemos isso? provavelmente através de um acordo.

Neste acordo provavelmente haveria um cessar-fogo e troca de prisioneiros, mas os detalhes não foram definidos.



Israel bombardeia posições do Hezbollah no sul de Beirute, Líbano Foto: AFP/AFP

No Líbano a situação é diferente. Existe um governo lá, mas eles não controlam o sul do país. As forças da UNIFIL estão lá e tínhamos um acordo desde 2006, mas o Hezbollah não respeitou este acordo, ocupou a região e planejou a invasão de Israel. Isso é inaceitável.

Nossas forças estão lutando basicamente em áreas próximas da fronteira com Israel, onde o Hezbollah lançou milhares de foguetes. Nós encontramos instalações de mísseis e munições na região.

Atualmente estamos destruindo essa infraestrutura. Não queremos ficar na região mais do que o necessário. A ideia é terminar esta fase da guerra o mais rápido possível para que as pessoas do norte de Israel possam voltar para suas casas.

Ouvimos notícias de que um acordo está próximo no Líbano, mas até os países chegarem a um acordo e até haver uma implementação do acordo são muitos passos.

Na sua avaliação, quem poderia governar Gaza em um futuro sem o Hamas?

Faz mais sentido que uma entidade palestina governe Gaza. Não sei se a Autoridade Palestina ou outra entidade, junto com envolvimento internacional. Pode ser com a ajuda do Egito ou de outros países do Golfo.

Mas não é fácil. É preciso fazer muito por Gaza para que haja uma reconstrução. Estados Unidos e outros países do Ocidente também podem ajudar.

A entidade que governar Gaza precisa querer melhorar a vida dos palestinos em Gaza e não destruir Israel.



Palestinos caminham no centro de Deir al-Balah, na Faixa de Gaza Foto: Abdel Kareem Hana/AP

O que muda para o governo de Israel com a vitória de Donald Trump nos Estados Unidos?

A relação entre Estados Unidos e Israel é muito importante para nós e continuaria boa independente de quem ganhasse nos Estados Unidos.

A expectativa de muitas pessoas em Israel é que Trump seja mais acessível e que irá apoiar questões que são importantes para Israel.

Mas precisamos esperar. Existe uma incerteza muito grande sobre o que Trump vai fazer. Temos que esperar. Se olharmos para as nomeações do presidente eleito até agora, acreditamos que nossa vida será um pouco mais fácil em Washington.

Nada deve mudar tão dramaticamente, mas a expectativa é que a administração Trump seja mais confortável para Israel.

A relação de Israel com o Brasil deve mudar com Trump na Casa Branca?

É difícil dizer. Não acho que as relações do Brasil com os Estados Unidos vão mudar tanto assim. Os políticos brasileiros sabem do papel dos Estados Unidos no mundo.

Não sabemos ainda o que vai mudar na relação entre Brasil e Israel, depende muito da posição brasileira. A expectativa é que o Brasil se ajuste a Washington e não o contrário, então precisamos esperar para ver.



O primeiro-ministro de Israel, Binyamin Netanyahu, discursa no Parlamento israelense, em Jerusalém, Israel Foto: Ohad Zwigenberg/AP

Com Trump na Casa Branca, o senhor acredita que é possível que Israel e Arábia Saudita cheguem a um acordo de paz?

A Arábia Saudita é o próximo país que poderia aderir aos Acordos de Abraão, segundo as últimas conversas. Seria muito importante para nós e para todo o Oriente Médio. Eles tem uma ótima economia e muita influência na região. Estamos otimistas.

Como Israel deve responder ao aumento de casos de antissemitismo em outros países como o Brasil ou, no caso mais recente, a Holanda?

Nós vemos um aumento nos casos de antissemitismo no mundo inteiro, incluindo aqui no Brasil. Israel em parceria com as comunidades judaicas está tentando monitorar este aumento de casos e combater com medidas educacionais e de segurança.

Estamos sempre em contato com as autoridades brasileiras. Além disso, temos uma grande coordenação com a Confederação Israelita do Brasil (Conib) e buscamos que todos os Estados brasileiros adotem a definição de antissemitismo da Aliança Internacional para a Memória do Holocausto. Até agora 11 Estados brasileiros adotaram a definição e esperamos que mais Estados adotem a medida. Esperamos que o governo federal também adote esta definição.

Como o senhor responde aos mandados de prisão emitidos pelo Tribunal Penal Internacional (TPI) contra o primeiro-ministro de Israel, Binyamin Netanyahu, e o ex-ministro da Defesa, Yoav Gallant?

É uma situação muito preocupante. Líderes de um país democrático foram condenados à prisão. A corte tomou uma decisão que foi mais política do que jurídica. Israel tem o direito de se defender e o TPI não pode tirar este direito de Israel.

A reação no quesito político é pedir para que governos amigos não adotem esta decisão e também devemos realizar uma campanha nas redes sociais contando a verdade, os fatos sobre esta guerra e sobre esta situação.

Como é a relação do senhor com o governo do Brasil? O presidente Lula segue criticando constantemente a postura do Exército de Israel na guerra em Gaza e no Líbano?

Estamos em uma crise diplomática. O Brasil não tem embaixador em Israel. O último embaixador foi chamado para consultas e agora ele está em outro posto.



Não temos acesso ao governo federal e o trabalho fica mais difícil. A relação continua, mas quando pensamos nas pessoas envolvidas agora, a situação está problemática. Eu espero que seja possível passar por isso para que o relacionamento volte ao normal.

O presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, discursa em um evento do G-20 social, no Rio de Janeiro Foto: Luis Robayo/AFP

Israel tem muitas empresas que ajudam o Brasil em setores como a agricultura e tratamentos médicos. Existem outros setores que podemos cooperar mais. É uma pena que toda esta cooperação esteja bloqueada neste momento.

O governo de Israel chegou a pedir que o senhor voltasse ao país para consultas?

Se eles consideraram esta possibilidade, eles não me disseram. Eu não tenho nenhuma intenção de deixar meu posto até a minha aposentadoria do serviço diplomático.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2024

ELETOBRAS E UNIÃO RETOMAM NEGOCIAÇÃO SOBRE PODER DE VOTO APÓS G20

Prazo fixado para um acordo entre empresa e governo termina em 17 de dezembro

Por Aline Bronzati (Broadcast) e Luciana Collet (Broadcast)



Ação que deu origem à negociação questiona a restrição do poder de voto da União na Eletrobras Foto: Fabio Motta/Estadão - 10/12/2018

NOVA YORK E SÃO PAULO - Representantes da Eletrobras e do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) devem intensificar as conversas em busca de um entendimento sobre o poder de voto da União na companhia, faltando menos de um mês para o fim do mais recente prazo dado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) para uma solução consensual. Ao menos até aqui, as conversas estavam “bem frias”, de acordo com um

interlocutor, que preferiu falar na condição de anonimato à Coluna do Broadcast.

No entanto, as expectativas são de que as discussões sejam aprofundadas com o fim do G20, cuja presidência esteve nas mãos do Brasil ao longo deste ano, e dominou as agendas na reta final da gestão brasileira. O atual prazo para um acordo sobre o poder de voto da União na Eletrobras termina em 17 de dezembro.

O tema é considerado uma das principais incertezas em relação à companhia. Foi, inclusive, alvo de questionamento de investidores estrangeiros durante reuniões com executivos da Eletrobras, em Nova York, nos Estados Unidos, ao longo desta semana.

Nova prorrogação é possível

Se a empresa e a União avançarem em torno de um entendimento, uma nova prorrogação pode ser solicitada. Até aqui, já foram três prorrogações desde que o ministro relator do caso no STF, Kassio Nunes Marques, determinou o tema para a câmara de conciliação e arbitragem, em dezembro do ano passado.

As negociações entre a Eletrobras e o governo têm origem na privatização da companhia, realizada durante a gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro e criticada pelo governo do PT. A ação direta de inconstitucionalidade (Adin) que deu origem à negociação questiona a restrição do poder de voto na Eletrobras.

No entanto, três temas passaram a ser discutidos no âmbito da câmara de conciliação: maior participação da União nos conselhos de administração e fiscal da Eletrobras, a antecipação de recursos devidos pela companhia à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) e o desinvestimento da ex-estatal na Eletronuclear.

A Eletrobras defende entendimento nos três temas, segundo um interlocutor. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse recentemente que a companhia está colocando condições que, até o momento, impediram o prosseguimento do acordo de conciliação.

Eletronuclear também gera divergência

Fontes afirmam que o governo Lula rejeita a ideia de pagar pela fatia da Eletrobras na Eletronuclear nos moldes que vinham sendo discutidos. Pesa na conta não só o valor do pagamento, como as garantias dadas pela Eletrobras para dívidas contraídas pela geradora de energia nuclear e ainda a perspectiva de necessidade de aporte de mais recursos pelos acionistas para apoiar a conclusão das obras de Angra 3, caso haja uma decisão neste sentido, o que é esperado para o mês que vem.

Adicionalmente, outro tema que estava na mesa, a antecipação de recursos da CDE, perdeu relevância depois que foi concluída a operação de securitização de parte desses recebíveis, em agosto, o que permitiu antecipar o pagamento de empréstimos do setor elétrico que pesavam na conta de luz.

Caso os lados avancem em um entendimento, um novo pedido de postergação pelas partes pode ser feito para resolver o impasse antes de ser julgado pelo STF. Em entrevista ao programa CNN Talks, Silveira defendeu o “bom senso” para que o caso não seja levado “a uma disputa judicial maior, com desdobramentos pouco previsíveis”. Procurada, a Eletrobras não comentou.

Esta notícia foi publicada no Broadcast+ no dia 22/11/2024, às 17:20.

O Broadcast+ é uma plataforma líder no mercado financeiro com notícias e cotações em tempo real, além de análises e outras funcionalidades para auxiliar na tomada de decisão.

Para saber mais sobre o Broadcast+ e solicitar uma demonstração, acesse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2024

CARREFOUR PREPARA RETRATAÇÃO FORMAL AO BRASIL COM CARTA DE CEO GLOBAL ENTREGUE EM MÃOS A MINISTRO

O ‘Estadão/Broadcast’ apurou que o embaixador da França no Brasil, Emmanuel Lenain, se reuniu com autoridades do Ministério da Agricultura e teria apresentado a carta de Bompard

Por Talita Nascimento (Broadcast), Isadora Duarte (Broadcast) e Júlia Pestana (Broadcast)

O CEO do Carrefour Global, Alexandre Bompard, fará uma retratação formal ao ministro da Agricultura do Brasil, Carlos Fávaro, após as suas declarações levarem à interrupção de fornecimento de carnes por parte de frigoríficos brasileiros ao Grupo Carrefour Brasil. Segundo afirmou uma fonte próxima à empresa ao Estadão/Broadcast, o desejo da gestão da companhia é que a carta seja entregue em mãos, o que depende, também, da agenda do ministro.

No fim da tarde desta segunda-feira, 25, de acordo com integrantes do governo, o embaixador da França no Brasil, Emmanuel Lenain, se reuniu com autoridades do Ministério da Agricultura para tratar da crise entre Carrefour e a indústria de carnes brasileira e teria apresentado a carta de Bompard. Lenain deixou o ministério sem falar com a imprensa. Ele não se encontrou com o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, que chegou logo depois, pois estava em reunião no Palácio do Planalto.



O boicote dos frigoríficos ocorreu após Bompard se comprometer, na última semana, a não vender em lojas da França carnes do Mercosul. Segundo ele, a medida foi tomada após ouvir o “desânimo e a raiva” dos agricultores franceses, que são contrários à proposta de acordo de livre-comércio entre a União Europeia e o Mercosul.

As palavras de Bompard foram recebidas com surpresa até mesmo por membros do conselho da operação brasileira Foto: Divulgação/Grupo Carrefour Brasil

Fávaro, por sua vez, disse não ter feito um pedido explícito ao setor frigorífico para que realizasse o boicote, mas parabenizou a indústria brasileira pela decisão.

As palavras de Bompard foram recebidas com surpresa até mesmo por membros do conselho da operação brasileira, que afirmaram que a fala foi “pouco diplomática”. A declaração foi “mal pensada, com foco apenas político e não nos negócios”, afirmaram fontes consultadas pela reportagem.

No pregão desta segunda-feira, 25, as ações do Carrefour operaram voláteis devido ao cenário ainda incerto. No pior momento do dia, desvalorizaram 5%, mas se recuperaram no decorrer da sessão e fecharam em alta de 1,05%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/11/2024

CASO CARREFOUR: HADDAD DIZ QUE HOVE REAÇÃO JUSTIFICADA À DECLARAÇÃO DO CEO GLOBAL

O ministro da Fazenda também comentou que há uma ‘expectativa’ em relação ao acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia
Por Renan Monteiro (Broadcast)

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse em conversa com jornalistas no início da noite desta segunda-feira, 25, que houve uma “reação justificada” após o CEO do Carrefour, Alexandre Bompard, ter divulgado na quarta-feira, 20, comunicado nas suas redes sociais afirmando que a varejista se comprometeu a não vender carnes do Mercosul.

Grandes frigoríficos brasileiros deixaram de vender carne bovina para o grupo francês de varejo. Lideranças do agronegócio no Congresso também mostram indignação com a decisão do Carrefour de boicotar a carne do Mercosul.



‘Acredito que a empresa vai se reposicionar’, disse Haddad Foto: Wilton Junior/Estadão

“Acredito que a empresa vai se reposicionar, na minha opinião”, disse Haddad, ao comentar também que há uma “expectativa” em relação ao acordo comercial entre o grupo sul-americano e a União Europeia.

“Eu não vejo como excludentes a visão que está sendo patrocinada pela União Europeia e, sobretudo, com a liderança do presidente Lula por parte do Mercosul”, disse o ministro, ao citar encontros que teve com o presidente da França, Emmanuel Macron.

Haddad reforçou que o governo brasileiro entende que o acordo deve ser firmado “sem prejuízo daquilo apontado pelo presidente Macron”, incluindo o estabelecer de “nexos entre as cadeias produtivas das duas regiões”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/11/2024

MARINHA QUESTIONA IDADE MÍNIMA PARA APOSENTADORIA DE MILITARES E VÊ RISCO NO ‘FLUXO DE CARREIRA’

Proposta de pacote de corte de gastos cria idade mínima de 55 anos para militar passar à reserva remunerada; hoje, o critério para aposentadoria é pelo tempo de serviço

Por Marcelo Godoy e Luiz Guilherme Gerbelli

BRASÍLIA - A cúpula da Marinha divulgou um comunicado em que questiona parte das medidas encampadas pelo governo no pacote de ajuste fiscal, que inclui a previdência dos militares. Em

documento obtido pelo Estadão, a principal preocupação é com a proposta que cria uma idade mínima de 55 anos para a reserva remunerada, com período de transição. Hoje, o critério para aposentadoria é pelo tempo de serviço – ao menos 35 anos.

No documento, a Marinha aponta uma preocupação envolvendo o “fluxo da carreira”, com a possibilidade de haver uma corrida de militares para a aposentadoria precoce e o consequente “esvaziamento dos postos e graduações superiores da carreira de forma intempestiva”.

Em 2019, uma lei sancionada no governo Jair Bolsonaro promoveu uma reestruturação da carreira dos militares. A lei aumentou o tempo de serviço para o ingresso na reserva de 30 para 35 anos.

“Os Comandantes de Força demonstraram preocupação com o impacto que tal medida poderia gerar no fluxo de carreira dos militares das FFAA (Forças Armadas), dado que ainda está sendo ajustado para acomodar as alterações promovidas pela Lei nº 13.954/2019”, declarou a Marinha no comunicado. “Dessa forma, os subsídios apresentados corroboram o direito adquirido dos militares que reunirem os requisitos legais necessários para a transferência para a reserva remunerada a pedido quando da entrada em vigor da idade mínima.



Marinha destaca preocupação com 'fluxo da carreira' Foto: Daniel Teixeira/Estadão

No documento, a Marinha destaca que a lei de 2019 se preocupou em conter o “alargamento” do topo da carreira e pela “continuidade dos serviços”, impedindo que haja uma elevada quantidade de transferências de militares para a reserva remunerada.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira, 25, que as medidas de ajuste fiscal devem ser anunciadas nesta semana após reunião “definitiva” com Lula. O pacote de cortes que o governo prepara tem como objetivo reconquistar a confiança nas contas públicas e dar uma sobrevida ao novo arcabouço fiscal, de modo a controlar a trajetória da dívida pública.

Como mostrou o Estadão, o acordo fechado entre a área técnica do Ministério da Defesa e a Fazenda prevê ainda outros três pontos - que, juntamente à criação da idade mínima, podem gerar uma economia de R\$ 2 bilhões por ano.

Um deles é o fim da morte ficta, a chamada “morte fictícia” – quando militares expulsos das Forças por crimes ou mau comportamento têm garantido, às suas famílias, o direito a receber pensão. Agora, a família do militar passará a ter direito a auxílio-reclusão, tal como previsto na Lei 8.112/90, para os servidores públicos.

“Os casos de ‘Morte Ficta’ na Marinha são consideravelmente restritos - apenas 87 casos desde 2001. Portanto, as projeções indicam um universo bastante reduzido de potenciais atingidos por essa supressão”, pontuou a Marinha no comunicado.

Também será proposta uma mudança na transferência de pensão. Uma vez que tenha sido concedida a pensão para os beneficiários da 1ª ordem (cônjuge ou companheiro e filhos), não será mais permitida a concessão sucessiva para os beneficiários das 2ª e 3ª ordens (pais e o irmão dependentes do militar). E será ainda fixado em 3,5% da remuneração a contribuição do militar das três Forças para o Fundo de Saúde, até janeiro de 2026.

Atualmente, de acordo com a Marinha, a contribuição para o Fundo de Saúde da Marinha é de 1,8% para o titular, 0,3% por dependente direto e 1,2% por dependente indireto.

“Cabe destacar que, desde o início das tratativas entre os Ministérios da Defesa e da Fazenda, as equipes técnicas vêm buscando, de forma conjunta, adequações que considerem suficientemente o pleiteado pelo Governo e minimizem os impactos no pessoal das Forças”, destacou a Marinha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2024

PACOTE DE CORTE DE GASTOS DEVE INCLUIR MUDANÇAS NO BPC, ABONO E MÍNIMO, MAS DEIXAR PISOS DE FORA

Anúncio das medidas deve sair até esta quarta-feira, 27; pacote também traz mudanças na previdência dos militares

Por Gabriel Hirabahasi (Broadcast), Fernanda Trisotto (Broadcast), Amanda Pupo (Broadcast) e Sofia Aguiar (Broadcast)

BRASÍLIA - O pacote de corte de gastos a ser anunciado pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva inclui mudanças nas regras para concessão do Benefício de Prestação Continuada (BPC), no abono salarial, na política de reajuste do salário mínimo e na previdência e pensão de militares, apurou o Estadão/Broadcast.

Embora não esteja prevista uma alteração nos pisos constitucionais de saúde e educação, hoje atrelados à arrecadação do governo, também deve entrar na lista de medidas a serem anunciadas pelo Palácio do Planalto uma mudança na parcela do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb) que é contabilizada no piso da educação, como antecipou o Estadão.



Anúncio das medidas deve sair até esta quarta-feira, 27. Foto: Wilton Junior/Estadão

Segundo interlocutores ouvidos pela reportagem, a confirmação das medidas deve sair até quarta-feira, 27. O presidente da República deu aval a essas alterações propostas pela equipe econômica e negociadas com os diversos ministérios envolvidos, apurou a reportagem.

Um dos pontos em discussão envolve mudar regras para concessão do BPC – um tipo de aposentadoria paga a idosos muito pobres ou pessoas com deficiência cujo rendimento familiar seja de um quarto do salário mínimo, ou, em casos excepcionais, de meio salário mínimo –, cujo gasto explodiu neste ano. A principal delas, segundo apurou a reportagem, é determinar que o Poder Judiciário não pode, ao analisar se uma pessoa é elegível ou não para receber o benefício, excluir determinadas receitas.

O objetivo é incluir na Constituição e na lei que ganhos com serviços informais - como renda com Uber, por exemplo - tenham de ser contabilizados. O governo pretende, dessa forma, fechar a brecha que permite que pessoas com rendas informais superiores às permitidas para o BPC sejam beneficiadas com o programa.

No caso do abono salarial, o Estadão/Broadcast apurou que a mudança visa à limitação do pagamento do benefício. Hoje, o abono funciona como um 14º salário e é pago para quem recebe até dois salários mínimos – entra no cálculo o número de meses trabalhados no ano e o benefício é limitado ao valor de um salário mínimo. A alteração é focalizar mais o público-alvo da medida, liberando o abono para pessoas que recebem até um salário mínimo e meio.

Embora não preveja uma alteração nos pisos de saúde e educação, o governo deverá propor um aumento no percentual dos recursos destinados ao Fundeb que são contabilizados no mínimo destinado à educação. Hoje, essa fatia que entra na conta do piso é de 30%. Segundo as regras atuais, a complementação ao Fundeb foi de 19% em 2024, avançará para 21% em 2025 e para 23% de 2026 em diante. No projeto de lei orçamentária de 2025, essa despesa foi estimada em R\$ 56,6 bilhões.

Salário mínimo e militares

Como mostrou o Estadão/Broadcast, o pacote de corte de gastos também incluirá mudanças na regra de reajuste do salário mínimo. Em vez de um aumento que considera a inflação e o aumento do PIB de dois anos anteriores, o governo vai propor um limite seguindo os limites do arcabouço fiscal. Assim, o crescimento será de no máximo 2,5% e de no mínimo 0,6% ao ano acima da inflação.

Outra medida que deve compor o pacote é a criação da idade mínima de 55 anos para a reserva remunerada de militares, com período de transição, como mostrou o Estadão. Atualmente, o critério para aposentadoria é pelo tempo de serviço - ao menos 35 anos.

Na área das Forças Armadas, o pacote também terá o fim da morte ficta (ou fictícia) - quando militares expulsos das Forças por crimes ou mau comportamento têm garantido, às suas famílias, o direito a receber pensão. Agora, a família do militar passará a ter direito a auxílio-reclusão, tal como previsto na Lei 8.112/90, para os servidores públicos.

Ainda, deve ser fixado em 3,5% da remuneração a contribuição do militar das 3 Forças para o Fundo de Saúde, até janeiro de 2026.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2024

OFERTA EM ALTA E PROBLEMAS COM A DEMANDA: O PETRÓLEO PODE FICAR MAIS BARATO?

Apesar dos cortes definidos pela Opep, há uma grande expansão da oferta do petróleo por países que não participam da entidade, especialmente dos EUA, Brasil e Guiana.

Por Ricardo Leopoldo (Broadcast)

O preço do barril do petróleo tipo Brent tende a cair de US\$ 5 a US\$ 9 nos próximos 12 meses com a grande oferta mundial da commodity, sobretudo de países que não são membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), e problemas de demanda devido a incertezas econômicas na China e Europa. Essas questões podem se agravar caso o novo governo Donald Trump nos Estados Unidos adote tarifas sobre importados da nação asiática e do velho continente (o que poderia afetar o desempenho econômicos dos países).

Os esforços dos membros da Opep com cortes voluntários da produção de petróleo neste ano geraram reduções de estoques e pressões de alta dos preços, o que deve levar em 2024 a um déficit de 310 mil barris diários da oferta ante a demanda global da commodity, estima o banco HSBC. Mas essa situação deve se reverter em 2025, com um superávit de 500 mil barris diários do fornecimento do combustível ante a demanda, pois atingirão 104,4 milhões e 103,9 milhões de barris diários, respectivamente. “O preço médio do barril do Brent deve cair de US\$ 79 em 2024 para US\$ 70 no ano que vem”, disse Kim Fustier, chefe de pesquisas na Europa para petróleo e gás do HSBC.



Há uma grande expansão da oferta do petróleo por países que não participam da Opep, especialmente dos EUA, Brasil e Guiana. Por outro lado, a demanda mundial da commodity enfrenta vários obstáculos macroeconômicos, sobretudo na China, com a profunda crise do setor imobiliário que reduz o consumo e exerce uma força desinflacionária no país. O crescimento modesto da Europa também é outro problema para o aumento do consumo de petróleo.

Países de fora da Opep estão elevando produção de petróleo Foto: Wilton Junior/Estadão

“A China foi o principal motor de expansão da demanda mundial de petróleo neste século, mas ela está em uma diferente era, pois atingiu o pico o seu consumo de gasolina e de diesel”, comentou Jim Burkhard,



vice-presidente da S&P Global Commodity Insights. “Isto ocorreu por causa de dificuldades para a expansão do seu Produto Interno Bruto e também devido à eletrificação do transporte no país, o que se tornou uma questão ambiental e de segurança energética. Cerca de 50% das vendas de carros novos na China são de veículos elétricos.”

Tarifas

A possível adoção de tarifas sobre importados da China e União Europeia pelo novo governo Trump eleva os temores de que pode ser deflagrada uma guerra comercial que amplie a inflação nos Estados Unidos e zona do euro. Em tais circunstâncias, o Federal Reserve (Fed) e o Banco Central Europeu (BCE) podem retomar a alta de juros, o que tende a desacelerar a demanda agregada nos EUA, Europa e em nível mundial.

Este quadro econômico pode reduzir ainda mais o preço do Brent no próximo ano. “Poderão ser implementadas pelos EUA elevadas tarifas sobre importados da China e um patamar médio de tarifas de 25% a 30% para outras partes do mundo, o que elevaria a cotação do barril do petróleo para uma marca inferior a US\$ 60”, afirmou Vikas Dwivedi, estrategista global de energia do Macquarie.

A resposta da Opep a uma eventual queda firme dos preços do petróleo em 2025 poderá continuar por todo o próximo ano com os cortes voluntários da produção pelos países membros. O cartel anunciou em junho que aumentaria a produção da commodity em 2,2 milhões de barris por dia em um horizonte de 1 ano, o que foi adiado.

A Opep enfrenta a necessidade de equilibrar condições estruturais difíceis para o mercado de petróleo, como a demanda mais fraca que a oferta, e as pressões de investidores em países membros para produzir a commodity e gerar receitas, o que ganha maior apelo devido à transição energética mundial para a emissão neutra de carbono em 2050.

Há um foco especial de especialistas internacionais sobre como o governo Trump lidará com as exportações de petróleo do Irã, próximas a 1,6 milhão de barris diários. Embora exista a expectativa de que a futura administração adotará firmes sanções comerciais contra o governo de Teerã para reduzir seu poder sobre o Hezbollah, Hamas e Houthis, na prática, as ações de Washington poderão ter impactos limitados para coibir tais vendas do combustível.

“Pouco mais de 95% das exportações de petróleo do Irã são direcionados a um único país, a China, especialmente para refinarias independentes que tendem a atuar fora do sistema do dólar”, disse Kim Fustier, do HSBC. “São muito pequenas as chances de que os EUA serão bem sucedidos ao aplicar pressão sobre estas entidades.”

Por outro lado, há amplo ceticismo de que Donald Trump conseguirá elevar a produção de petróleo nos EUA no curto prazo a ponto de baixar bem seus preços globais, como prometeu durante a campanha eleitoral. “Companhias de petróleo realizam investimentos com base no preço subjacente da commodity, algo que qualquer presidente americano de qualquer partido não pode influenciar”, disse Joel Hancock, analista de petróleo do Natixis. “A administração pode afrouxar regulações ambientais e facilitar a extração em terras federais. Qualquer impacto significativo à produção apenas ocorrerá em 3 ou 4 anos.”

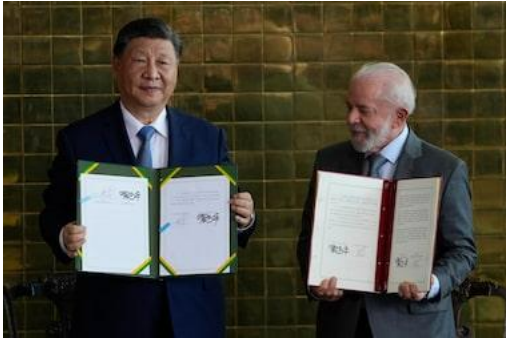
Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2024

OPINIÃO - BRASIL E CHINA ASSINAM ACORDOS DE COOPERAÇÃO E DE COMÉRCIO EM BOA HORA PARA INVESTIR EM LAÇOS

Livre-comércio mundial terá problemas a partir de janeiro, considerando promessas de medidas protecionistas de Trump

Por Henrique Meirelles



Brasil e China assinaram mais de 30 acordos de cooperação e de comércio na semana passada, quando o presidente Xi Jinping esteve com o presidente Lula em Brasília. São acordos menores do que se esperava, mas ao menos demonstram uma disposição em aumentar os negócios entre os dois países. É uma boa hora para investir no incremento de laços comerciais.

O presidente da China, Xi Jinping, à esquerda, e o presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, posam para fotos com seus acordos bilaterais no Palácio da Alvorada, em Brasília, Brasil, na quarta-feira, 20 de novembro de 2024 Foto: Eraldo Peres/AP

A levar a sério o que disse Donald Trump na campanha eleitoral, o livre-comércio mundial terá problemas a partir de janeiro. Trump fez várias promessas de tomar medidas protecionistas, com a intenção, segundo ele, de incentivar o setor industrial do país. A China é seu principal alvo.

Como já disse aqui, prefiro pensar no que o Brasil pode fazer para se fortalecer, a especular sobre as dificuldades de um cenário hipotético. E, nesse caso, fortalecer laços com a China, a segunda maior economia do mundo e maior parceiro comercial, é uma opção interessante. O Brasil ainda é um país de economia fechada, precisa se abrir, e pode se beneficiar das restrições criadas por Trump contra os chineses.

Como o foco de Trump é a indústria, medidas protecionistas prejudicam mais a China do que o Brasil, exportador de commodities. Além disso, o Brasil tem déficit na relação comercial com os Estados Unidos. Por isso, pode ser menos atingido.

Em um momento que pode ser adverso, o Brasil precisa buscar espaço no comércio e tentar atrair investimentos. O País tem oportunidades interessantes a oferecer. Negócios voltados para o consumo demonstram potencial. O consumo cresceu 3,7% no ano passado.

Parte disso vem do aumento da renda, impulsionado por um mercado de trabalho forte, que levou ao aumento de salários. O baixo desemprego tem diversas causas, uma delas a reforma trabalhista de 2017. Outra parte vem do aumento do gasto público, via despesas com benefícios sociais e pagamentos de precatórios – dinheiro injetado pelo governo. Essa parte é a menos sustentável.

Outro setor atrativo é o do saneamento. A Sabesp, maior estatal do setor, foi vendida por R\$ 15 bilhões. A estimativa é de que o setor precise de investimentos de R\$ 900 bilhões para alcançar a universalização do serviço até 2033. O agronegócio oferece oportunidades na agroindústria, gerando exportações de produtos industrializados substituindo a exportação apenas de commodities.

Se o governo aprovar um pacote efetivo de corte de gastos, capaz de alterar a trajetória de alta da dívida pública, pode ajudar muito.

* * * *

Quero agradecer a todos que estiveram nos lançamentos do meu livro, Calma sob pressão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2024

BOICOTE DE GRANDES FRIGORÍFICOS AO CARREFOUR DEVE PROVOCAR REARRANJO 'MOMENTÂNEO' NO VAREJO

Fornecedores menores devem suprir o espaço deixado pelos grandes, que, por sua vez, devem desovar os estoques nos supermercados concorrentes, conforme especialistas do segmento

Por *Márcia De Chiara*

O boicote do fornecimento de carne bovina ao Grupo Carrefour no Brasil feito pelos grandes frigoríficos em retaliação à decisão do CEO global da rede francesa CEO do Carrefour, Alexandre Bompard, de suspender a compra de carne de países do Mercosul, deve provocar um rearranjo “momentâneo” na cadeia de abastecimento dos supermercados, segundo especialistas do mercado varejista ouvidas pelo Estadão.

O Carrefour deve buscar o produto nos frigoríficos menores, que normalmente não têm acesso à maior rede de supermercado do País. E, por sua vez, os grandes frigoríficos, que encabeçaram o boicote à rede francesa, vão distribuir seu produto nos supermercados concorrentes e em redes de restaurantes.

“A carne deve ficar mais cara nas lojas do Carrefour, mas não acredito que vá faltar”, disse um varejista que prefere o anonimato. O provável encarecimento da carne para o Carrefour deve ocorrer porque os médios frigoríficos não têm escala para abastecer todo o volume de que o Grupo precisa.

Nas contas do mercado, considerando todas as bandeiras (Carrefour, Atacadão e Sam’s Club), calcula-se que a rede seja responsável por 10% do volumes comercializados no varejo.



Frigoríficos menores devem suprir a demanda de carnes bovinas do Carrefour Foto: Nelson Almeida/AFP

Com a pulverização das compras, é provável que os custos do Carrefour aumentem e que esse acréscimo seja repassado para o preço final, especialmente neste momento de consumo aquecido, marcado pela entrada da primeira parcela do 13º salário a ser paga até sexta-feira, 29.

Desconto

Há varejistas que acreditam que conseguirão alguma negociação vantajosa com os grandes frigoríficos por conta do boicote à entrega da carne para o Carrefour.

No entanto, especialistas do mercado observam que atualmente os volumes de abates de bovinos estão reduzidos em razão do final da entressafra. Inclusive há frigoríficos em férias coletivas.

Além disso, o preço da arroba (em torno de 15 quilos), na casa de R\$ 365, está no maior nível dos últimos anos. Por isso, o momento atual é favorável ao boicote para aumentar a pressão sobre o Carrefour.

Para Álvaro Furtado, presidente do Sindicato do Comércio Varejista de Gêneros Alimentícios do Estado de São Paulo (Sincovaga), esse impasse não deve durar muito tempo. “É uma tempestade”, compara.

Na sua avaliação, não faz sentido para os grandes frigoríficos deixarem de fornecer carne para a maior rede de supermercados do País. Furtado diz que deve haver uma reorganização no abastecimento, mas esse movimento vai refluir.

Oportunidade

Para os médios frigoríficos que normalmente encontram dificuldade para vender para Carrefour por causa das falta de escala e das exigências, o momento atual pode ser uma oportunidade.

Calcula-se que existam 350 frigoríficos de médio porte no País com S.I.F, Serviço de Inspeção Federal. Por esse sistema, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento avalia a qualidade na produção de alimentos de origem animal.

Vilmar Mousalle, diretor executivo do Sindicato da Indústria de Carnes e Derivados do Estado do Rio Grande do Sul, diz que o atual momento abre essa possibilidade para os pequenos frigoríficos entrarem como fornecedores do Carrefour.

O executivo diz que provavelmente esses frigoríficos serão procurados e um ou outro irá fornecer. Mas pondera que, neste momento, ele não dispõe de informações concretas se isso está ocorrendo.

No entanto, Mousalle frisa que tudo depende da consciência dos proprietários desses frigoríficos em relação ao mal que poderão estar fazendo para a cadeia da pecuária. “Pegou mal a afirmação do CEO do Carrefour, repudiamos essa declaração”, diz ele.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2024

‘SÓ PAÍSES EM GUERRA TÊM DÉFICIT TÃO ALTO QUANTO O BRASIL’, DIZ STUHLBERGER, GESTOR DO FUNDO VERDE

Para o CEO da Verde Asset, um dos principais investidores do País, transição no Banco Central não é o risco da economia, mas as contas públicas: ‘BC não é cenário Tombini; o problema é o fiscal’

Por Alvaro Gribel

Entrevista com



Luis Stuhlberger - CIO e CEO da Verde Asset e gestor do fundo Verde

Um dos principais nomes do mercado financeiro brasileiro já não enxerga grandes riscos com a transição no Banco Central. Para Luis Stuhlberger, CEO da Verde Asset e gestor do Fundo Verde, não há um cenário “Alexandre Tombini” com a gestão de Gabriel Galípolo à frente do órgão, a partir de janeiro, no lugar de Roberto Campos Neto.

O grande problema, diz, é a política fiscal, já que o déficit nominal do governo brasileiro, que inclui as despesas com juros, está no mesmo nível de países que precisam financiar grandes conflitos: “Só Ucrânia, Rússia e Israel, países em guerra, têm déficit tão alto quanto o Brasil”, afirmou em entrevista ao Estadão.

Ao lado do novo economista-chefe do Verde, Marcos Fantinatti, em sua primeira entrevista no cargo, Stuhlberger diz que a ideia do governo de isentar o Imposto de Renda até R\$ 5 mil terá um custo de R\$ 70 bilhões a R\$ 80 bilhões por ano, e que isso é um risco que pode ofuscar os ganhos com o pacote de cortes gastos a ser anunciado pelo governo Lula.

Mesmo se enquadrando entre os chamados “super-ricos” do País, Stuhlberger diz que a ideia em elaboração pelo Ministério da Fazenda de garantir uma tributação mínima sobre todas as fontes de renda “não é ruim”, mas pode ser difícil de ser aprovada, em função dos lobbies que atuam no Congresso. A seguir, os principais pontos da entrevista.

Qual a avaliação do sr. sobre o momento atual da economia?

Stuhlberger: O Lula imagina que a melhor forma de governar é distribuir dinheiro. Ele pensa o desenvolvimento sob a ótica do Estado. Juntando-se funcionários públicos, aposentados e benefícios sociais, dá um número que está beirando R\$ 1,5 trilhão, distribuído a 110 milhões de pessoas. É sobre esse número que se discute dar um limite para o crescimento do gasto. Agora, existe essa vontade de subir a isenção de Imposto de Renda para R\$ 5 mil. Por que ele quer isso? Porque da faixa de renda entre zero a R\$ 3 mil, praticamente todo mundo vota no Lula. De R\$ 3 mil a R\$ 5 mil, ele já perde muitos votos; e de R\$ 5 mil para frente, ele perde com folga. Então, são muitos votos a ganhar com a isenção. Só que isso vai custar entre R\$ 70 bilhões a R\$ 80 bilhões.

E esse tipo de pensamento dificulta o controle das contas públicas?

Ao se cadastrar nas newsletters, você concorda com os Termos de Uso e Política de Privacidade.

Stuhlberger: O que o Lula pensa da Faria Lima? Que as empresas têm um monte de benefícios, o que é verdade, porque há mecanismos, como as debêntures incentivadas, que não pagam impostos. Temos uma carga tributária de 34% de Imposto de Renda mais Contribuição Social. Mas, se olhar as

empresas de capital aberto, elas pagam muito menos. E aí ele pensa: por que eu vou cortar dos pobres, se os ricos ganham bilhões em dividendos e não pagam impostos? Então, esse é dilema do Lula: a Faria Lima me pressiona, ameaça jogar o dólar para R\$ 6 - embora não seja assim - para eu cortar dos pobres. E o que os ricos vão me dar, nada? Esse é o escopo da discussão com o ministro (da Fazenda) Fernando Haddad. E o Haddad claramente fala: se você não fizer nada, vai ficar muito pior: a inflação vai subir, o dólar vai para R\$ 7 e você vai perder a eleição. Então, essa é a síntese simples, o dilema do governo.

Fantinatti: Temos uma dívida que terminou o ano passado em 74,7% do PIB e já está rodando quase em 78%. Se pensar do ponto de vista estrutural, temos um déficit de 1% do PIB, talvez 1,5%. E você joga isso sobre uma dívida alta e não consegue enxergar uma trajetória sustentável. O arcabouço (fiscal) prevê uma margem de crescimento da despesa entre 0,6% e 2,5% (ao ano acima da inflação), mas ninguém fala mais nisso. Agora, tudo virou 2,5%. Por que não faz esforço para jogar para 0,6%? Parece que prefere o teto. E, nesse cenário, a dívida vai crescer a três ou quatro pontos por ano; daqui a pouco vai para 85% e 90% (em relação ao PIB).

Vocês projetam estabilização da dívida?

Fantinatti: Não consigo enxergar; pelo menos até 2030, começo da década que vem. E esse eu acho que é o grande problema da economia, que não é fácil resolver.

Stuhlberger: Por que os juros reais do Brasil são os mais altos do mundo? Primeiro pela alta indexação: tudo corrige pelo IPCA. Em segundo lugar, porque quando o governo sobe os gastos da maneira que o PT sobe, e mais o incentivo fiscal com o parafiscal, isso faz a economia crescer acima do potencial, e a inflação aparece. O governo gastou em 2023 por conta da PEC da Transição cerca de R\$ 170 bilhões - sem contar que o Bolsonaro já tinha subido um monte, porque ele que triplicou o Bolsa Família. Então, tem inflação crônica, e o Banco Central fica preso em armadilhas das quais não consegue sair - e aí entra num círculo vicioso: juros vão ter que subir para 13% ou 13,5%. E vem o gasto do governo com juros, que é o que incomoda o PT raiz. O Brasil vai fazer déficit nominal de 10%, crescendo mais do que 3% do PIB.



'O Lula sabe que precisa do Haddad, porque sem ele é o caos', diz Luis Stuhlberger. Foto: Iara Morselli/ Estadão - 11/12/2019

É um déficit muito elevado...

Stuhlberger: Só Ucrânia, Rússia e Israel, países em guerra, têm déficit tão alto quanto o Brasil. A gente está com déficit de quem está em guerra. Por isso o mercado está tão cético, mesmo com pacote de R\$ 30 a R\$ 40 bilhões, mesmo que se aprove uma PEC rápida, que tudo caiba no (teto de) 2,5%. O problema é que ainda tem os R\$ 70 bilhões da ideia da isenção do Imposto de

Renda até R\$ 5 mil. O gasto vai ficar controlado, mas a arrecadação vai cair. E aí, o que dizem Haddad e Lula? Vamos na Faria Lima e dizer que eles têm que pagar mais.

Como se recupera a confiança?

Fantinatti: São duas questões. Uma é: o Haddad consegue levar o limite do arcabouço até 2026? E a outra é a sustentabilidade da dívida. Com esse arcabouço, a gente sempre teve muita dificuldade de ver estabilização - a não ser que ele consiga outros R\$ 150 bilhões de receita nova todo ano. Mas o que a gente vê é que, politicamente, está muito difícil. Mas se o pacote for bem feito, com magnitude importante, em torno de R\$ 30 bilhões, ajuda.

Mas R\$ 30 bi não é pouco?

Fantinatti: É que seriam R\$ 30 bilhões estruturais mais R\$ 25 bilhões de pente-fino. Tem que garantir os R\$ 25 bilhões de 2025. Isso vai ser entregue? Até agora, ninguém sabe. Se somar os dois, aí já são R\$ 55 bilhões. Seria positivo para endereçar o cumprimento do (teto de) 2,5% real até 2026, mas não é suficiente para estabilizar a dívida. Se olhar os ciclos políticos do Brasil, o ajuste fiscal é sempre nos dois primeiros anos de governo. Agora, o que a gente está querendo é fazer o contrário. Por isso, 2025 é decisivo. E tem o último governo (Bolsonaro), que foi ruim nesse aspecto do



precedente gerado: houve mudanças na Constituição, mudaram a LRF (Lei de Responsabilidade Fiscal) e a lei eleitoral para permitir gasto grande na boca da eleição. STF deu decisão que foi boa, não culpou ninguém, mas disse que era inconstitucional. Será que isso vai evitar para frente?

Quando vocês conversam com a equipe econômica, sentem que eles querem fazer o ajuste, mas isso para no Lula?

Fantinatti: Sim.

Stuhlberger: O Lula sabe que precisa do Haddad, porque sem ele é o caos. Mas é claro que, se você pensar do ponto de vista do Haddad, o que ele gostaria mesmo é de aumentar impostos. Mas eles têm essa noção de que está muito difícil aprovar isso no Congresso.

A ideia de colocar o teto de 2,5% para todos os gastos é viável?

Fantinatti: Tem que desindexar tudo. Esse é o grande problema.

E o salário mínimo com reajuste máximo de 2,5%?

Fantinatti: Do ponto de vista das contas públicas, o salário mínimo deveria ser analisado ano a ano, ter um prazo, pelo menos. Lá atrás, eram quatro anos; desta vez, ficou para sempre. Uma coisa é a política terminar e aprovar outra lei para prorrogar. Outra coisa é ter que aprovar uma lei para terminar com a política. Isso é muito mais difícil. Salário mínimo tem um impacto muito grande nas contas públicas. No teto de gastos, o salário mínimo crescer zero real foi ajuda enorme. Se pegar a reforma da Previdência, 50% da economia é salário mínimo. Os outros 50% são mudança de regra.

Stuhlberger: O gasto com Previdência está perto de R\$ 1 trilhão. Se ele cresce 4% ao ano, como vai caber no teto de 2,5%?

E isso não vai ajustado agora. O que poderia ser feito?

Fantinatti: O jeito mais simples seria mudar a regra do salário mínimo, colocar só a inflação (e não o crescimento do PIB). Já teria um ganho enorme do ponto de vista fiscal. Não adianta colocar 2,5% de teto do arcabouço se o mercado não vai acreditar que vai cumprir.

O que o mercado espera?

Fantinatti: Vai depender muito da composição. Se vier R\$ 50 bilhões, mas com combates a fraudes aí dentro, não ajuda.

Stuhlberger: Se for R\$ 30 bilhões, mas R\$ 20 bilhões for combates às fraudes, aí é algo que nunca se consegue.

O mercado já está no limite da paciência? O ganho de confiança com a equipe econômica acabou?

Stuhlberger: Isso o mercado não vai dar, porque seja lá o que eles economizarem agora, vão gastar com redução de receita para ir até o R\$ 5 mil de isenção de Imposto de Renda.

Essa ideia da isenção do IR virou uma fonte grande de incerteza?

Stuhlberger: O Lula quer emparedar o Congresso, e o Congresso não vai ter o menor problema de aprovar isso.

Fantinatti: Dificulta ter uma lua de mel com o pacote também, por causa disso - porque a isenção dos R\$ 5 mil está ali na mesa.

Mas a ampliação para R\$ 5 mil não teria uma compensação específica?

Stuhlberger: Isso nunca foi dito claramente, mas a ideia é ter uma alíquota de imposto mínima para quem ganha mais de R\$ 1 milhão - que é o super-rico, cerca de 250 mil pessoas. O que estaria incluído? Tudo. Você tem o seu salário, que paga 27,5%; tem renda de aluguel, 27,5%; tem renda de LCI e LCA, paga zero; você vendeu ação com lucro e pagou 15%; tem cinco empresas no Simples que pagaram 5%. Você junta um pacote, vê o IR que foi pago em cima de todas as rendas. Deu 7%? Como o mínimo é 10%, na declaração de ajuste, paga a diferença. Não é uma coisa ruim, mas os

lobbies empresariais, que geram debêntures de infra, LCI e LCA, quando for comprar aquilo, se tem alíquota muito baixa, no limite acabou a sua isenção. Então, é difícil o governo aprovar. Alguns consultores políticos acham a ideia boa, mas inviável. Vai enfrentar o lobby do agro, da indústria.

Essa compensação resolve?

Stuhlberger: O plano do Haddad é fazer algo equânime, ou seja, não ter exceção. Todo mundo que tem renda acima de R\$ 1 milhão junta toda a renda, e quem pagou menos de 10% completa. Se for assim, sem exceções, acho que arrecada uns R\$ 20 bilhões a R\$ 30 bilhões, o que ajuda. Agora, esse é o plano deles; executar com o Congresso é outra história. Se executar as duas coisas, redução de despesa e mais essa alíquota mínima de 10%, aí até pode subir a isenção do IR a R\$ 5 mil sem muito estresse. O Congresso é muito cético em aumento de carga, primeiro porque não quer dar essa moleza para o Lula; segundo, porque eles têm o pé atrás de o governo dizer que vai cortar gastos, e depois não corta.



Fantinatti: Grande dificultador que vejo, pelo lado da arrecadação, é a eleição no ano seguinte. Votar a isenção de IR do ponto de vista político, na boca da eleição, tem baixíssima restrição. Mas a contrapartida, de aumentar o imposto, em ano pré-eleitoral é difícil. Se fosse no primeiro ano de governo, seria outra coisa.

Marcos Fantinatti, economista chefe da Verde Asset Foto: Divulgação/Ve

Como veem a transição de comando do Banco Central?

Fantinatti: As entrevistas e discursos de diretores estão sendo bem positivas, com discurso de fato de defender o regime de inflação e fazer o que for possível. Isso está escrito no comunicado (da última reunião do Copom).

O que precisa para o Banco Central ganhar mais confiança?

Fantinatti: O grande problema é o fiscal. Com o BC, do ponto de vista do mercado, a preocupação diminuiu bem. Claro que, ao longo do tempo, os diretores vão ter que entregar. Mas diminuiu bastante, tanto que todo mundo está revendo cenário de juros para cima. Se não, estariam colocando a Selic em 8%. Isso demonstra que ganhou credibilidade do ponto de vista do mercado. Neste momento, o Banco Central deixou bem encaminhado.

As três diretorias que vão ser indicadas são um risco?

Stuhlberger: Não acho que o Banco Central seja um problema; o problema é o fiscal.

Fantinatti: Já está garantido que vai ser feito um trabalho de levar a inflação para a meta. O Banco Central vai fazer o trabalho.

Então não é cenário Tombini...

Stuhlberger: Não. Eu acho que o Lula tem esse medo, que a Dilma não tinha (de ter um BC leniente com a inflação). O Lula tem dois medos: ministro da Fazenda e Banco Central.

Qual a avaliação de vocês sobre a reforma tributária?

Fantinatti: É uma simplificação grande, mas tem uma transição de dez anos. Ao longo deste tempo, teremos dois sistemas e pode ficar mais complexo. Ao final do processo, vai ser muito bom; falta ver como vai ser a transição.

Que mundo teremos com a eleição de Donald Trump nos EUA? Os economistas criticam as ideias dele, mas a bolsa subiu no dia seguinte.

Stuhlberger: O mundo se preparou para o Trump, achando que os juros dos títulos americanos iriam para 5%, mas não foram. A minha opinião é que vai ser melhor do que a gente imagina. Ele já foi presidente, vai executar algum aumento de tarifas, talvez vá começar com a China, e vai dar um tempo para negociar com Europa, para não gerar duas inflações consecutivas. E acho que esse trabalho de reduzir o tamanho do Estado com a equipe do Elon Musk pode ser muito interessante. Dito isso, é dólar forte e juros altos, mas acho que o mercado já antecipou - o pior momento foi dia

anterior à eleição. Ele não é um líder bom para o mundo, mas é um líder forte, enquanto os democratas são fracos. Trump é um cara tipo Alexandre de Moraes (ministro do STF): sou “cachorro louco”, então tenha medo de mim. Estou mais animado; e isso, no limite, é bom para as eleições brasileiras em 2026. Achei melhor essa mudança do mundo, de sair da esquerda.

Isso pode levar o PT mais para a esquerda ou para o centro?

Stuhlberger: Essa é a grande interrogação. No limite, afora tudo que o Lula pensa, tem outra, que é: “espelho, espelho meu, dado que o PT foi trucidado nas eleições municipais, se eu gastar menos, o que vai acontecer?”

Fantinatti: Por isso a decisão é difícil e atrasam o pacote.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/11/2024

ECONÔMICO
Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

UNIÃO EUROPEIA QUER SANCIONAR EMPRESAS CHINESAS ENVOLVIDAS COM A RÚSSIA

Sanções devem afetar 50 indivíduos e 30 empresas da China

Por Bloomberg



Presidente da China Xi Jinping — Foto: Sergey Savostyanov/AP

A União Europeia (UE) estuda sancionar empresas chinesas que teriam ajudado companhias da Rússia a desenvolver drones de ataque usados contra a Ucrânia. Ao todo, 50 indivíduos e 30 companhias seriam afetadas pelas medidas, que incluem o congelamento de ativos e proibição de viagens aos países do bloco.

O novo pacote de sanções, o 15º da UE desde a invasão da Ucrânia em fevereiro de 2022, inclui a proibição de mais de 45 petroleiros russos de acessar portos e serviços europeus e de 30 empresas de diferentes países (Sérvia, Irã, Índia, Tailândia, Emirados Árabes Unidos, além de China e Rússia) acusadas de fornecer tecnologias proibidas em armamento utilizado na guerra.

Entre os alvos estão empresas da indústria bélica da Rússia e um pequeno grupo de companhias chinesas que os abastecem e outras acusadas de colaborar com entidades russas para fabricar drones de ataque, também fornecendo componentes-chave, como motores.

A UE também propôs adicionar à lista de sanções um cidadão chinês que controla uma empresa que violou as restrições comerciais do bloco, além de uma empresa de Hong Kong que forneceu componentes microeletrônicos proibidos a companhias militares russas; e autoridades de defesa da Coreia do Norte envolvidas na decisão do país de enviar tropas para ajudar a Rússia, segundo a mídia internacional.

A decisão vem na esteira do encontro de ministros de Relações Exteriores do G7 iniciado hoje (25) na Itália. Para serem aprovadas, as novas medidas precisam do apoio dos 27 estados-membros da UE. EUA e Reino Unido, que também integram o G7, já possuem histórico de sanções a empresas chinesas.

O presidente chinês Xi Jinping tem buscado uma neutralidade perante a guerra na Ucrânia, especialmente para garantir que as exportações continuem a sustentar a economia chinesa, que está em desaceleração. Pequim criticou as sanções e afirmou que não fornece equipamento de guerra para nenhum dos lados.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/11/2024

COM APORTE DE R\$ 40 BILHÕES, QUATRO PROJETOS DE HIDROGÊNIO VERDE DEVEM SAIR DO PAPEL EM 2025

Quatro projetos de hidrogênio verde podem tomar decisão final de investimento a partir de 2025

Por Luiz Fernando Figliagi — De São Paulo



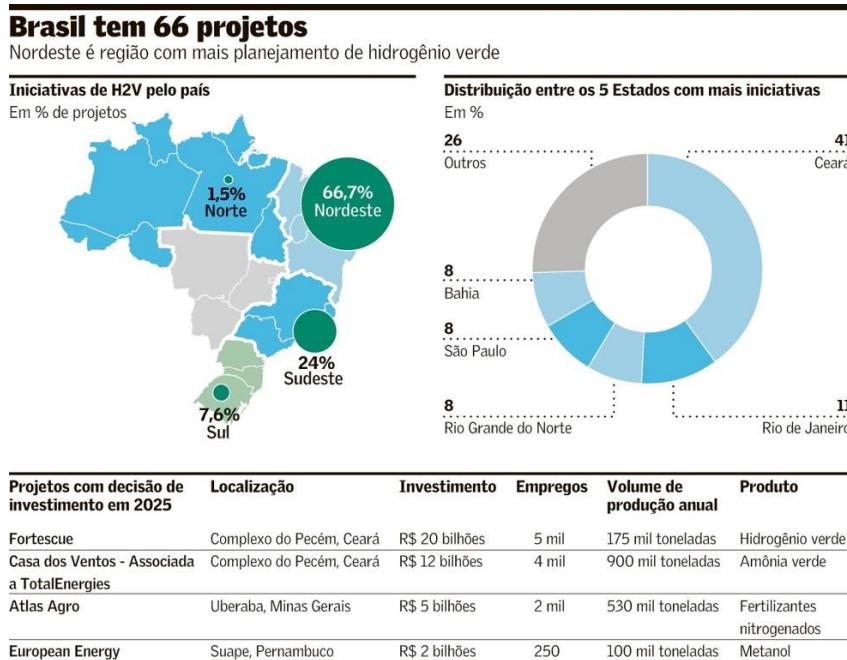
Luis Viga: “[O mercado] não está 100% amadurecido, mas caminha a passos largos para decisões de investimentos” — Foto: Leonardo Rodrigues/Divulgação

Pelo menos quatro projetos para produção de hidrogênio de baixa ou zero emissão de carbono (hidrogênio verde ou H2V) podem sair do papel a partir de 2025 no Brasil. O Nordeste concentra três desses futuros investimentos, que somam R\$ 34 bilhões de um aporte que pode chegar a quase R\$ 40 bilhões, se todas as iniciativas no país forem levadas adiante.

A multinacional australiana Fortescue e a Casa dos Ventos, junto com a TotalEnergies, devem construir sua base no Porto de Pecém (CE). Os outros dois estão previstos para ser implementados em Pernambuco e Minas Gerais.

Entre projetos anunciados e em estudo, o país já possui mais de 60 iniciativas no setor de hidrogênio verde, mas ainda há pouca tração para escalar de vez. Na prática, há hoje programas de baixa escala, de acordo com a Associação Brasileira de Hidrogênio Verde (ABIHV).

“O que temos em operação são projetos de pesquisa e desenvolvimento em universidades e que são muito pequenos, que não têm capacidade de produção comercial”, diz Fernanda Delgado, presidente da ABIHV.



Após as sanções das leis que garantiram o marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono, e preveem incentivos fiscais com o intuito de fomentar os investimentos na área, segundo a



presidente da ABIHV, o H2V tem potencial de impactar o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro em aproximadamente R\$ 7 trilhões, considerando que o Brasil atenda a 4% da fatia da demanda internacional.

Há quatro anos, o mercado praticamente não existia ou era muito pequeno, na visão do gerente nacional da Fortescue no Brasil, Luis Viga. Segundo ele, as empresas ainda estavam pensando que o hidrogênio verde era algo para o futuro e, hoje, já é possível ver mais movimentos do setor no país.

“[O mercado ainda] não está 100% amadurecido, mas está caminhando a passos largos para ter essas decisões de investimentos. Uma vez decidido, não tem mais volta. São várias peças de um quebra-cabeça que vão se encaixando e aí você começa a ter possibilidades. Se as coisas ocorrerem bem, dependerá de como está o mercado global. Aí, entra a regulamentação e o Brasil tem que entrar nos incentivos para reduzir o ‘gap’ entre o hidrogênio verde e o cinza”, diz.

Para tomar uma decisão de investimento e alavancar o hidrogênio verde em 2025, segundo Viga, seria importante ter iniciado neste ano o projeto de engenharia. Como as plantas são grandes, ele explica que o processo para se organizar um planejamento de H2V demanda prazo. Neste momento, o projeto da Fortescue no Ceará está começando a terraplenagem para logo depois iniciar as construções. O volume de produção anual de H2V da empresa, após a conclusão do projeto, será de 175 mil toneladas.

“No mundo inteiro é possível ver que o mercado de hidrogênio verde está andando para escalar para uma produção comercial maior, e é possível ver que a regulamentação vai se desenvolvendo e vai criando condições não só aqui, mas também no mundo para ter esse mercado. Para se ter uma ideia, estamos há quase três anos fazendo engenharia nisso. Então, não é um processo qualquer, são plantas muito grandes e com muito investimento. Não é algo que você começa do nada. Diferente quando você está fazendo pesquisa e desenvolvimento, que aí é outra história”, afirma.

A Casa dos Ventos, associada à TotalEnergies, que também trabalha no projeto no complexo de Pecém, terá um volume ainda maior do que a produção da Fortescue, atingindo 900 mil toneladas ao ano. A empresa não quis dar entrevista.

Segundo Markus Francke, diretor da H2 Brasil, os projetos de pesquisa e desenvolvimento são importantes para desenvolver mão de obra especializada num setor que irá abastecer futuramente essas grandes fábricas, que tem como foco uma escala de geração comercial maior. Com uma planta de produção de hidrogênio verde estabelecida na Universidade Federal de Itajubá (Unifei), em Minas Gerais, implementada em parceria com a H2 Brasil e a Agência Alemã para Cooperação Internacional (GIZ), atrelada ao centro de pesquisas de H2V da universidade, o projeto terá capacidade de produção de hidrogênio verde a uma taxa de 60 normal metro cúbico por hora (Nm³/h).

“É um produto novo e parte da tecnologia também é nova, então, precisamos de engenheiros e de professores nas universidades que sabem ensinar isto e que sabem como tratar esse novo tema. É algo fundamental toda essa pesquisa e a capacitação dessas pessoas. Para as plantas de hidrogênio verde funcionarem, é preciso pessoas que trabalhem nela e teremos que primeiro educar. Portanto, é necessário tempo”, diz.

Além da mão de obra que ainda é necessária para escalar o mercado, uma das barreiras que impedem o H2V de avançar segundo a coordenadora do Laboratório de Transportes Sustentáveis (LabTS) da Coppe, ligado à planta de hidrogênio verde da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Andrea Santos, são as limitações financeiras, tecnológicas e falta de capacidade e assistência técnica para o mercado. Na visão da professora, a baixa oferta de equipamentos e capacitação também são um problema.

“Alguns só querem vender a tecnologia e os eletrolisadores. Existe grande possibilidade de o mercado decolar em algum momento, mas, na minha opinião, ainda está longe disso. No futuro, de fato, o Brasil será um grande produtor de H2V de baixa emissão de carbono e terá mercado

competitivo pela perspectiva de conseguirmos produzir em custos mais baixos e poderemos suprir em torno de 10% da demanda internacional”, diz a pesquisadora.

Em termos globais, diversos países já adotaram ou estão implementando políticas públicas de incentivo à produção de hidrogênio de baixo carbono. Entre os segmentos industriais que estão investindo no tema no Brasil, o setor de geração elétrica lidera com 42 projetos. A maioria deles, conforme a Confederação Nacional da Indústria (CNI), é voltada para exportação. Dependendo da aplicação a que se refere, o H2V poderá ser competitivo, segundo o CEO da thyssenkrupp na América Latina, Paulo Alvarenga.

“Acho que existe, naturalmente, um mercado lá fora que também vai ficar viável. O mercado brasileiro está nesse momento, em um pouco daquilo que acontece no mundo, tem projetos que estão um pouco mais avançados e um pouco menos avançados. De maneira geral, tem muito estudo para poder identificar os primeiros projetos e no caso específico do Brasil e Estados Unidos aguarda-se clareza do aspecto regulatório. O Brasil publicou as leis que dão, inclusive, os subsídios. Os investidores estão todos avaliando como é que vai ser a regulamentação. Essa é minha visão sobre o mercado de H2V hoje”, destaca.

A fabricação dos eletrolisadores, essencial para a produção do hidrogênio, segundo o CEO, está avançada. “A thyssenkrupp é líder do mercado e temos hoje uma capacidade global de produzir efetivamente mais ou menos três gigawatts de eletrolisadores por ano e devemos chegar até o final do ano que vem até cinco gigawatts de capacidade por ano. Isso é uma capacidade global, então, como a gente não está fazendo isso no Brasil no momento, essa seria a capacidade nossa de fornecimento a nível global e eu espero que uma parcela relevante disso pudesse vir ao Brasil”, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

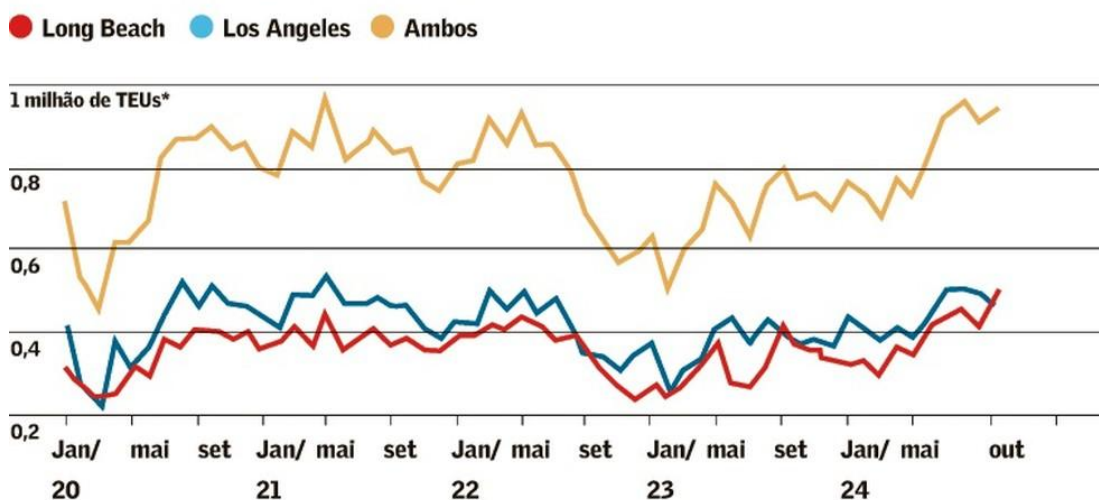
Data: 25/11/2024

ANTECIPAÇÃO DE COMPRAS AGITA PORTOS NOS EUA

Por Laura Curtis — Bloomberg

Portos dos EUA recebem mais importações

Chegada de contêineres cresce em terminais da Costa Oeste



Fonte: Portos de LA e Long Beach / Bloomberg. TEU=Unidade de Contêiner de 20 Pés

O maior complexo de comércio marítimo dos EUA continuou a movimentar níveis quase recordes de importações no mês passado, enquanto empresas trazem mercadorias antes de possíveis aumentos de tarifas e buscam evitar interrupções relacionadas ao trabalho em portos alternativos.



“O Porto de Los Angeles movimentou robustos 905 mil contêineres em outubro”, disse o diretor-executivo Gene Seroka. Isso representa um aumento de 25% em relação ao ano passado e é a primeira vez que o porto movimenta mais de 900 mil contêineres por quatro meses consecutivos.

“Los Angeles processou mais carga entre julho e outubro do que durante nosso ano de pico em 2021 ou nosso segundo melhor ano em 2022”, disse Seroka.

As importações no Porto de Los Angeles no mês passado chegaram a 462.740 unidades equivalentes a contêineres de 20 pés, os TEUs (iniciais de “Twenty-foot Equivalent Unit”). O porto também movimentou 122.716 contêineres de exportação e 319.570 contêineres vazios em outubro, de acordo com os dados do porto.

Por sua vez, o Porto de Long Beach movimentou quase um milhão de contêineres de importação, exportação e vazios em outubro, superando um recorde estabelecido há apenas dois meses.

Neste ano, os portos de Los Angeles e Long Beach, que juntos representam cerca de um terço de todas as importações de contêineres nos EUA, vivenciaram sua temporada mais movimentada de todos os tempos, que começou mais cedo - e durou mais - do que o habitual.

Os portos do sul da Califórnia movimentaram um total combinado de 950.303 contêineres de importação em outubro, pouco abaixo do recorde de 980.450 TEUs estabelecido em maio de 2021, quando a demanda por bens de consumo durante a pandemia e os problemas na cadeia de suprimentos causaram um grande acúmulo de navios e contêineres nos terminais.

Como resultado da promessa de Donald Trump de aumentar tarifas sobre importações da China, as empresas estão prontas para continuar trazendo volumes maiores até o final do ano.

Além disso, algumas empresas desviaram cargas para a costa oeste para evitar possíveis interrupções nos portos do leste e do golfo, onde uma disputa entre estivadores e seus empregadores ainda não foi resolvida.

Uma greve de três dias fechou os portos de Houston a Boston no início de outubro, e há a possibilidade de uma segunda paralisação nos portos do leste no início do próximo ano, caso a Associação Internacional de Estivadores não consiga chegar a um acordo.

Além de mitigar o risco de tarifas e preocupações trabalhistas, Seroka disse esperar que a economia saudável dos EUA e a demanda do consumidor mantenham os volumes de comércio em Los Angeles elevados até o fim do ano.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/11/2024

INSTITUIÇÕES DEVEM ATUAR DE FORMA COORDENADA NA FRONTEIRA

O início de operações diárias na alfândega de Tabatinga é um ponto que falta para concluir a Rota 2, chamada de Amazônica

Por Lu Aiko Otta — De Brasília

Na cidade de Tabatinga (AM), na tríplice fronteira de Brasil, Colômbia e Peru, a aduana não funciona todo dia. Mercadorias se acumulam, esperando a chegada do fiscal da Receita Federal para fazer o desembarço. A história exemplifica uma constatação que surgiu logo no início das discussões para elaboração do Rotas de Integração, em setembro do ano passado: não basta ter a infraestrutura para o comércio entre países, é preciso que as instituições de Estado atuem de forma coordenada na fronteira.

O início de operações diárias na alfândega de Tabatinga é um ponto que falta para concluir a Rota 2, chamada de Amazônica. “É a rota mais ecológica e a gente quer inaugurar na COP 30”, revelou ao Valor a ministra do Planejamento, Simone Tebet. “É a mais ecológica, porque é toda fluvial.”



A rota começa no porto de Santarém (PA) e passa pelo rio Solimões, que atualmente passa por um processo de dragagem para facilitar a navegação. Também já foi acertado com a Receita Federal a designação de funcionário concursado para atuar em Tabatinga, informou.

Outro entrave ao comércio regional são alguns regulamentos, aponta o relatório do Rotas de Integração Sul-Americana. Por exemplo: a carne produzida em Roraima é exportada para o Suriname. Porém, não há acordo que permita que a mercadoria transite através da Guiana, num trajeto por terra. Assim, a carne precisa ser transportada até Manaus, onde é embarcada para chegar ao destino por via marítima.

Da mesma forma, entraves regulatórios impedem maior importação, pelo Brasil, de produtos agropecuários de países vizinhos. O relatório cita como exemplos a banana e o café. “A harmonização de padrões regulatórios em políticas estratégicas pode facilitar os controles realizados nos pontos de fronteira, aumentar a integração das cadeias produtivas regionais e garantir maior estabilidade ao desenvolvimento regional”, aponta o documento. Passos importantes, acrescenta, seriam a uniformização de controles na defesa agropecuária e na vigilância sanitária.

A equipe do Planejamento a cargo do Rotas reuniu-se com representantes dos cinco órgãos que atuam na fronteira. No caso da Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), foram apontadas até mesmo questões internas ao Brasil. Por exemplo, o fato de caber à Receita a definição de quais voos internacionais serão objeto de fiscalização. Nem sempre os focos de interesse coincidem.

Um problema comum apontado pelos órgãos foi a falta de pessoal. Foi questionado a eles quantos funcionários possuem nas 30 cidades fronteiriças, e quantos seriam necessários.

A Receita Federal, por exemplo, informou que tem funcionários em todos os locais. Porém, apenas uma pessoa atua no posto de Porto Murinho (MS), na fronteira com o Paraguai, quando seriam necessários 27. A Polícia Federal, por sua vez, informou não ter posto naquela cidade.

A pesquisa sobre quantidade de pessoal foi respondida por quatro órgãos: Receita, Vigiagro, Anvisa e Polícia Rodoviária Federal (PRF). No total, informaram ter 2.214 pessoas atuando nas 30 cidades de fronteira, quando seriam necessários 4.296.

De acordo com o relatório, a Polícia Federal (PF) avaliou que os principais impactos das Rotas sobre o controle da fronteira seriam: aumento do fluxo de visitantes, risco de aumento de ilícitos, risco de aumento do fluxo de veículos produtos de crimes e risco de aumento da criminalidade nas cidades gêmeas.

Os representantes da PF também relataram que um dos principais desafios para a atuação em colaboração com outras forças policiais na fronteira é o déficit de confiança. “Segundo relatado, uma iniciativa que tem gerado bons resultados nesse aspecto é a criação de forças tarefas específicas com agentes previamente definidos”, diz o documento.

O governo brasileiro dispõe de algumas instâncias que buscam a atuação integrada. Uma é o Comitê Nacional de Facilitação de Comércio (Confac), criado em 2023. Outra é a Comissão Interministerial para a Infraestrutura e o Planejamento da Integração na América do Sul, instituída este ano, apontada como possível foro de coordenação estratégica dos órgãos de fronteira. Do ponto de vista operacional, o relatório aponta para a necessidade de áreas de controle integrado de fronteiras. Um exemplo citado por vários órgãos é o Centro Unificado de Fronteira São Borja/Santo Tomé.

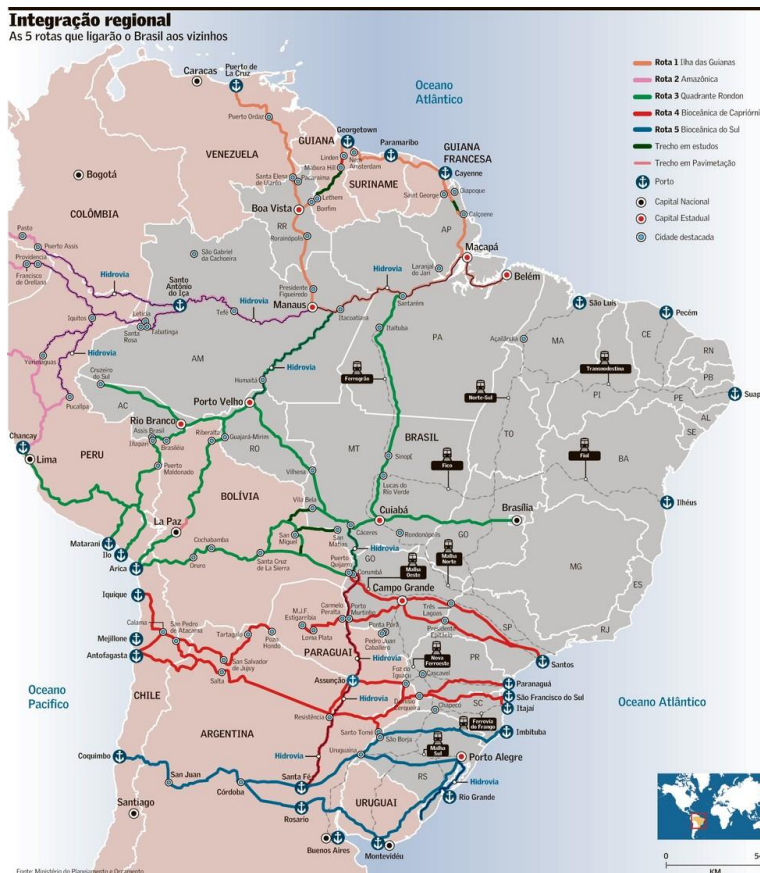
Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/11/2024

UNIÃO DESTINARÁ R\$ 4,5 BI AO PROGRAMA ROTAS

Valor, previsto para 2025, consta em relatório que será publicado hoje pelo Planejamento

Por Lu Aiko Otta — De Brasília



A ministra do Planejamento, Simone Tebet, não estava escalada para falar na reunião entre as equipes dos presidentes do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, e do presidente da China, Xi Jinping, ocorrida na última quarta-feira. Ao final, porém, o mandatário chinês pediu a palavra para reforçar o potencial de parcerias em duas áreas: tecnologia, com destaque para Embraer, e a longamente ambicionada ligação ferroviária entre Atlântico e Pacífico passando pelo Centro-Oeste brasileiro.

Lula então pediu a Tebet que falasse sobre o programa Rotas de Integração Sul-Americana, criado no ano passado, cujo objetivo é criar rotas logísticas para o comércio intrarregional e abrir mais alternativas logísticas para o Pacífico.

A ministra disse a Xi que esse programa dispõe de recursos para fazer as ligações rodoviárias e hidroviárias. Porém, precisa de parcerias para construir novas ferrovias. “Quando fizemos as Rotas de Integração, nós não colocamos nada de ferrovia, e foi proposital”, disse Tebet ao Valor. “Se colocássemos as ferrovias, daríamos a percepção de que as Rotas dependem delas quando não dependem; são coisas para daqui a dez anos.”

Reunindo 190 obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) o Rotas contará com R\$ 4,5 bilhões em recursos do orçamento no ano que vem, mostra relatório que será publicado hoje pelo Ministério do Planejamento, antecipado ao Valor.

No caso das parcerias com a China, os projetos a serem oferecidos pelo Brasil como objeto de parceria serão definidos em 60 dias, como ficou acertado na reunião. “Nós temos pressa, e os chineses mais ainda”, comentou a ministra.

Do lado chinês, ficou claro que permanece o interesse na ferrovia bioceânica, uma parceria que já esteve em discussão durante o governo de Dilma Rousseff (2011-2016). Porém, o traçado discutido à época não será mantido, porque passa por áreas de preservação e de povos originários no Brasil e no Peru. Isso já está claro, de forma que se avaliam rotas alternativas. A principal delas passa pelo Acre.



A linha será importante para fazer a ligação das áreas produtoras de grãos do Centro-Oeste e Norte do país com o porto de Chancay, no Peru, financiado pela China e inaugurado na semana passada. A partir de março, o empreendimento estará em plena operação, com rotas para o porto de Xangai. O porto precisará de elevados volumes de carga para se justificar, daí o interesse na produção agropecuária do Brasil.

“A ferrovia vai acelerar em muito, mas nós não precisamos dela para já exportar pelo porto de Chancay”, disse Tebet. A Rota 2, chamada de Amazônica, já permite acessar o porto por meio de hidrovias no Amazonas e no Peru.

Outras das cinco rotas estão em andamento. Nos próximos dias, Lula deverá assinar a ordem de serviço para iniciar uma das obras mais emblemáticas do programa, que também está na carteira do PAC: a ponte binacional Brasil-Bolívia, sobre o rio Mamoré, que ligará a cidade de Guajará-Mirim, em Rondônia, a sua irmã Guayamerín, do lado boliviano, na província de Bêni.

“É uma dívida histórica do Brasil”, ressaltou o secretário de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento, João Villaverde, que coordena o programa. A obra está prometida desde 1903, quando o Brasil incorporou o que hoje é o Acre. Faz parte da Rota 3, chamada Quadrante Rondon, que ligará o centro e o Norte do país a portos no Peru e no Chile.

No Brasil, o Rotas conta principalmente com recursos da União e do BNDES. Os países vizinhos recebem recursos dos organismos multilaterais, que oferecem. Tebet quer dialogar com outras instituições, como o Banco do Brics, para buscar mais recursos.

O Fundo Financeiro para Desenvolvimento da Bacia do Prata (Fonplata), por exemplo, financia a construção de uma rodovia no Paraguai que leva à ponte binacional em Porto Murtinho (MS).

Do lado brasileiro, a alça de acesso a ela também está em construção, com previsão de entrega em outubro do mesmo ano. É uma obra do PAC de R\$ 472 milhões, para uma extensão de 13 km. “É uma obra de engenharia fenomenal, que não desmata e não atrapalha em nada o Pantanal”, frisou Villaverde.

A ponte binacional integra a rota 4, a Bioceânica de Capricórnio, que ligará os portos brasileiros de Santos (SP), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Itajaí (SC) com os portos chilenos de Iquique e Antofagasta, através do Paraguai e da Argentina.

No final de 2026, é esperada a entrega da “única conexão rodoviária do Brasil com a França”, brincou o secretário. Está em pavimentação o trecho da BR 156, no Amapá, que chega a Caiena, na Guiana Francesa. A obra faz parte da Rota 1, a Ilha das Guianas.

O objetivo do Rotas é melhorar o fluxo de mercadorias e pessoas na região. Hoje, o comércio entre países de América Latina e Caribe é da ordem de 14%, bem abaixo dos 60% dos asiáticos e 68% dos europeus. Em 2023, o Brasil exportou perto de US\$ 43 bilhões para os países da América do Sul (12,6% do total) e importou pouco mais de US\$ 28 bilhões (11,7% do total).

Hoje, é mais barato para a Argentina trazer produtos químicos da Europa do que comprá-los no Brasil, por causa do custo logístico, exemplificou o ex-secretário de Comércio Exterior Welber Barral, sócio do Barral Parente Pinheiro Advogados. Há problemas também como engarrafamento nas pontes da fronteira, alto custo no transporte rodoviário e a ausência de interligação rodoviária viável entre os países da bacia amazônica. “Os projetos são muito interessantes e podem ter impacto muito grande para a exportação brasileira para a região”, comentou ele, a respeito do Rotas.

Embora as atuais discussões sobre integração regional estejam sobre a mesa desde a Constituição de 1988, agora esse projeto ganha novo impulso, avaliou Tebet. “Estamos no lugar certo, na hora certa.”

Desde a Carta, o mercado asiático ganhou peso e importância na balança comercial brasileira. Ao mesmo tempo, a fronteira Oeste do Brasil, com a produção agropecuária, passou a crescer mais do que a média nacional. A busca de rotas para o Pacífico é, mais do que antes, uma tendência natural.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/11/2024

EMPRESAS DOS EUA ESTOCAM PRODUTOS DA CHINA ANTES DE TRUMP IMPOR TARIFAS

Promessa de campanha de presidente eleito de aumentar taxas de importações da China gera onda de antecipação de compras por firmas americanas

Por Hannah Miao — Dow Jones



Movimento no porto de Los Angeles, um dos que registraram grande crescimento de atividade com o maior volume de chegada de importações da China — Foto: Eric Thayer/Bloomberg

Por volta das 21 horas da noite da eleição presidencial americana ficou claro para Jason Junod que Donald Trump voltaria à Casa Branca. Naquela mesma noite, da Costa Leste, ele contatou seus fornecedores de produtos de cuidados com a pele na China para encomendar um estoque suficiente para um ano, por cerca de US\$ 50 mil - o máximo

que podia pagar e tinha espaço para armazenar.

Sua esperança é que as cerca de 30 mil luvas esfoliantes e escovas corporais consigam chegar às instalações da Bare Botanics, em Madison, Wisconsin, antes do dia da posse. Ele acha que Trump fala sério na promessa de campanha de impor tarifas de 60% sobre todos os bens chineses.

As empresas americanas estão tirando a poeira da cartilha que usaram durante o primeiro mandato de Trump: estocar produtos importados antes da imposição das tarifas. Também estudam como lidar com as tarifas se, e quando, elas forem impostas - avaliando se poderão elevar preços ou se precisarão buscar alternativas a seus fabricantes chineses.

“A maior indagação é: Continuamos na China?”, disse Junod.

Em 2018, quando Trump iniciou sua guerra comercial contra a China, muitas empresas nos EUA se apressaram em antecipar importações antes da adoção das tarifas, segundo uma análise do Fundo Monetário Internacional (FMI). Como resultado, o déficit comercial dos EUA com a China - a diferença entre importações e exportações - aumentou em 2018 e só diminuiu em 2019.

Desta vez, as exportações chinesas mostraram alta já em outubro, algo que alguns economistas atribuem, pelo menos em parte, à antecipação de compras diante da incerteza do resultado eleitoral. Os embarques da China ao exterior aumentaram quase 13% em outubro em comparação ao mesmo período de 2023, bem acima das expectativas e da alta de setembro, de 2,4%.

Economistas de Wall Street preveem que o crescimento das exportações chinesas continuará forte nos próximos meses em razão da antecipação de pedidos.

A China continua sendo a maior exportadora de bens do mundo, e os EUA seu maior comprador. Empresas americanas adquiriram cerca de US\$ 430 bilhões em produtos chineses em 2023, em sua maior parte computadores e bens eletrônicos.

De acordo com Wan Junhui, que trabalha no marketing de uma fabricante de produtos eletrônicos na província de Cantão, sua empresa observou recentemente um aumento nas consultas e “uma inquietação perceptível” de clientes americanos.



Embora a participação da China nas importações dos EUA tenha caído para cerca de 14% em 2023, em comparação aos 22% em 2017, o aumento das tarifas entre os dois países pouco fez para reduzir o déficit comercial total dos EUA ou o superávit comercial da China.

O persistente desequilíbrio comercial é impulsionado pela forte demanda dos consumidores americanos e pela baixa demanda interna na China, segundo o FMI. Houve aumento na participação de países como o Vietnã nas importações totais feitas por empresas americanas, enquanto a China expandiu as exportações para regiões como o Sudeste Asiático.

As tarifas não são pagas pelos exportadores, mas pelas empresas que importam. Segundo economistas, essas empresas costumam repassar a maior parte dos custos aos consumidores por meio de remarcações de preços.

Alguns duvidam que os EUA conseguirão elevar as tarifas a 60% sobre todos os produtos chineses. Economistas do Goldman Sachs preveem que os novos encargos sobre a China podem resultar em um aumento médio de 20 pontos percentuais na tarifa efetiva.

Além das tarifas sobre produtos chineses, Trump propôs taxas de 10% a 20% sobre importações de todos os países. Esse seria o pior cenário para Leah Dark-Fleury, cofundadora da Stone Fleury, uma atacadista de pedras naturais e porcelanato em São Francisco. Ela compra pedras naturais do mesmo fornecedor na China há 20 anos e importa a maior parte de seus outros materiais da Europa.

Quando Trump impôs tarifas sobre as pedras naturais chinesas no primeiro mandato, Dark-Fleury continuou comprando da China como sempre. A empresa elevou os preços para compensar, mas evitou repassar todo o aumento para manter a competitividade.

Nesta semana, ela consultou seu fornecedor na China sobre a possibilidade de encomendar cerca de dois contêineres de pedras naturais, o que poderia ser suficiente para manter a empresa entre alguns meses e um ano, dependendo da demanda dos clientes. No longo prazo, ela acha que deverá remarcar os preços dos materiais provenientes da China e transferir parte do fornecimento para o Vietnã. "Gostaria de poder comprar o suficiente para nos manter por quatro anos", disse.

Toni Norton, dona da Fine Fit Sisters, em Charlotte, na Carolina do Norte, compra óleos corporais da China, que são populares entre seus clientes no verão. Ela normalmente só começaria a renovar o estoque após a virada do ano, mas agora está tentando encomendar cerca de 20 mil unidades ainda em 2024.

Se a tarifa, de fato, for elevada a 60%, Norton disse que ela pode precisar deixar de vender o óleo corporal e se dedicar mais a seus serviços de orientação sobre condicionamento físico. Segundo Norton, ela não tem muita margem para elevar os preços.

Antecipar as importações "é uma solução de curto prazo", disse Chris Tang, professor de gestão de cadeia de suprimentos na Universidade da Califórnia, em Los Angeles. As empresas precisarão de estratégias adicionais em um mundo de tarifas permanentes mais altas e abrangentes.

Algumas empresas já vêm transferindo a produção da China para países no Sudeste Asiático e na América Latina, uma tendência que deverá continuar - se os compradores tiverem condições de encontrar uma alternativa adequada à produção na China.

Uma pesquisa feita neste ano pela Bain & Company revelou que 69% dos executivos-chefes e diretores operacionais têm planos para passar a depender menos da China. Em 2022, eram 55%.

Ryan Bursky, executivo-chefe da Lucidity Lights, uma fabricante de produtos de iluminação, com sede em Boston, disse que a expectativa de novas tarifas acelerou o processo iniciado em 2023, quando decidiu começar a se abastecer fora da China, de onde antes recebia toda a sua produção terceirizada.

Bursky disse que levou algum tempo para encontrar os fornecedores certos no Camboja, que ainda está desenvolvendo sua capacidade e velocidade de produção.

Joe Jurken, fundador e diretor-gerente do ABC Group em Milwaukee, que ajuda empresas americanas a gerenciar cadeias de suprimentos na Ásia, prevê que a China continuará dominando a indústria, mesmo seus clientes devem buscar cada vez mais acordos com fornecedores em países como Vietnã, Índia e Camboja.

Segundo Jurken, a China desenvolveu infraestrutura, canais de comunicação e de transação que facilitam os negócios para empresas ocidentais, enquanto em outros países esses sistemas ainda estão sendo desenvolvidos. Além disso, é difícil para fabricantes de outros países competirem com os baixos preços dos fornecedores chineses.

“A China nunca será substituída”, disse Jurken. “Os outros mercados são uma alternativa.”

Junod, que criou sua empresa de produtos de cuidados com a pele em 2020, estudou buscar fabricantes no Sudeste Asiático, mas acredita que seria difícil replicar o baixo custo e a alta qualidade dos fornecedores chineses.

“Vamos sentir o golpe, porque não temos nenhum outro lugar ao qual recorrer no mercado interno”, disse. “Não temos escolha, realmente, a não ser pagá-las.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/11/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PERNAMBUCO IDENTIFICA OPORTUNIDADES PARA ESTALEIROS LOCAIS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 25/11/2024 - 21:00



Governadora Raquel Lyra destacou processos do sistema Petrobras com potencial de encomendas para estaleiros em Suape, que já têm histórico de entregas para companhia em seus portfólios

O governo de Pernambuco identifica um momento de boas oportunidades para a construção naval no estado, em especial pelas licitações em andamento e previstas para os próximos anos para a construção de embarcações para o sistema Petrobras. A governadora Raquel Lyra (PSB) disse, na última sexta-feira (22), que sua gestão vem mantendo conversas com os estaleiros locais e

com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) sobre os potenciais para projetos que estão no radar da construção naval.

“Não dá para esperar um ano para voltar a operar com a capacidade máxima, os contratos estão sendo fechados agora. O desafio que a gente tem é poder colocar Pernambuco produzindo navios para a Petrobras e depois voltar a produzir navios para além da Petrobras”, afirmou a governadora, durante discurso em evento no complexo portuário e industrial de Suape.

Raquel Lyra citou a recente licitação da Transpetro para contratação de quatro navios classe Handy, com preço da ordem de R\$ 450 milhões por cada unidade. Esse processo recebeu uma única proposta, apresentada pela Ecovix, proprietária do Estaleiro Rio Grande (RS), e pelo grupo Mac Laren, que atualmente está em fase de análise pela subsidiária da Petrobras para homologação do resultado dos vencedores da concorrência.

A governadora acredita que, após anos de estagnação, o momento é mais favorável para a economia pernambucana e para a indústria naval. "Temos trabalhado todos os dias para permitir que esse tempo possa passar e que a gente veja de novo a construção de navios acontecendo em Pernambuco através da força que tem o Estaleiro Atlântico Sul (EAS)", projetou.

Raquel também vê o Vard Promar em condições de participar da retomada da produção de navios para que a produção da Petrobras possa crescer no Brasil. Os dois estaleiros possuem histórico de entregas para a companhia em seus portfólios, com petroleiros e gaseiros no antigo Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/11/2024

GOVERNO QUER DISCUSSÃO AMPLA SOBRE REVISÃO DA LEI DOS PORTOS EM 2025

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 25/11/2024 - 19:32



Ministro Costa Filho espera que propostas da Cepertos sejam discutidas por representantes de diferentes segmentos já sob nova presidência da Câmara. Relatório apresentado pela comissão vem recebendo críticas por parte do setor

O governo espera que a revisão da Lei dos Portos (12.815/2013) seja discutida de maneira ampla, com a participação dos trabalhadores e dos diferentes segmentos ligados à atividade. O ministro de portos e aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, disse, na última sexta-feira (18), que a expectativa é que a discussão do relatório apresentado pela Comissão de Juristas para Revisão Legal Exploração Portos Instalações Portuárias (Cepertos) ocorra em 2025, já sob a nova presidência e configuração parlamentar da Câmara dos Deputados. O anteprojeto da comissão, aprovado no final de outubro, foi encaminhado para a análise do presidente da Câmara, deputado Arthur Lira (PP-AL).

“Esperamos que a discussão se inicie no Congresso no próximo ano, com novo presidente da casa, de maneira plural, dentro das comissões, de maneira democrática e participativa ouvindo a todos (...). Naturalmente, é algo que precisa ser rediscutido e, se for necessário, vamos visitar e aprimorar para os próximos 30 anos”, afirmou o ministro a jornalistas, em evento no Porto de Suape (PE).

Um dos cotados para a posição hoje ocupada por Lira é o deputado Hugo Motta (Republicanos-PB), da mesma legenda de Costa Filho (Republicanos-PE). A eleição para presidência da Câmara será em fevereiro, após o retorno do recesso parlamentar. A volta das atividades está prevista para o dia 2 de fevereiro. Um dos pontos principais sugeridos no anteprojeto diz respeito à ampliação das competências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e das autoridades portuárias na gestão dos portos.

O secretário nacional de portos, Alex Ávila, considera o tema extremamente relevante, apesar de muito sensível. Ele afirmou à Portos e Navios que o ministério tem alguns pontos de dúvida em relação à proposta que foi apresentada. “Temos o entendimento que precisa haver uma discussão um pouco mais ampliada sobre alguns pontos para a gente poder avançar de forma conjunta e de forma assertiva. Mas eu entendo que é um momento de oportunidades para se fazer essa discussão”, comentou Ávila, no evento em Suape.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, que participou das discussões da comissão, considera que os objetivos que o grupo buscou alcançar são aderentes à atual política pública setorial. “Se tem ajustes a serem feitos, eles podem ser incorporados. Dentro desse processo de discussão e agora que o próprio ministério (MPor) vai estar atuando trazendo aquilo que ele entende que pode ser aperfeiçoado, acho que é o que falta para dar o ‘tempero final’ para que saia um projeto de lei dentro de tudo aquilo que o setor espera: desenvolvimento e modernização”, afirmou Nery à reportagem.

Para Nery, o que está refletido no relatório são os anseios do próprio setor. A expectativa dele é que as próximas etapas serão importantes para os ajustes finais. “É claro que ajustes pontuais eles podem e devem ser feitos. Ele ainda está na fase dentro do Congresso. No momento em que isso puder ser feito com a atuação do próprio ministério com a discussão parlamentar, esses aperfeiçoamentos vão ser feitos”, acredita o diretor-geral da Antaq, que também participou do evento em Suape.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2024

PONTE ENTRE ILHA DO CAJU E ILHA DA CONCEIÇÃO PREOCUPA POR RISCO DE COLAPSO

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 25/11/2024 - 21:08



Especialista recomenda interdição para veículos de carga, especialmente aqueles que transportam combustíveis, até que análise técnica detalhada seja realizada para apurar corrosão avançada e uso indevido da estrutura

O Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro (Crea-RJ) alertou a Prefeitura de Niterói (RJ) sobre as condições críticas da ponte que conecta a Ilha do Caju à Ilha da Conceição, próxima à Ponte Rio-Niterói. A estrutura, com cerca de 100 metros de extensão, apresenta concreto e ferragens corroídos, sinalização luminosa desativada e uso indevido por pedestres, mesmo após interdição parcial. A situação é considerada grave devido ao tráfego de caminhões transportando combustíveis, representando não apenas risco de colapso, mas também ameaça de desastre ambiental. Um ofício foi enviado à Secretaria Municipal de Defesa Civil e Geotécnica de Niterói, mas nenhuma ação efetiva foi tomada até o momento. Mas a ponte, que deveria estar interditada para veículos pesados, continua sendo usada, agravando o desgaste da estrutura e o risco de acidentes.

De acordo com um especialista, que não quis se identificar, a ponte está em risco considerável de colapso estrutural, causado pelas vibrações geradas pelo tráfego pesado e pela falta de manutenção adequada. O especialista destacou a urgência de interditar a ponte para veículos de carga, especialmente aqueles que transportam combustíveis, até que uma análise técnica detalhada seja realizada.

“É fundamental realizar inspeções aprofundadas, incluindo testes de carga e avaliações estruturais, para determinar a extensão dos danos e as medidas necessárias para estabilizar a ponte. Uma interdição imediata pode evitar uma tragédia envolvendo tanto perdas humanas quanto danos ao ecossistema marinho da Baía de Guanabara”, declarou sob condição de anonimato.

Outro ponto crítico é o rompimento de lacres de interdição da passagem de pedestres, que tem sido usada por pescadores da região. Este uso indevido aumenta o risco de acidentes e reforça a necessidade de medidas urgentes para garantir a segurança. Um eventual colapso da ponte não apenas causaria perdas humanas, mas também provocaria um desastre ambiental devido ao transporte constante de combustíveis pela estrutura. O derramamento de material tóxico na Baía de Guanabara traria danos irreparáveis à biodiversidade local.

Como solução definitiva, o especialista recomenda a construção de uma nova ponte, projetada com tecnologia moderna para suportar tráfego pesado e minimizar riscos ambientais. Além disso, medidas de fiscalização mais rígidas e investimentos em manutenção regular seriam essenciais para evitar que situações semelhantes voltem a ocorrer.

O caso foi levado ao Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ) por meio de uma representação formal apresentada por Pedro Castilho, ex-superintendente do Ibama/RJ, que destacou a gravidade da situação e a necessidade de ações rápidas para evitar uma catástrofe.

"Ao visitar o empreendimento de um amigo que tem um estaleiro para pequenas reformas ali na Ilha da Conceição, eu tomei conhecimento por intermédio de um relato dele do estado deteriorado em que se encontraria a ponte. E aí, por curiosidade, eu pedi para que me fosse franqueado o acesso, e tive a oportunidade de fazer uma visita no local. Quando eu fiquei realmente estarecido com o estado em que se encontra aquele importante equipamento público ali." disse Castilho à Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/11/2024

PETROBRAS PREVÊ INSTALAÇÃO DE 10 NOVAS PLATAFORMAS ATÉ 2029

Por Lorena Parrilha Teixeira Offshore 25/11/2024 - 18:44



Planos estratégicos reforçam investimentos em pré-sal, transição energética e sustentabilidade com foco no futuro energético do Brasil

A Petrobras apresentou na última sexta-feira (22), no Rio de Janeiro, seu Plano Estratégico 2050 e o Plano de Negócios 2025-2029, destacando a instalação de 10 novas plataformas de produção até 2029 e outras 11 previstas para o período posterior. A iniciativa faz parte de um plano ambicioso que prevê US\$ 111 bilhões em investimentos nos próximos cinco anos, com foco em projetos de alto retorno no pré-sal, revitalização de campos maduros na Bacia de Campos e expansão no refino. A Petrobras também destinará 16 bilhões de dólares a projetos de transição energética, um aumento de 42% em relação ao plano anterior.

Em evento, realizado na sede da Firjan, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, destacou que o plano visa atender à crescente demanda energética, projetada para crescer 60% até 2050, enquanto a estatal busca manter sua relevância como responsável por 31% da energia primária consumida no Brasil. O encontro reuniu autoridades e parceiros estratégicos para discutir os próximos passos da maior empresa brasileira no setor de energia, incluindo investimentos bilionários e metas de transição energética.

Na ocasião, o gerente executivo de estratégia da Petrobras, Mário Jorge, explicou que as novas plataformas são parte de uma estratégia maior para aumentar a produção e, ao mesmo tempo, avançar em iniciativas de descarbonização e biocombustíveis. Além disso, os investimentos incluem tecnologias de hidrogênio de baixo carbono, captura de carbono e ampliação na produção de combustíveis mais limpos e de alta qualidade. O evento marcou o compromisso da Petrobras em liderar a transição energética justa no Brasil, criando 315 mil empregos diretos e indiretos e promovendo um retorno econômico de 2,3 dólares em tributos para cada dólar investido.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/11/2024

MODERNIZAÇÃO IMPULSIONA EFICIÊNCIA NO TVV

Da Redação Portos e logística 25/11/2024 - 21:11



O Terminal Portuário de Vila Velha (TVV) registrou um aumento de 39% na produtividade operacional entre setembro e outubro de 2024, resultado das modernizações concluídas até agosto. Essas melhorias reduziram em 18% o tempo médio de permanência das embarcações, aumentando a rotatividade e a capacidade de atendimento, além de gerar um crescimento de 15% no volume médio de contêineres movimentados por escala.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 133/2024
Página 67 de 67
Data: 25/11/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A Log-In Logística Integrada, administradora do terminal, investiu R\$ 48 milhões em 2024 para implementar um projeto de retrofit que modernizou os guindastes Ship-to-Shore (STS) com sistemas de automação avançados, como o Crane Management System (RCMS), Twin de Vazio, Reconhecimento Óptico de Caracteres (OCR) e sistemas de pesagem integrados. Essas tecnologias aumentaram a confiabilidade e eficiência das operações. Futuramente, o TVV incorporará sistemas de operação remota (RCOS) e o Simocrane TPS (Truck Positioning System).

O terminal também conta com guindastes Mobile Harbor Crane (MHC) que operam com energia elétrica de fontes renováveis, alinhados aos princípios ESG, contribuindo para a redução de emissões de carbono e o impacto ambiental. As iniciativas consolam o TVV como referência em inovação e sustentabilidade, fortalecendo sua capacidade de atender demandas logísticas nacionais e internacionais, enquanto impulsiona o desenvolvimento econômico regional. A Log-In Logística Integrada possui uma frota de nove navios porta-contêineres e uma rede de transporte rodoviário que integra serviços de cabotagem e distribuição terrestre.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/11/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS

Data: 25/11/2024