INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 139/2024
Data: 06/12/2024

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***

NOVA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES VAI LIGAR SÃO PAULO À BAIXADA SANTISTA E TERÁ CUSTO BILIONÁRIO; CONFIRA 4
ANTAQ CONFIRMA LEILÕES DE R$ 3 BILHÕES PELO BRASIL 5
GOVERNO FEDERAL DEFINE PLANEJAMENTO SETORIAL DE LONGO PRAZO QUE INCLUI PORTOS E HIDROVIAS 6

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO ***7***

PECÉM TERÁ OBRA DE TERMINAL DE TANCAGEM DA DISLUB INICIADA EM JANEIRO 7
CARGAS EM SUAPE CRESCEM 5,2% DE JANEIRO A OUTUBRO DE 2024 8

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ***9***

ANTAQ REALIZOU CURSO E VISITA TÉCNICA AO PORTO DE ANTUÉRPIA, NA BÉLGICA 9
ANTAQ REALIZA LEILÃO QUE VAI GARANTIR R$ 3,62 BILHÕES EM INVESTIMENTOS 10

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF ***11***

GOVERNO FEDERAL LANÇA CONCESSÃO DO PRIMEIRO CANAL DE ACESSO PÚBLICO DO BRASIL EM PARANAGUÁ 11
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO E O GOVERNADOR RATINHO JÚNIOR INICIAM PROCESSO DE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE PARANAGUÁ 12

BE NEWS – BRASIL EXPORT ***13***

EDITORIAL – A CONCESSÃO DOS CANAIS DE ACESSO 13
NACIONAL - HUB – CURTAS - SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL CAI EM NOVEMBRO 14
Balança comercial 1 ..... *14*
Balança comercial 2 ..... *14*
Balança comercial 3 ..... *14*
Balança comercial 4 ..... *14*
Petróleo 1 ..... *14*
Petróleo 2 ..... *14*
NACIONAL - SETOR LOGÍSTICO GANHA REFORÇO COM PLANO PARA PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS 15
REGIÃO SUL - MINISTRO DEFENDE FEDERALIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ 16
REGIÃO SUL - FIESC SE POSICIONA CONTRÁRIA À FEDERALIZAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ 17
REGIÃO SUL - PORTO DE PARANAGUÁ INICIA NOVA ERA COM CONCESSÃO DO CANAL 18
REGIÃO SUDESTE - COMISSÃO DE LICITAÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ CRIADA NA PRÓXIMA SEMANA 19
NACIONAL - SUZANO INAUGURA A MAIOR FÁBRICA DE CELULOSE DO MUNDO 20
INTERNACIONAL - PETROBRAS E ECOPETROL FAZEM MAIOR DESCOBERTA DE GÁS DA COLÔMBIA 21
REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI BATE RECORDE COM MOVIMENTAÇÃO ÚNICA DE FERTILIZANTES 22
REGIÃO SUDESTE - MG LANÇA SISTEMA QUE FACILITA IMPORTAÇÕES PELAS EMPRESAS DO ESTADO 23
REGIÃO SUL - PORTO DE PARANAGUÁ AMPLIA CAPACIDADE COM CALADO DE 13,1 METROS 24
REGIÃO NORTE - POLO INDUSTRIAL DE MANAUS SUPERA R$ 170 BI ATÉ OUTUBRO 25

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***26***

ANTT MODERNIZA PAGAMENTO DO VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO 26
PRESIDENTE DO IBL PRESTIGIA APRESENTAÇÃO DO 31º PRÊMIO CNT DE JORNALISMO 27
MINISTRO DIZ QUE PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ DEVE SER ENCAMINHADO AO TCU PARA LICITAÇÃO EM 2025 27

JORNAL O GLOBO – RJ ***28***

ENTREVISTA: 'OPOSIÇÃO A LULA ESTÁ DENTRO DO PRÓPRIO GOVERNO', DIZ EX-PRESIDENTE DA PETROBRAS 28
MILEI: "MERCOSUL É UMA PRISÃO" PARA OS PAÍSES QUE O INTEGRAM 31
STF FORMA MAIORIA PARA VALIDAR CONTRATO INTERMITENTE CRIADO COM A REFORMA TRABALHISTA 32
ACORDO MERCOSUL E UE: VENEZUELA ESTÁ INCLUÍDA? CARROS FICARÃO MAIS BARATOS? BRASIL VAI EXPORTAR MAIS? 33
SABESP ANUNCIA R$ 15 BILHÕES EM INVESTIMENTOS ATÉ 2029, A MAIOR PARTE PARA DESPOLUIÇÃO DO TIETÊ 37

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***38***

MÁQUINA DE EMPREGO VOLTA AOS TRILHOS NOS EUA E REFORÇA NOVO CORTE DE JUROS À FRENTE 38
MERCOSUL E UE ANUNCIAM CONCLUSÃO DE ACORDO COMERCIAL HISTÓRICO, APÓS 25 ANOS DE NEGOCIAÇÕES 39
QUAIS SERÃO AS 50 ECONOMIAS QUE MAIS CRESCERÃO EM 2024, SEGUNDO O FMI 41
FRENTE DOS CONSUMIDORES DE ENERGIA PEDE AO MME DERRUBARA DOS 'JABUTIS' DO PL DAS EÓLICAS OFFSHORE 42
CONGRESSO CORTA RECEITAS DO ORÇAMENTO APÓS APROVAR DESONERAÇÃO E NÃO VOTAR AUMENTO DE TRIBUTOS 44
OPINIÃO - CRESCIMENTO DO PIB COM 'ANABOLIZANTES' É FÁCIL; O PROBLEMA SÃO OS MALES QUE ELES CAUSAM DEPOIS .. 45
REFORMA TRABALHISTA: STF FORMA MAIORIA A FAVOR DE CONTRATO INTERMITENTE CRIADO NO GOVERNO TEMER 48

'POUCOS REALMENTE QUEREM O ACORDO MERCOSUL-UE, MAS MUITOS PRECISAM DELE', DIZ ANALISTA 49
EXPORTAÇÃO BRASILEIRA PODE CRESCER US$ 7 BI NO CURTO PRAZO COM ACORDO COMERCIAL, DIZ APEX 52
VALOR ECONÔMICO (SP)..... 53
SANTOS BRASIL MOVIMENTOU 125 MIL CONTÊINERES EM NOVEMBRO, ALTA DE 20,5% NA COMPARAÇÃO ANUAL 53
AGÊNCIA BRASIL - DF 53
COM ACORDO, APEX PREVÊ AUMENTO DE US$ 7 BI NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA UNIÃO EUROPEIA 53
MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA CONCLUEM ACORDO COMERCIAL. ASSISTA À DECLARAÇÃO DE LULA..... 55
EXPANSÃO DA MATRIZ ELÉTRICA EM 2024 CHEGA A 10,3 GW E ESTÁ PRESTES A QUEBRAR RECORDE DE CRESCIMENTO ANUAL56
PORTAL PORTOS E NAVIOS 57
ACORDO MERCOSUL-UE PODE REPRESENTAR NOVA ERA PARA COMEX E IMPACTOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO 57
PORTO DE PARANAGUÁ ASSINA PRIMEIRA CONCESSÃO DE CANAL DE ACESSO NO BRASIL 58
REFORMA PODE ELEVAR A 26% CARGA TRIBUTÁRIA DO SETOR PORTUÁRIO, ALERTA ATP..... 59
ÚLTIMO LEILÃO PORTUÁRIO DE 2024 SERÁ DIA 18 COM R$ 3,6 BILHÕES EM INVESTIMENTOS..... 60
ARTIGO - ESTRATÉGIA DE ADAPTAÇÃO CLIMÁTICA QUE VIABILIZOU NAVEGAÇÃO DURANTE ESTIAGEM EM MANAUS 60
MDIC VAI PROPOR CONTEÚDO LOCAL PARA DEPRECIAÇÃO ACELERADA DE NTS 61
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 62

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES VAI LIGAR SÃO PAULO À BAIXADA SANTISTA E TERÁ CUSTO BILIONÁRIO; CONFIRA

Estudo sobre a obra já tem previsão de quando deve ser concluído
Por Bárbara Farias

A construção de mais uma via deve aliviar o sobrecarregado Sistema Anchieta-Imigrantes e permitir maior fluxo de veículos pesados (Silvio Luiz/AT)

A Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), deverá concluir o estudo da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, ligando São Paulo à Baixada Santista, até 2026.

Após essa etapa, a Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) e a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) avaliarão a viabilidade de inclusão das obras no contrato de concessão. O traçado ainda não foi definido, mas a nova pista será aberta ao tráfego de caminhões e ônibus, facilitando o acesso ao Porto de Santos.

Segundo a Ecovias, após mobilização da equipe, levantamentos e estudos iniciais necessários, no momento, a empresa trabalha na definição de pontos de conexão e de traçado. “Um grupo multidisciplinar avalia alternativas sob os pontos de vista de engenharia, ambiental, social e de segurança viária”.

A concessionária informou ainda que após a definição do traçado pela SPI e Artesp, iniciará o projeto funcional, levantará os custos da obra e elaborará o projeto executivo. “Após conclusão dos estudos, que inclui o licenciamento ambiental, caberá ao Governo (do Estado) definir os próximos passos”.

Já a SPI explicou que “a escolha do traçado final será baseada no equilíbrio entre a viabilidade técnica, a minimização de impactos socioambientais e o atendimento às normas e diretrizes aplicáveis”.

Em maio deste ano, o Governo Estadual disse que os estudos foram autorizados em janeiro e terão um custo projetado de R$ 60 milhões. Já a construção da terceira pista está avaliada em R$ 6 bilhões, com prazo estimado em quatro anos.

Em reunião da Frente Parlamentar em Apoio à Terceira Pista presidida pela deputada estadual Solange Freitas (União), última na quarta-feira, na Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp), foram apresentadas as características iniciais da obra.

O projeto deve ter uma pista com duas faixas e sentido reversível, podendo ser usada para a descida ou subida da Serra, e boa parte do traçado ligando o Planalto ao Litoral será por túneis, projetado para atender ônibus e caminhões. O objetivo é desafogar os gargalos no acesso ao Porto de Santos.

Estrada é necessária para aumento estimado de cargas
As estimativas de aumento de carga com destino ao Porto de Santos pela via rodoviária mostram que a terceira pista já deveria ter sido construída. Presente ao encontro, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse que, em 2023, 174 milhões de toneladas foram movimentadas no Porto de Santos, sendo 97 milhões transportadas por caminhões.

Atualmente, 60% do transporte de cargas é feito por rodovia no cais santista. Em 2040, 119 milhões de toneladas de cargas devem ser transportadas por rodovias, com um crescimento de 55% de veículos rumo ao Porto.

A deputada Solange Freitas questionou o diretor-superintendente da Ecovias e Ecopistas, Ronald Marangon, sobre essa sobrecarga. Ele respondeu que a terceira pista atenderá à demanda pelos próximos 20 anos.

“A gente busca aumento de 25% na capacidade atual do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Quando focamos em caminhões (Porto de Santos), mais do que dobra. Isso certamente vai ser atendido para que o Governo do Estado tenha tempo de pensar em novas conexões”, afirmou.

Sobre obras de acesso ao Porto, na entrada de Santos, a deputada disse que está otimista com os esforços dos governos Federal, Estadual e das prefeituras. “O viaduto da Alemoa vai aliviar o trânsito de veículos de passeio e de caminhões no acesso ao Porto, e o túnel Santos-Guarujá será uma opção rápida de mobilidade. E a Prefeitura de Santos sinalizou buscar alinhamento com o Estado para que a nova pista da Imigrantes seja construída junto com o túnel que ligará a Zona Noroeste a São Vicente”
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/12/2024

ANTAQ CONFIRMA LEILÕES DE R$ 3 BILHÕES PELO BRASIL

Certame, que vai acontecer em 18 de dezembro, abrange terminais no Rio de Janeiro, Alagoas e Amapá
Por ATribuna.com.br

Uma das áreas está no Porto de Maceió; é destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos (Divulgação/Antaq)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vai realizar o último bloco de arrendamentos portuários deste ano, confirmado para o dia 18 de dezembro, às 14 horas. O leilão, que vai acontecer na Bolsa de Valores de São Paulo (B3), na Capital, conta com três áreas nos estados do Rio de Janeiro, Alagoas e Amapá.

As áreas arrendadas são o ITG02, no Porto de Itaguaí (RJ), o MCP03, no Porto de Santana (AP), e o MAC16, localizado no Porto de Maceió (AL). O leilão terá transmissão pelo canal da Antaq no YouTube.

De acordo com os estudos, o valor total a ser investido nessas três áreas chega a R$ 3,62 bilhões.

Sobre a licitação
O MAC16 é destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos em geral, com previsão de investimentos de R$ 6,18 milhões ao longo dos cinco anos do contrato.

Já o MCP03 vai movimentar e armazenar granéis sólidos vegetais. O contrato, com prazo de 25 anos, prevê investimentos de R$ 88,89 milhões. Por sua vez, o terminal com maior previsão de investimentos, R$ 3,53 bilhões, é o ITG02. A área é destinada à movimentação de granel sólido mineral, com prazo de 35 anos.

Cartilha de leilões
Entre 2024 e 2026, a previsão é que sejam leiloados 50 empreendimentos no setor portuário que vão garantir investimentos na ordem de R$ 18,2 bilhões.

A expectativa é que, além dos oito projetos de 2024, sejam realizados 20 arrendamentos e uma concessão em 2025, com investimentos na ordem de R$ 8,54 bilhões, e 17 arrendamentos e quatro concessões em 2026, com estimativa de R$ 5,91 bilhões.

Cinco projetos do Porto de Santos estão contemplados nesse pacote, entre eles o leilão do STS10, no cais do Saboó, em 2025, e a concessão do canal de acesso, em 2026.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/12/2024

GOVERNO FEDERAL DEFINE PLANEJAMENTO SETORIAL DE LONGO PRAZO QUE INCLUI PORTOS E HIDROVIAS

Entre os pontos-chave estão a definição de corredores logísticos estratégicos e a implementação de projetos multimodais
Por ATribuna.com.br

Plano Setorial Portuário tem como foco principal o estabelecimento de metas para o período 2021-2035 (Leonardo Pepi/Ministério dos Transportes)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) apresentou nesta quinta-feira (5), em Brasília, os planos setoriais para guiar a gestão sobre as políticas de desenvolvimento para portos, aeroportos e hidrovias. A iniciativa faz parte do Planejamento Integrado de Transportes (PIT) do Governo Federal.

Conforme o MPor, os planos buscam otimizar a alocação de recursos públicos e privados e promover o desenvolvimento socioeconômico do Brasil. Além disso, “buscam aumentar a competitividade do setor de transportes no mercado global e reduzir os custos operacionais, beneficiando tanto o comércio exterior quanto os consumidores locais”.

Para o ministro Silvio Costa Filho, os planos são fundamentais para acelerar os programas e assegurar os benefícios a longo prazo. “Até 2035, temos um plano claro para o setor portuário e hidroviário, e até 2052 para o setor aeroviário, com projetos que abrangem desde obras públicas e investimentos em dragagens e portos públicos até iniciativas estratégicas como o STS10, o túnel de Santos e a concessão do Canal do Paranaguá”.

Portos
O Plano Setorial Portuário tem como foco principal o estabelecimento de metas e a priorização de ações estratégicas para o período de 2021 a 2035. Por meio da modelagem econômica e da análise de impactos, o plano visa identificar os empreendimentos mais relevantes e viáveis, criando um direcionamento para o desenvolvimento do setor.

Entre os pontos-chave estão a definição de corredores logísticos estratégicos e a implementação de projetos multimodais, que buscam integrar diferentes modos de transporte e otimizar a logística portuária.

Conforme o MPor, estabeleceu-se que a integração entre os setores público e privado é crucial para assegurar não apenas a eficiência, mas também a sustentabilidade dos projetos, garantindo a infraestrutura necessária para alavancar o crescimento do país, e também garantir a mobilidade de transporte.

O Ministério diz que as iniciativas são cuidadosamente alinhadas às políticas nacionais de sustentabilidade, visando promover o desenvolvimento de maneira responsável e equilibrada. “Isso assegura que o crescimento do setor esteja conforme as metas ambientais, contribuindo para um futuro mais verde e sustentável para o País”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/12/2024

Movimento Econômico

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PECÉM TERÁ OBRA DE TERMINAL DE TANCAGEM DA DISLUB INICIADA EM JANEIRO

Terminal de tancagem do grupo Dislub Equador deve ampliar logística de distribuição de combustíveis e aumentar competitividade no Ceará

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

Porto de Pecém contará com uma área construída de 130 mil metros cúbicos na primeira fase para abrigar terminal de tancagem de combustíveis. Foto: Casa Civil CE/Divulgação

Com um investimento de R$ 430 milhões na primeira fase, o projeto do Terminal de Armazenamento e Distribuição de Combustíveis no complexo de Pecém deve iniciar as obras em janeiro de 2025. O empreendimento será executado pela Terminais Marítimos do Brasil S.A., empresa do grupo pernambucano Dislub Equador, e terá 80% do aporte feito pelo Banco do Nordeste.

“O Complexo do Pecém tem diversos projetos em fases de planejamento, e este [o terminal de tancagem] é um dos importantes que entram em fase de execução”, declarou o presidente do Complexo Industrial Portuário de Pecém (CIPP), Hugo Figueiredo.

O anúncio dos planos do terminal de tancagem aconteceu na quinta-feira (5) no Palácio da Abolição, e contou com as presenças do governador Elmano de Freitas; do presidente do Banco do Nordeste, Paulo Câmara; do secretário do Desenvolvimento Econômico, Salmito Filho; do presidente do CIPP, Hugo Figueirêdo; do presidente da Dislub, Sérgio Lins; entre outras autoridades e executivos.

“Nós vamos iniciar a solução de um sonho do povo de Fortaleza, que é o deslocamento da tancagem do Mucuripe para o Porto do Pecém. Tenho certeza que garantirá uma maior competitividade na distribuição de combustíveis do estado do Ceará”, afirmou o governador.

“Atualmente, no Mucuripe, as empresas operam com bases de combustíveis que são da própria distribuidora, o que impossibilita contratos com outras distribuidoras. O nosso vai ser um terminal que é aberto para qualquer distribuidora que, regularmente registrada na ANP [Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis], possa vir para o Ceará, criando possibilidade de maior competitividade”, destacou Sérgio Lins.

Terminal de tancagem vai gerar empregos

O investimento na primeira fase do Terminal – na qual a obra terá início em janeiro de 2025, e previsão para entrar em operação em agosto de 2027 – será de R$ 430 milhões, sendo R$ 343 milhões financiados pelo Banco do Nordeste. Além disso, há a expectativa de que o empreendimento crie aproximadamente 500 empregos durante a obra e 100 quando entrar em operação.

“Semana passada estávamos assinando o aditivo da Transnordestina, e nesta semana estamos anunciando com a Dislub esse investimento de R$ 430 milhões. Já foram contratados pelo Banco do Nordeste 80% de todo o valor. Em dezembro vamos ter condições de desembolsar cerca de R$ 240 milhões. Isso vai dar possibilidade para empresa se planejar da forma adequada para poder executar a obra no prazo certo, e, se possível, até antecipar a data final de entrega”, afirmou Paulo Câmara.

O terminal contará com uma área construída de 130 mil metros cúbicos na primeira fase, com capacidade para chegar a 220 mil metros cúbicos, e tem como propósito o armazenamento de

combustíveis derivados de petróleo – por exemplo, gasolina, diesel S10 e querosene de aviação -, biocombustíveis – por exemplo, biodiesel B100, etanol anidro e hidratado -, BTX e alcatrão.

Governador Elmano de Freitas recebeu representantes do Grupo Dislub Equador para detalhamentos dos terminal de tancagem no Porto de Pecém. Foto: Tiago Stille/Casa Civil CE

Esse projeto se soma a outros empreendimentos que estão surgindo no Complexo do Pecém, como o Hub de Hidrogênio Verde, que tem uma previsão de investimento próxima a US$ 24 bilhões, e a ferrovia Transnordestina, que deve dobrar a movimentação de cargas no porto cearense.

“Nós vamos, também no início do ano, iniciar as obras de modernização e ampliação do Porto do Pecém. Teremos também a conclusão da Transnordestina, o que favorece uma logística melhor desse empreendimento da Dislub para o Ceará e os estados vizinhos. Maior capacidade e eficiência de logística para a nossa economia”, complementou Elmano de Freitas.

Dois novos berços em Pecém

Para conseguir comportar esses dois grandes projetos, o Porto do Pecém já trabalha na construção de dois novos berços, um no Píer 2 e outro no Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT). Além de outros investimentos que prometem colocar o porto cearense em um patamar muito competitivo internacionalmente.

Entre os planos de expansão e modernização do complexo, está a criação de um corredor de utilidades compartilhado para o Hub de Hidrogênio Verde, cuja função de fazer a circulação dos dutos de amônia, gás natural, hidrogênio, água e a rede de energia elétrica. A duração prevista da obra é de 40 meses.

Essa licitação para os dutos é internacional, foi lançada em outubro e faz parte do programa ‘Pecém Verde’. Ela terá um financiamento de US$ 135 milhões que será dividido entre o Banco Mundial, com US$ 90 milhões, O Climate Investment Funds, com US$ 35 milhões, e da própria CIPP S/A – empresa que administra o Complexo do Pecém -, com US$ 10 milhões.

*Com informações do Governo do Ceará
Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 06/12/2024

CARGAS EM SUAPE CRESCEM 5,2% DE JANEIRO A OUTUBRO DE 2024

No Porto de Suape, o maior crescimento foi da carga conteinerizada nos 10 primeiros meses de 2024

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

A carga conteinerizada se destacou no crescimento da movimentação do Porto de Suape. Foto:Divulgação/Suape

O Porto de Suape apresentou um crescimento de 5,2% na movimentação de cargas entre janeiro e outubro deste ano, comparando com o mesmo período de 2023. Foram movimentadas 20.985.821 de toneladas de carga. O mês que se destacou nesta movimentação foi agosto, quando quando foram contabilizadas 2.670.132 de toneladas. O número de atracações também cresceu, com alta de 10% (1.381 embarcações dos mais diversos tipos e tamanhos). O maior destaque foi a carga conteinerizada com uma alta de 23% no período.

Suape registrou uma movimentação de 528.258 TEUs (unidade equivalente a 20 mil pés) entre janeiro e outubro deste ano, de acordo com o Anuário Estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Isso se deve ao fato de o Porto de Suape ser uma das escalas, desde 27 de julho, da rota comercial entre Singapura e o Nordeste brasileiro, com paradas em complexos portuários da China, do Caribe e de outros atracadouros da região.

Depois disso, foi registrada a chegada de outros New Panamax, como são categorizadas essas embarcações, nos meses seguintes, até a estreia oficial do serviço Santana, com a atracação do MSC Juliette, em 7 de novembro, inaugurando uma nova rota para a Ásia, explorada pela MSC Mediterranean Shipping Company S.A, uma das gigantes mundiais do setor de transporte marítimo.

“Suape se posiciona como porta de entrada de contêineres de longo curso na região, trazendo mais competitividade para os exportadores e importadores. Trata-se de uma grande conquista para Pernambuco e as perspectivas são as melhores possíveis com a melhoria de nossa infraestrutura, a exemplo das obras de dragagem e de recuperação do molhe de abrigo”, cita o diretor-presidente da estatal portuária, Marcio Guiot.

Com a atual performance, Suape mantém a posição de sexto porto público mais movimentado do Brasil. “Os números são bastante positivos e reafirmam a importância do Porto de Suape como um dos principais e mais movimentados terminais portuários do país. Mas estamos mirando mais alto. Os investimentos que a gestão Raquel Lyra vem fazendo em infraestrutura portuária vai ampliar ainda mais a capacidade operacional de Suape e assegurar um crescimento maior nos próximos anos”, afirma o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti.

Carga solta aumentou 13,9% em Suape
Nos 10 primeiros meses deste ano, a movimentação de carga geral solta teve aumento de 13,9%, totalizando 492.208 toneladas. Os produtos mais movimentados dentro desta categoria foam açúcar ensacado, chapas e bobinas de aço; veículos, aerogeradores, vergalhão e tarugo de aço, além de grandes peças para a indústria.

Em termos quantitativos, por exemplo, o hub de veículos movimentou no período 66.874 unidades, com destaque para os exemplares da montadora chinesa BYD (Build Your Dreams), gigante que produz carros elétricos e híbridos.

Carro-chefe do complexo portuário, a operação de granéis líquidos (petróleo e derivados) se manteve estável entre janeiro e outubro, com uma pequena oscilação para baixo em relação a 2023 (-0,7%). No ano passado, movimentou 13.735.135 toneladas, o que representou 65,4% do total de carga de Suape. O atracadouro pernambucano é o líder nacional nesse tipo de operação, liderando também o transporte de cabotagem entre os portos públicos do país, além de ocupar a primeira posição na movimentação de contêineres no Nordeste.

*Com informações do Porto de Suape
Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 06/12/2024

Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ REALIZOU CURSO E VISITA TÉCNICA AO PORTO DE ANTUÉRPIA, NA BÉLGICA

Viagem garantiu a capacitação de diretores e servidores da Agência, além de troca de experiências

Brasília, 06/12/2024 - Diretores e servidores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizaram curso de capacitação e visita técnica ao Porto de Antuérpia, na Bélgica, durante esta semana.

O curso abordou temas como a modelagem de concessão no Porto de Antuérpia-Bruges e modelos internacionais de licitação, fatores importantes dos contratos de concessão, cálculos de concessão e investimentos em projetos, detention, demurrage e THC.

Tendo em vista que há a expectativa de que até 2026 seja concretizada a maior carteira de concessões portuárias, a ANTAQ, na sua competência, busca sempre o aprimoramento sobre como elaborar contratos atualizados e compatíveis com as melhores experiências internacionais.

A previsão é de que, entre 2024 e 2026, sejam leiloados 50 empreendimentos no setor portuário que vão garantir investimentos na ordem de R$ 18,2 bilhões. Além dos oito projetos deste ano, serão realizados 20 arrendamentos e uma concessão em 2025, com investimentos na ordem de R$ 8,54 bilhões, e 17 arrendamentos e quatro concessões em 2026, com estimativa de R$ 5,91 bilhões.

Visita técnica
Após o curso, a comitiva da Agência fez uma visita técnica pelos terminais no porto belga a fim de colocar em prática os conhecimentos adquiridos no curso. Durante as visitas técnicas foram observadas as operações de iniciativas sustentáveis do porto; procedimentos de pilotagem, atracação e desatracação; movimentação de contêineres; entre outros procedimentos.

Além disso, os representantes da ANTAQ também aprenderam como funciona o simulador de manobras utilizado no treinamento dos profissionais da empresa que presta o serviço de pilotagem, atracação e desatracação dos navios no Porto de Antuérpia.

Participaram da comitiva o diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, a diretora Flávia Takafashi, o diretor Alber Vasconcelos e o superintendente de Outorgas, Reinaldo Barros. A viagem garantiu a troca de experiência, a capacitação dos servidores e o fortalecimento das relações com o porto.
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: 06/12/2024

ANTAQ REALIZA LEILÃO QUE VAI GARANTIR R$ 3,62 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

O certame, que vai acontecer em 18 de dezembro, abrange os terminais ITG02, MCP03 e MAC16

Foto: Porto de Maceió (AL)

Brasília, 05/12/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai realizar o último bloco de arrendamentos portuários deste ano no dia 18 de dezembro. O leilão, que vai acontecer na B3, em São Paulo, conta com três áreas.

Entre as áreas arrendadas estão o ITG02, no Porto de Itaguaí (RJ), o MCP03, no Porto de Santana (AP), e o MAC16, localizado no Porto de Maceió (AL). A transmissão vai ser feita pelo canal da ANTAQ no YouTube, às 14h.

Sobre a licitação
De acordo com os estudos, o valor total a ser investido nessas três áreas chega a R$ 3,62 bilhões. O MAC16 é destinado a movimentação e armazenagem de granéis sólidos em geral com previsão de investimentos de R$ 6,18 milhões ao longo dos cinco anos do contrato.

O MCP03 vai movimentar e armazenar granéis sólidos vegetais. O contrato, com prazo de 25 anos, prevê investimentos de R$ 88,89 milhões. Por sua vez, o terminal com maior previsão de investimentos, R$ 3,53 bilhões, é o ITG02. A área é destinada a movimentação de granel sólido mineral e o prazo é de 35 anos.

Cartilha de leilões
Entre 2024 e 2026, a previsão é que sejam leiloados 50 empreendimentos no setor portuário que vão garantir investimentos na ordem de R$ 18,2 bilhões.

A expectativa é que, além dos oito projetos de 2024, sejam realizados 20 arrendamentos e uma concessão em 2025, com investimentos na ordem de R$ 8,54 bilhões, e 17 arrendamentos e quatro concessões em 2026, com estimativa de R$ 5,91 bilhões.
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: 06/12/2024

gov.br Presidência da República
Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GOVERNO FEDERAL LANÇA CONCESSÃO DO PRIMEIRO CANAL DE ACESSO PÚBLICO DO BRASIL EM PARANAGUÁ

Projeto para o Porto de Paranaguá foi encaminhado ao Tribunal de Contas da União; expectativa é que sejam injetados mais de R$ 1 bilhão de investimentos no porto

Ministro Silvio Costa Filho assina ordem para a primeira concessão de canal de acesso portuário do Brasil - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, assinou nesta sexta-feira (6) a ordem para a primeira concessão de canal de acesso de porto público no Brasil, no Porto de Paranaguá. A proposta prevê que a concessão aconteça ainda no primeiro semestre de 2025. Segundo o projeto, a concessionária será responsável pela gestão do ativo por 25 anos, com possibilidade de prorrogação por até 70 anos. A expectativa é que mais de R$ 1 bilhão sejam investidos em melhorias.

Em novembro, o ministro encaminhou ao Tribunal de Contas da União (TCU) o edital do projeto de concessão do canal de acesso portuário do Porto de Paranaguá. Esse é o primeiro modelo criado para este segmento do transporte, e a concessão do canal deve atrair mais investimentos para o estado, contribuindo para o desenvolvimento da região, geração de empregos e melhoria da infraestrutura, com a ampliação da capacidade do canal.

“Encaminhamos ao TCU o projeto, e esta será a primeira concessão de canal da história do Brasil. A partir dela, faremos a concessão do canal dos portos de Santos e de Itajaí. Isso demonstra o pioneirismo do estado do Paraná”, afirmou Silvio Costa Filho.

Segundo o ministro, com a concessão do canal e obras como o aumento do calado do porto, de 11,5 metros para quase 15 metros, a capacidade do Porto de Paranaguá será dobrada, proporcionando

maior previsibilidade ao setor produtivo nos próximos anos. “Esses quase R$ 1 bilhão em investimentos serão fundamentais para o desenvolvimento do porto, ampliando a logística e a capacidade operacional”, explicou.

Costa Filho também elogiou o governador Ratinho Júnior e o Porto de Paranaguá pelo crescimento nos últimos seis anos, reafirmando a parceria do estado com o governo federal. “Como digo sempre, são as diferenças que constroem as convergências”, destacou. Ele ressaltou ainda que o crescimento de um porto reflete diretamente no desenvolvimento do estado e do país. “O Paraná cresce, mas crescem também o Norte e o Nordeste. Todos saem ganhando.”

O secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, destacou a importância histórica da concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá. “Este é um trabalho conjunto entre o Porto, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Ministério. Pela primeira vez na história, tivemos a coragem de colocar em concessão o maior ativo de um porto: o seu canal de acesso. Ministro, estamos entrando para a história”, comemorou.

Ávila ressaltou ainda a relevância de Paranaguá para a logística nacional, especialmente para o agronegócio brasileiro. “O agronegócio é a grande locomotiva do país. Nessa cadeia logística, temos os granéis vegetais e a produção que, ano após ano, bate recordes e é escoada pelos portos. Paranaguá lidera na movimentação do complexo soja (grãos, farelo e óleo) e também na importação de fertilizantes, representando 25% do total consumido no Brasil.”

O governador do Paraná, Ratinho Júnior, mencionou o planejamento estratégico que levou à concessão e às obras que trarão novos ativos para o estado. “Hoje damos mais um grande passo na estratégia de logística do nosso estado. Ao conceder o canal de um porto tão importante, mostramos que não queremos contratos de curto prazo que coloquem em risco a movimentação de cargas”, afirmou.

Durante o evento, o ministro também assinou o edital para o primeiro bloco de licitações do Porto de Paranaguá, previsto para 2025. Serão cinco áreas (PAR14, PAR15, RDJ10, RDJ11 e MCP01), destinadas à movimentação e armazenagem de granéis sólidos e vegetais, com leilão marcado para fevereiro. Esses investimentos devem impulsionar ainda mais o desenvolvimento do porto, o segundo maior do país.

Porto de Paranaguá
Parte do complexo portuário do Paraná, o Porto de Paranaguá é o segundo maior do Brasil em tamanho e movimentação total de cargas, ficando atrás apenas do Porto de Santos. É o maior movimentador do complexo soja no país (grãos, farelo e óleo) e responsável pela descarga de 33% dos fertilizantes importados pelo Brasil, que é o 4º maior mercado consumidor de fertilizantes do mundo.

Paranaguá será o primeiro porto a regularizar 100% de suas áreas com a promoção de arrendamentos e concessões. A projeção de movimentação total de cargas para 2024 é de 67 milhões de toneladas, um recorde para os portos paranaenses.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 06/12/2024

MINISTRO SILVIO COSTA FILHO E O GOVERNADOR RATINHO JÚNIOR INICIAM PROCESSO DE CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE PARANAGUÁ

A concessão, uma das principais iniciativas do Planejamento do Mpor, prevê investimento de R$1,07 bilhão e promete fortalecer a infraestrutura portuária

A primeira concessão de um canal de acesso de porto público no Brasil será assinada nesta sexta-feira (6), no Porto de Paranaguá (PR). O ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, assina o documento ao lado do governador do estado, Ratinho Júnior. No evento, o titular do MPor fará

também o lançamento do primeiro bloco de leilões de 2025, programado para ocorrer em fevereiro com oferta de cinco áreas a serem leiloadas.

A concessão vai proporcionar ganhos significativos ao país, em especial para a logística e economia. O projeto garantirá maior agilidade e flexibilidade para realizar investimentos e implementação de soluções modernas aos canais de acesso dos portos brasileiros. O modelo apresentado vai garantir investimentos de R$ 1 bilhão para melhorias na infraestrutura aquaviária dos portos paranaenses.

O evento será realizado às 10h no Palácio Taguaré, sede administrativa do porto de Paranaguá. Ao final do evento, Costa Filho atenderá os jornalistas presentes.

Credenciamento
Profissionais da imprensa interessados em cobrir o evento devem realizar o credenciamento por meio do endereço eletrônico da Assessoria de Comunicação do Ministério de Portos e Aeroportos: ascom@mpor.gov.br. Na mensagem, é necessário informar nome e a empresa de comunicação para a qual trabalha. Não haverá transmissão do evento.

Serviço
O que: Lançamento de investimentos para o porto de Paranaguá (PR)
Onde: Palácio Taguaré - Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 - D. Pedro II - Paranaguá - PR
Quando: sexta-feira, 6 de dezembro
Horário: 10h
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 06/12/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A CONCESSÃO DOS CANAIS DE ACESSO

DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

A decisão do Governo Federal de conceder os canais de acesso dos portos de Paranaguá (PR), Santos (SP) e Itajaí (SC) à iniciativa privada é um passo importante para a modernização e o desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Essa medida, que tem como objetivo atrair investimentos privados para a manutenção e a ampliação da infraestrutura portuária, mostra a visão do Governo sobre a importância estratégica dos portos para a economia do País.

A concessão dos canais de acesso é importante para garantir a competitividade dos portos brasileiros no cenário internacional. Com a profundidade adequada e constante, garantidas pela gestão privada, os portos poderão receber navios de maior porte, o que permitirá o transporte de cargas mais volumosas e pesadas, reduzindo os custos logísticos e aumentando a eficiência das operações.

Além disso, a concessão dos canais de acesso permitirá a implementação de novas tecnologias e a adoção de práticas mais eficientes na gestão dos portos. A iniciativa privada, com sua expertise em gestão e otimização de recursos, poderá contribuir para a redução dos custos de manutenção e operação dos canais, tornando os serviços portuários mais competitivos.

A experiência internacional demonstra que a concessão de infraestruturas portuárias é uma prática comum e eficaz. Em diversos países, a participação do setor privado na gestão dos portos tem sido fundamental para o desenvolvimento da infraestrutura portuária e para o aumento da competitividade dos seus portos.

É importante destacar que a concessão dos canais de acesso não significa a privatização dos portos. A propriedade dos portos continuará sendo do Estado, que continuará responsável pela regulação e

fiscalização das atividades portuárias. A concessão se refere apenas à gestão dos canais de acesso, que é uma atividade especializada e que exige investimentos significativos.

A concessão dos canais de acesso aos portos de Paranaguá, Santos e Itajaí é um passo importante para a modernização da infraestrutura portuária brasileira. Essa medida, ao atrair investimentos privados e estimular a competição, contribuirá para o aumento da eficiência e da competitividade dos portos brasileiros, beneficiando toda a cadeia logística e a economia do País.

É fundamental que o Governo Federal continue investindo em infraestrutura portuária e em políticas públicas que estimulem o desenvolvimento do setor. A concessão dos canais de acesso é apenas o primeiro passo de um processo mais amplo de modernização e expansão da capacidade portuária brasileira. Com investimentos adequados e uma gestão eficiente, os portos brasileiros poderão se tornar ainda mais competitivos no cenário internacional, contribuindo para o crescimento da economia, a geração de empregos e a redução dos custos logísticos das mercadorias nacionais.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS - SUPERÁVIT DA BALANÇA COMERCIAL CAI EM NOVEMBRO

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

BALANÇA COMERCIAL 1

A desvalorização de diversas commodities exportadas e o aumento das importações, decorrente da recuperação da economia, fizeram o superávit da balança comercial (exportações menos importações) cair em novembro. No mês passado, o Brasil exportou US$ 7,03 bilhões a mais do que importou, queda de 20% em relação ao mesmo mês de 2023.

BALANÇA COMERCIAL 2

Apesar do recuo, este foi o segundo melhor resultado para novembro desde o início da série histórica, em 1989. O superávit só perde para novembro do ano passado, quando a balança comercial tinha ficado positiva em US$ 8,789 bilhões.

BALANÇA COMERCIAL 3

Com o resultado de novembro, o superávit comercial em 2024 atinge US$ 69,856 bilhões. O montante é 22% inferior ao de janeiro a novembro de 2023, mas é o segundo melhor para o período na série histórica, também só perdendo para o mesmo período do ano passado.

BALANÇA COMERCIAL 4

Em relação ao resultado mensal, as exportações ficaram estáveis, enquanto as importações dispararam, impulsionada por componentes químicos, medicamentos e bens de capital (bens usados na produção). Em novembro, o Brasil vendeu US$ 28,021 bilhões para o exterior, alta de 0,4% em relação ao mesmo mês de 2023. As compras do exterior somaram US$ 20,991 bilhões, alta de 9,5%.

PETRÓLEO 1

A Petrobras anunciou nessa quinta-feira, dia 5, a descoberta da maior reserva de gás da história da Colômbia. O poço gigante Sirius-2, explorado em consórcio com a Ecopetrol, estatal de petróleo do país vizinho, fica na margem equatorial colombiana e tem capacidade equivalente à quase metade da produção diária de gás da Petrobras no Brasil.

PETRÓLEO 2

Os cálculos do consórcio apontam que foram confirmados volumes de gás no local superiores a 6 trilhões de pés cúbicos (Tcf) in place (VGIP). A descoberta pode aumentar em 200% as reservas atuais da Colômbia. Esse volume equivale à produção de 13 milhões de metros cúbicos de gás por dia (m^3/dia) por dez anos. Para efeito de comparação, a Petrobras injeta no mercado brasileiro de 30

milhões a 35 milhões m³/dia. O volume é três vezes a capacidade do campo de Mexilhão, na Bacia de Santos, um dos principais produtores de gás no Brasil.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

NACIONAL - SETOR LOGÍSTICO GANHA REFORÇO COM PLANO PARA PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS

Iniciativa do MPor prevê 1,2 mil projetos para integrar modais e estimular investimentos públicos e privados
Por YOUSEFE SIPP yousefe.sipp@redebenews.com.br

A cerimônia de apresentação dos planos setoriais do Governo reuniu representantes do Ministério de Portos e Aeroportos e dos setores portuário, aeroviário e de logística. Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Governo Federal lançou na quinta-feira (5), em Brasília (DF), o plano setorial de portos, aeroportos e hidrovias. A iniciativa prevê adequar cerca de 1,2 mil projetos das infraestruturas de transportes aos ajustes orçamentários do Executivo, com o objetivo de apoiar a estruturação das ações que serão realizadas com recursos públicos ou privados dentro do Plano Nacional de Logística 2035.

Os empreendimentos se somam aos de responsabilidade do Ministério dos Transportes, incluindo o plano rodoviário (630) e o ferroviário (139), e integram mais de 1,7 mil possibilidades de investimentos no Planejamento Integrado de Transportes (PIT).

NÓS COLOCAMOS OS PROJETOS MAIS OBJETIVOS PARA TENTAR ACELERAR ESSES INVESTIMENTOS. NÃO ADIANTA ESTAR LÁ O PROJETO PRONTO E BONITO, SE A GENTE NÃO ESTIVER CUIDANDO”

SILVIO COSTA FILHO
ministro de Portos e Aeroportos

Os três modais foram analisados de forma integrada pela empresa pública Infra.SA, com o objetivo de assegurar resultados mais eficazes para a viabilidade dos projetos, definir previsões para as concessões e estabelecer ações baseadas em dados para o futuro do setor.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que foram priorizados segmentos que promovam o crescimento econômico em diversos cenários, do curto ao longo prazo. “Nós colocamos os projetos mais objetivos para tentar acelerar esses investimentos. Não adianta estar lá o projeto pronto e bonito, se a gente não estiver cuidando”, pontuou.

A secretária executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, detalhou que o plano vai ajudar a guiar as diretrizes da pasta.

“Nos dá a possibilidade de saber onde estamos investindo e se estamos investindo de forma correta. […] Montar a carteira de políticas públicas, as obras que devem ser executadas, o que deve ser realizado pelo Ministério. O planejamento para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e as concessões são feitas a partir desse trabalho”, afirmou.

Na área da aviação, uma das metas do Governo é que 99% da população esteja a menos de quatro horas de distância de um aeroporto, seja ele de grande porte ou regional.

Para que sejam atingidos os objetivos, o secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, explicou que foram modernizadas as normas estabelecidas de 2018, e que estarão vigentes até 2052.

“São aeroportos que são considerados estratégicos para o PAN (Plano Aeroviário Nacional), então a gente acrescentou novos, que são aqueles da aviação geral, sede de manutenção e escolas de aviação”, contou Franca.

Ao todo, o segmento de aviação engloba 249 empreendimentos. Em novembro deste ano, o Ministério de Portos e Aeroportos lançou o programa AmpliAR, que abrange um portfólio de concessões para 51 aeroportos regionais em todo o Brasil, com início previsto para 2025.

Portos
Fábio Lavor, secretário executivo adjunto do Ministério de Portos e Aeroportos, afirmou que, no âmbito da infraestrutura portuária, será priorizada a carteira de projetos de curto prazo, com 892 empreendimentos.

“São mais de 2 mil obras que podem ser realizadas nesses empreendimentos. Para cada modernização que se torna um empreendimento, podemos ter várias, como o aprofundamento do berço, reforço do cais, ampliação do acesso. Por isso, temos mais obras do que empreendimentos”, explicou.

Hidrovias
Já no modal hidroviário, foram identificados 50 empreendimentos, que podem resultar em 297 serviços executados pelo poder público ou pela iniciativa privada.

O secretário nacional de Hidrovias, Dino Antunes, espera que, com o novo plano, seja possível “compatibilizar a capacidade do sistema de transporte hidroviário com a demanda atual e futura”.

Também participaram do evento o presidente da Federação Nacional dos das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino; o presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia; o presidente da Associação Aeroportos do Brasil (ABR), Fábio Rogério; e Jorge Bastos, presidente da Infra SA.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

REGIÃO SUL - MINISTRO DEFENDE FEDERALIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

Proposta será discutida com o presidente Lula na próxima semana para definir caminhos
Por YOUSEFE SIPP yousefe.sipp@redebenews.com.br

A operação de contêineres no Porto de Itajaí ficou paralisada entre dezembro de 2022 e outubro de 2024, após o término do contrato com a antiga arrendatária, APM Terminals. (Foto: Divulgação/SPI)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, defendeu na quinta-feira (5) a proposta para federalizar o Porto de Itajaí, em Santa Catarina. De acordo com a autoridade, na próxima semana haverá uma reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva para apresentar duas sugestões de alternavas para os problemas que vêm ocorrendo no terminal nos últimos anos. A informação foi dada durante a apresentação dos planos setoriais do Ministério, em Brasília (DF).

“Infelizmente, o Porto de Itajaí foi fechado no governo anterior e não se teve nenhuma atenção. Pelo contrário, o que nós vimos foi um porto fechado, desestruturado e mais do que isso, desempregado milhares de pessoas”, afirmou.

A operação de contêineres na infraestrutura portuária ficou paralisada entre dezembro de 2022 e outubro de 2024, após o término do contrato com a antiga arrendatária, APM Terminals.

Durante esse período, duas licitações foram realizadas. A primeira foi anulada, pois a empresa vencedora não conseguiu comprovar a capacidade operacional necessária. A segunda, realizada no final do ano de 2023, foi vencida pela Mada Araújo. No entanto, as atividades no terminal só foram retomadas depois que o grupo JBS adquiriu as ações da companhia.

A dragagem no canal de acesso do empreendimento também foi temporariamente paralisada em 2024 devido a uma dívida com a empresa responsável pelo serviço, a holandesa Van Oord.

O Porto de Itajaí é o único do país administrado por um município, mas o convênio de delegação expira no próximo dia 31 de dezembro. Políticos e empresários que representam Santa Catarina defendem a prorrogação do acordo.

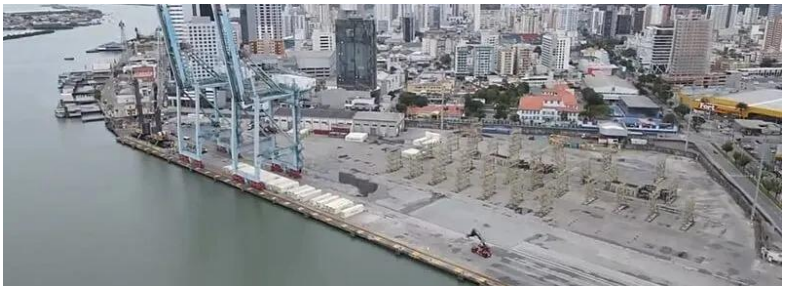
Paralisação
O coordenador do Fórum Parlamentar Catarinense da Câmara dos Deputados, o deputado federal Valdir Cobalchini (MDBSC), enviou um ofício ao ministro Silvio Costa Filho se posicionando contra a proposta de federalização e pedindo que a renovação da delegação da gestão do porto ao município aconteça o mais breve possível, sob ameaça da paralisação das atividades no início de 2025.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, descartou a possibilidade de interrupção das atividades no terminal.

“As delegações aos estados e municípios têm um aspecto político muito acentuado, e estamos tratando disso para tomar a melhor decisão. O importante é que, em nenhum momento, o Porto terá suas atividades interrompidas ou prejudicadas”, disse. “O Ministério tem tomado todos os cuidados, junto à Receita Federal e aos órgãos anuentes, para garantir a preservação das atividades de todo o Porto. Isso está sendo assegurado”, completou Ávila.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

REGIÃO SUL - FIESC SE POSICIONA CONTRÁRIA À FEDERALIZAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ

Nota foi emitida após ministro de Portos defender federalização do complexo portuário
Por VANESSA PIMENTEL vanessa.pimentel@redebenews.com.br



Documento foi assinado pelo presidente da entidade, Mario Cezar de Aguiar. O texto diz que a FIESC está preocupada com o posicionamento do governo federal. Foto: Divulgação

A Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc) emitiu uma nota na quinta-feira (5) afirmando ser contrária à federalização do Porto de Itajaí (SC). O posicionamento da entidade foi divulgado após o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, declarar ser a favor da federalização do Porto de Itajaí (SC) e garantir que apresentará ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) uma proposta formal para a mudança de gestão.

O documento foi assinado pelo presidente da entidade, Mario Cezar de Aguiar. O texto diz que a FIESC está preocupada com o posicionamento do governo federal e ressalta que o estado enfrenta "desafios ao longo de décadas pela centralização do Governo".

Cita ainda que SC contribui "muito" e recebe "pouco em contrapartida", e que obras essenciais de transportes seguem com décadas de atraso, o que afeta a competitividade, a geração de empregos, renda e tributos do Estado.

"Santa Catarina é referência nacional pela destacada eficiência na movimentação de cargas de valor agregado, o que comprova que o Estado possui todas as condições para fazer a gestão deste importante equipamento estratégico para a competitividade e a inserção internacional da nossa indústria", destaca um trecho da nota.

Demandas
A Federação alega que a população de Itajaí, por conviver ao longo de anos com o porto, conhece "como ninguém" as demandas do equipamento. Afirma em seguida que a proposta ignora o fato de que "várias administrações do porto de Itajaí, ao longo do tempo, o classificaram como referência em termos de gestão. Não obstante as dificuldades e erros ocorridos nos últimos dois anos, alcançando quase a estagnação e paralisação das operações, e prejuízos milionários no comprometimento da cadeia logística portuária, o foco aqui deve ser a gestão apropriada".

Por fim, a FIESC defende manter a Administração Municipal do porto "condicionada a uma gestão adequada". Para isso, cita que é necessário fortalecer a agência reguladora para fiscalização, bem como prover uma administração autônoma, técnica e sem ingerência política, com parâmetros de desempenho operacional e transparência.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

REGIÃO SUL - PORTO DE PARANAGUÁ INICIA NOVA ERA COM CONCESSÃO DO CANAL

Investimento bilionário visa alavancar logística portuária e atrair navios de maior porte ao Brasil
Por YOUSEFE SIPP yousefe.sipp@redebenews.com.br

De acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, as concessões dos canais de navegação são "fundamentais para o fortalecimento da agenda portuária". Foto: Yousefe Sipp/BE News

O anúncio da concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR) será feito oficialmente nesta sexta-feira (6), de acordo com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. As próximas concessões envolvem os canais do Porto de Santos (SP) e do Porto do Itajaí (SC). As declarações foram feitas durante a apresentação dos planos setoriais de portos, aeroportos e hidrovias, na quinta-feira (5), em Brasília.

De acordo com o ministro, as concessões dos canais são "fundamentais para o fortalecimento da agenda portuária". Com exceção de Paranaguá, as datas das concessões dos outros canais citados não foram informadas.

"Amanhã (sexta-feira) nós estamos lá no Paraná para anunciar o que será a primeira concessão de canal de acesso aos portos do Brasil. Depois vamos assinar a do Porto de Santos e a posterior do Porto de Itajaí", citou Costa Filho.

A proposta para a concessão do canal do Porto de Paranaguá, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), prevê um contrato de 25 anos, com possibilidade de prorrogação de até 70 anos. A estimativa de investimento é de R$ 1,07 bilhão.

Entre as principais melhorias previstas no projeto estão aumentar o calado, a partir do quinto ano da concessão, para 15,5 metros (atualmente o acesso aquaviário tem 13,3 metros). Isso vai permitir que o porto receba navios maiores.

Além disso, foram definidas a ampliação e alargamento do canal, o alargamento da bacia de evolução e o aprofundamento da área de fundeio nº 6, entre outros.

O futuro concessionário executará todos os investimentos necessários para atingir a meta estabelecida, incluído serviços de dragagem, derrocagem, sinalização náutica, batimetria, programas e monitoramentos ambientais.

Porto de Santos
O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, disse em entrevista ao BE News que já foi concluída a primeira versão dos estudos para a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos (SP). “A gente já recebeu do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e estamos agora fazendo a avaliação do material para ver o que precisamos adequar, fazer ajustes”, contou Ávila.

Oficialmente, a profundidade do canal aquaviário do complexo portuário santista é de 15 metros, com calado de 14,5 metros. A Autoridade Portuária de Santos (APS) havia anunciado em agosto que seria responsável pelo aprofundamento para 16 metros no segundo semestre deste ano, com conclusão em 2025.

O estudo citado pelo secretário Alex Ávila modela a concessão de serviços vinculados à área, incluindo a dragagem de 17 metros. Dessa forma, a empresa que obtiver a concessão ficaria responsável por esta segunda etapa do aprofundamento do canal e da manutenção, por 30 ou 35 anos.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

REGIÃO SUDESTE - COMISSÃO DE LICITAÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ CRIADA NA PRÓXIMA SEMANA

Por YOUSEFE SIPP yousefe.sipp@redebenews.com.br

Com cerca de 860 metros de extensão, o projeto do túnel imerso no canal do porto ligando os municípios de Santos e Guarujá promete melhorar significativamente o tráfego na região. Foto: Divulgação/APS

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, informou que está prevista para a próxima semana a criação da comissão de licitação sobre o projeto do túnel Santos-Guarujá, empreendimento que ligará as margens direita e esquerda do Porto de Santos, no litoral paulista.

“Será construída de maneira transversal, entre o Ministério, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o Governo do Estado de São Paulo e o Porto de Santos, para que se possa avançar na concessão”, disse ele aos jornalistas na quinta-feira (5), após a apresentação dos planos setoriais do Governo Federal para portos, aeroportos e ferrovias.

Com cerca de 860 metros de extensão, o projeto do túnel submarino que será construído entre as cidades de São Paulo promete melhorar significativamente o tráfego na região. Costa Filho ressaltou

que a expectativa é que sejam entregues dentro do prazo as propostas de parceria público-privada (PPP) da concessão ao Tribunal de Contas da União (TCU) no próximo ano.

“A ideia é que a gente possa, ainda em 2025, realizar essa grande licitação, que será a maior obra do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), a qual demorou quase 100 anos para sair do papel, com um valor aproximado de R$ 6 bilhões, e será muito importante não só para o desenvolvimento de Santos, mas para todo o Brasil”, finalizou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

NACIONAL - SUZANO INAUGURA A MAIOR FÁBRICA DE CELULOSE DO MUNDO

Unidade de Mato Grosso do Sul recebeu R$ 22,2 bilhões em investimentos e deve gerar mais de 3 mil empregos diretos
Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A nova unidade tem capacidade para produzir cerca de 2,55 milhões de toneladas de celulose de eucalipto por ano, elevando a produção total da Suzano para 13,5 milhões

A Suzano inaugurou na última quinta-feira (5) sua nova fábrica de celulose em Ribas do Rio Pardo, Mato Grosso do Sul. O empreendimento, considerado o maior do mundo em linha única, recebeu um investimento de R$ 22,2 bilhões, o maior da história da empresa em seus 100 anos e um dos mais significativos aportes privados no Brasil entre 2021 e 2024. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) participou da cerimônia.

A unidade tem capacidade para produzir cerca de 2,55 milhões de toneladas de celulose de eucalipto por ano, elevando a produção total da Suzano para 13,5 milhões de toneladas anuais, um aumento de 20%.

Durante a cerimônia, Lula destacou a importância dos trabalhadores no sucesso do empreendimento: “Eu sempre digo que a gente só consegue colher aquilo que a gente planta. Se a gente semear bem, se a gente adubar bem, se a gente colocar água, a gente vê crescer uma floresta”.

O presidente também ressaltou o impacto econômico da iniciava: “Outra sorte que eu tenho é que a massa salarial cresceu 11,9%. É o maior crescimento desde que a gente começou a medir. É esse país que vou entregar: com a economia crescendo, o povo consumindo, o mercado reclamando. E as empresas que investem na produção fazendo investimento concreto”.

Nas redes sociais, Lula reforçou a relevância do projeto: “Inauguramos a maior fábrica de celulose do mundo, em Mato Grosso do Sul. Quando dissemos que voltaríamos para reindustrializar o Brasil, não estávamos brincando. Estamos valorizando a geração de empregos e as empresas privadas que querem investir na cadeia produtiva do nosso país. E está dando resultados”.

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, presente no evento, definiu a inauguração como uma transformação regional: “É uma verdadeira revolução para a região. Nós vamos mudar o nome do estado, quem sabe, para o estado da celulose, porque aqui é o vale mundial da celulose”.

Esma-se que a nova fábrica gere mais de 3 mil empregos diretos nas áreas industrial, florestal e logística. Com esta unidade, a Suzano passa a operar três fábricas em Mato Grosso do Sul, alcançando uma capacidade instalada de 5,8 milhões de toneladas anuais no estado.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, ressaltou o impacto social do empreendimento: “A massa salarial alcança o maior valor na história desse país. Cerca de 8 milhões de pessoas deixaram a extrema pobreza e a pobreza. E esse empreendimento contribui com isso, não só na construção, mas, agora com 3 mil empregos diretos e mais outros tantos indiretos”.

Sustentabilidade
Beto Abreu, diretor-presidente da Suzano, destacou o modelo sustentável da fábrica: “É um exemplo de industrialização, porque além de produzir 2,5 milhões de toneladas de celulose, temos na verdade um polo industrial. O ácido sulfúrico é produzido com uma fábrica aqui. O peróxido é produzido com uma fábrica aqui. O gás que nós precisamos, produzimos através da biomassa localmente. E toda a energia que esse polo industrial precisa, também produzimos de forma renovável, abastecendo todo esse polo industrial e ainda tendo energia suficiente para colocar no grid e abastecer todas as residências do estado do Mato Grosso do Sul com 3 milhões de habitantes”.

A unidade é autossuficiente em energia e gera um excedente de 180 megawatts (MW) médios, suficiente para abastecer uma cidade comais de 2milhões de habitantes por um mês.

O vice-presidente Geraldo Alckmin elogiou o projeto: “Quero saudar aqui esse grande investimento. Uma indústria que é a mais moderna, eficiente, exportadora, que é tudo que o Brasil precisa. Melhorar a balança comercial, gerar emprego, renda ambientalmente, reutiliza água, gera energia com biomassa, não utiliza mais combustível fóssil, é desenvolvimento sustentável”.

Lula cumprimenta o presidente do conselho de administração da Suzano, David Feffer: ele destacou a importância dos trabalhadores e o impacto econômico do empreendimento

O governador de Mato Grosso do Sul, Eduardo Riedel (PSDB), celebrou a importância da fábrica para o estado: “Ao completar 100 anos e ao celebrar a inauguração de uma das maiores fábricas do mundo, as mais modernas, com certeza a Suzano está oportunizando cidadania e dignidade para as pessoas, que é a consequência de todo esse movimento”.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

INTERNACIONAL - PETROBRAS E ECOPETROL FAZEM MAIOR DESCOBERTA DE GÁS DA COLÔMBIA

Estudo aponta reservas que podem dobrar o estoque do país; produção deve começar em até três anos
Da Redação ***redacao.jornal@redebenews.com.br***

O investimento total previsto pelas duas petroleiras é de US$ 4,1 bilhões, sendo US$ 1,2 bilhão para a fase exploratória e US$ 2,9 bilhões para o desenvolvimento da produção. Foto: Divulgação/Petrobras

A Petrobras e a petroleira colombiana Ecopetrol anunciaram na quinta-feira, dia 5, a “maior descoberta de gás da história da Colômbia”. A descoberta foi realizada em uma área marítima localizada a 77 quilômetros de Santa Marta, conforme comunicado das duas estatais.

Estudos de campo indicaram “volumes de gás superiores a 6 trilhões de pés cúbicos in situ (6 terapés cúbicos)”, o que pode permitir que “a Colômbia aumente suas reservas atuais em 200%”, segundo a Petrobras em comunicado ao mercado financeiro.

A descoberta foi viabilizada pela perfuração do poço Sirius-2, iniciada em 19 de junho, em uma área com profundidade de água de 830 metros, no bloco GUA-OFF-0. A produção de gás natural deve

começar em cerca de três anos, após a obtenção de licenças ambientais e avaliação da viabilidade econômica para ambas as empresas.

A estimativa é que a produção alcance “cerca de 13 milhões de metros cúbicos por dia durante dz anos”, com base em quatro poços produtores. O investimento total previsto pelas petroleiras é de US$ 4,1 bilhões, sendo US$ 1,2 bilhão para a fase exploratória e US$ 2,9 bilhões para o desenvolvimento da produção.

No momento, as empresas iniciarão a coleta de dados ambientais e geológicos, considerados “essenciais” para “a instalação do gasoduto que transportará o gás natural do campo para a unidade de tratamento em terra” e para os “sistemas de produção no leito marinho”, informou a Petrobras.

“Com a descoberta de um grande volume potencial de gás natural, serão iniciados os procedimentos socioambientais e de licenciamento necessários para o transporte do gás até os centros de consumo”, destacou a estatal no comunicado.

A Ecopetrol, por sua vez, afirmou que a descoberta faz parte de seu “compromisso de incorporar o gás natural que o país precisa para fortalecer a segurança energética”.

Além disso, a Petrobras reiterou seu compromisso com práticas ambientais e sociais em suas operações na Colômbia, “reconhecendo a importância do diálogo com as comunidades locais e de acordo com os requisitos legais do país”.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

REGIÃO NORDESTE - PORTO DO ITAQUI BATE RECORDE COM MOVIMENTAÇÃO ÚNICA DE FERTILIZANTES

O berço 99 do complexo maranhense recebeu o navio Affinity Diva, proveniente da China, com quase 80 mil toneladas do produto
Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redebenews.com.br

Utilizando guindastes de terra, o Porto do Itaqui alcançou, segundo a Autoridade Portuária, uma taxa média de 500 toneladas por hora, superando a média regional de 300 toneladas. Foto: Divulgação

O Porto do Itaqui (MA) atingiu um marco histórico em sua operação nesta semana. O berço 99 recebeu no último domingo (1º) o navio Affinity Diva, vindo da China, com quase 80 mil toneladas de fertilizantes, estabelecendo o recorde de maior carga do tipo descarregada em um único navio no porto. Em nota, a Autoridade Portuária afirmou que este feito consolida o complexo como um dos principais hubs de fertilizantes do Brasil, atendendo à crescente demanda do agronegócio nacional.

Somente neste ano o porto já movimentou um total de 3.613.260 toneladas de fertilizantes. “O porto, referência em logística e eficiência, demonstrou sua capacidade operacional ao realizar a descarga dessa carga de forma ágil e eficaz”, afirmou a administração do cais maranhense. Utilizando guindastes de terra, o Porto do Itaqui alcançou uma taxa média de 500 toneladas por hora, superando a média regional de 300 toneladas por hora.

“A eficiência alcançada nesta operação reflete a capacidade do Porto do Itaqui de atender a demandas de grande escala, oferecendo soluções ágeis e confiáveis para nossos clientes”, afirmou o gerente de Logística, Gervásio Reis.

Segundo Reis, o Porto do Itaqui tem sido referência no transporte e movimentação de fertilizantes desde a década de 1990, sendo um dos principais pilares para a logística dessa carga no Brasil. “A operação não apenas reforça a posição do porto como um elo fundamental para o agronegócio, mas também destaca o fortalecimento das parcerias entre os sete clientes envolvidos na operação. Todos eles, localizados no Distrito Industrial da Vila Maranhão, operam em conjunto, contribuindo para a eficiência da movimentação”, diz ele.

A integração, de acordo com ele, reflete a maturidade da comunidade portuária e o crescimento conjunto do Porto do Itaqui e seus parceiros. “Essa operação não apenas fortalece os clientes de fertilizantes, mas também demonstra como o Itaqui cresce junto com seus parceiros, consolidando-se como uma das melhores opções logísticas do país”, concluiu.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

REGIÃO SUDESTE - MG LANÇA SISTEMA QUE FACILITA IMPORTAÇÕES PELAS EMPRESAS DO ESTADO

Chamada de e-Comext, nova plataforma estará ligada ao Siscomex do Governo Federal
Da Redação ***redacao.jornal@redebenews.com.br***

Já nas fases de teste, o e-Comext reduziu para 20 minutos processos que normalmente levavam dois dias para serem executados, a depender da complexidade da análise. Foto: Tânia Rego/Agência Brasil

O Governo de Minas Gerais lançou a plataforma e-Comext, novo sistema que vai representar benefícios em tempo e burocracia para as empresas mineiras que trabalham com importações. O novo recurso foi desenvolvido pela Secretaria de Estado de Fazenda (SEF) e está interligado ao Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), do Governo Federal.

O e-Comext atuará junto ao Siscomex a partir dos dados da Declaração Única de Importação (Duimp). O contribuinte usará o novo sistema estadual para o preenchimento da “Solicitação de Pagamento e Exoneração do ICMS” — imposto que deve ser arrecadado pelo estado.

A nova plataforma simplificou e agilizou a liberação estadual da mercadoria importada (visto eletrônico), pois parte dos documentos exigidos pela Fiscalização é recepcionada pelo e-Comext diretamente do sistema federal. A distribuição das solicitações para análise fiscal ocorre automaticamente e há a geração das guias de recolhimento tributário e da Guia de Liberação da Mercadoria Estrangeira (GLME) pelo próprio sistema.

De acordo com o governo mineiro, durante as fases de teste, o sistema conseguiu reduzir para 20 minutos processos que normalmente levavam cerca de dois dias para serem executados, a depender da complexidade da análise. “O e-Comext traz os aspectos de usabilidade e simplificação, fazendo com que seja mais rápido todo o processo de comércio exterior dentro de Minas Gerais. Somos o segundo estado do país a se adaptar ao sistema, e é com muita satisfação que nós o disponibilizamos para toda a cadeia do comércio exterior”, comentou o secretário estadual de Fazenda, Luiz Claudio Gomes.

Segundo o Executivo mineiro, a integração com o Governo Federal também vai melhorar a conformidade fiscal, pois, ao supervisionar o pagamento do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) sobre importações, o e-Comext reduz o risco de inadimplência.

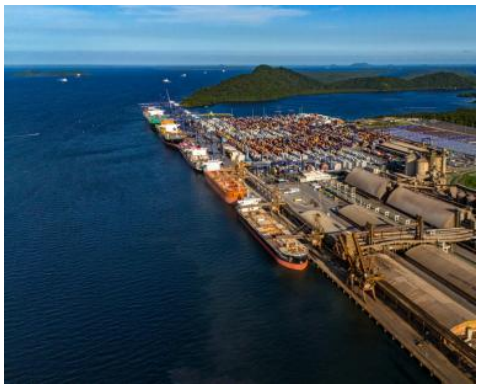
O e-Comext ficará disponível de acordo com as etapas de substituição da antiga Declaração de Importação (DI) pela Duimp, estipuladas pelo Governo Federal em um calendário de três fases: modal marítimo, modal aéreo e modal terrestre.

Funcionalidades
Dentre as principais vantagens do e-Comext estão o monitoramento da importação em tempo real e o histórico de transações, o que possibilita às empresas importadoras e despachantes aduaneiros a simplificação e transparência dos processos.

O sistema faz cruzamentos automáticos de dados e sinaliza operações que merecem atenção, como divergências no valor das mercadorias ou omissão de informações. Isso facilita a identificação de inconsistências, reduz a necessidade de auditorias manuais, possibilita a orientação das empresas quanto a sua conformidade tributária, fornece alertas sobre pendências e indica as instruções para regularização.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

REGIÃO SUL - PORTO DE PARANAGUÁ AMPLIA CAPACIDADE COM CALADO DE 13,1 METROS

Nova medida foi anunciada pela Autoridade Portuária após obras de dragagem e derrocagem
Por CÁSSIO LYRA ***cassio.lyra@redebenews.com.br***



A capacidade de carregamento dos navios de granéis sólidos em Paranaguá aumentará cerca de 2 mil toneladas, tanto para recebimento de cargas quanto para embarques. Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

A Portos do Paraná anunciou nesta semana o aumento operacional no calado em diversos pontos da Baía de Paranaguá. O calado teve aumento de 30 centímetros, passando para 13,1 metros. De acordo com a Autoridade Portuária, a capacidade de carregamento dos navios de granéis sólidos terá um acréscimo de cerca de 2 mil toneladas, tanto para recebimento de cargas quanto para os embarques.

A atualização do calado operacional entrou em vigor no final de novembro e foi divulgada na Portaria nº 306/2024, da Norma de Tráfego Marítimo e Permanência nos Portos de Paranaguá e Antonina – Edição 2024.

“Essa conquista operacional só foi possível graças à finalização das obras de derrocagem e ao trabalho conjunto entre a Portos do Paraná, a Marinha do Brasil através da Capitania dos Portos do Paraná, a Praticagem local e a comunidade portuária de um modo geral. A medida proporciona mais segurança operacional e eleva a produtividade das operações, principalmente na exportação de soja e importação de fertilizantes”, destacou Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

Segundo a Autoridade Portuária, com a remoção de parte da Pedra da Palangana, localizada no canal de acesso, a passagem entre o canal de acesso a Paranaguá e Bacia de Evolução, foi facilitada, trazendo mais segurança e reduzindo os riscos das manobras.

Além do aumento de calado, foi retirada a restrição para o uso de maré, sendo possível navegar com o calado de 13,10 m na maré zero, o que amplia ainda mais as janelas de navegação na Portos do Paraná.

“Com o calado maior, vamos poder receber navios mais pesados, que realizarão manobras e operações com maior segurança e eficiência no Porto de Paranaguá. Além disso, a redução do

tempo de espera para atracação e desatracação oferece uma vantagem financeira aos clientes, que podem operar um volume maior de mercadorias em uma única viagem de forma mais rápida", explicou Garcia.

Ampliações
Ao todo, 11 berços e dois píeres também tiveram aumento de calado. O berço 201, que compõe o corredor de exportação oeste, e os berços 202 e 204, responsáveis pela movimentação de granéis sólidos de exportação e carga geral, passaram de 12,8m para 13,1m.

Os berços 209 e 211, dedicados à movimentação de fertilizantes, assim como os berços 212, 213 e 214, conhecidos como o corredor de exportação leste, também tiveram o aumento de 12,8m para 13,1m. Parte do berço 208, que opera fertilizantes, passou de 11 metros para 13,1m.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

REGIÃO NORTE - POLO INDUSTRIAL DE MANAUS SUPERA R$ 170 BI ATÉ OUTUBRO

Valor é 14,43% maior comparado ao faturamento obtido nos 10 meses do ano passado, de R$ 148,96 bi
Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

Dados da Suframa também revelam que as exportações contabilizaram US$ 541.54 milhões nos 10 primeiros meses deste ano, o que representa aumento de 14,16% na comparação com o mesmo período de 2023. Foto: Agência Brasil

O Polo Industrial de Manaus (PIM) registrou faturamento de R$ 170,44 bilhões nos dez primeiros meses deste ano, o que representa crescimento de 14,43% em relação ao desempenho em igual intervalo de 2023 (R$ 148,96 bilhões). Em dólar, o faturamento do PIM no período de janeiro a outubro também teve variação positiva – os US$ 31.96 bilhões faturados foram 7,33% maior que o montante de US$ 29.77 bilhões obtido no mesmo período de 2023.

Os indicadores de desempenho do PIM, sistematizados e publicados pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), também revelam exportações de US$ 541.54 milhões nos dez primeiros meses deste ano, o que representa aumento de 14,16% na comparação com o mesmo período do ano passado (US$ 474.36 milhões).

Com relação à mão de obra, o PIM fechou outubro com um total de 125.277 trabalhadores, entre empregos diretos, temporários ou terceirizados. Na comparação com outubro de 2023 (115.947 trabalhadores), a variação foi positiva em 8,04%. Com os resultados apurados até outubro deste ano, a média mensal de empregos diretos gerados pelo PIM, em 2024, é de 121.748 trabalhadores.

Segmentos e produtos
Os cinco segmentos industriais com maior volume de faturamento nos dez primeiros meses deste ano foram Bens de Informática (faturamento de R$ 39,12 bilhões), Eletroeletrônico (R$ 30,8 bilhões), Duas Rodas (R$ 30,65 bilhões), Químico (R$ 16,99 bilhões) e Termoplástico (R$ 15,33 bilhões). Todos esses subsetores também apresentaram crescimento de, no mínimo, 7,06% entre janeiro e outubro, sendo os subsetores Termoplástico e de Duas Rodas os maiores destaques, com crescimentos de 20,64% e 18%, respectivamente, ante o resultado obtido no mesmo período de 2023.

As linhas de televisores com tela de LCD e OLED, com 11.936.285 unidades produzidas nos dez primeiros meses deste ano, obtiveram aumento de 11,57% na comparação com igual período de 2023 (10.698.840 unidades). Outros produtos que também se destacaram incluem as motocicletas,

motonetas e ciclomotos, com 1.543.372 unidades produzidas e aumento de 12,99%; condicionadores de ar do tipo split system, com 4.809.160 unidades e aumento de 51,25%; condicionadores de ar de janela ou de parede de corpo único, com 354.649 unidades e aumento de 111,87%; monitores com tela de LCD para uso em informática, com 2.751.510 unidades e aumento de 36,79%; fornos micro-ondas, com 4.583.332 unidades e aumento de 45,67%; e tablets, com 1.388.653 unidades e aumento de 22,2%.

Avaliação
De acordo com o superintendente da Suframa, Bosco Saraiva, a Zona Franca de Manaus está próxima de fechar 2024 com um novo recorde de faturamento. “Deveremos chegar até o final deste ano com um faturamento próximo de R$ 200 bilhões, o que será mais um marco na história da indústria da ZFM. Temos também que ressaltar os resultados expressivos de mão de obra, que muito nos satisfazem, pois nossa media mensal superior a 120 mil empregos diretos até outubro mostra que conseguimos gerar cerca de 8,5 mil novos empregos somente neste ano”, destacou Saraiva.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/12/2024

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ANTT MODERNIZA PAGAMENTO DO VALE-PEDÁGIO OBRIGATÓRIO
Informações: ANTT (06 de dezembro de 2024)

A partir de 1º de janeiro de 2025, será permitido apenas o uso de modelos de Vale-Pedágio eletrônico

A partir do dia 1º de janeiro de 2025 o Vale-Pedágio obrigatório passará a valer de forma eletrônica, com o uso de TAGs. Dessa forma, os modelos operacionais atuais, cartão e cupom, serão descontinuados. Uma nova regra foi estabelecida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio da Resolução nº 6.024, de 3 de agosto de 2024.

A mudança tem como principais objetivos aumentar a eficiência, a segurança e o cumprimento das normas no transporte rodoviário de cargas, além de adequar o Vale-Pedágio obrigatório às novas tecnologias para a cobrança de pedágio, como o Free Flow (Sistema de Pedagiamento Eletrônico). A exigência do uso de sistemas eletrônicos, como TAGs, praticamente elimina os meios de pagamento financeiros, reduz o tempo de espera em praças de pedágio, permitindo maior previsibilidade no planejamento logístico de transportadores e embarcadores.

De acordo com o superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC/ANTT), José Aires Amaral Filho, essa mudança permitirá que os transportadores tenham mais segurança jurídica e que tenham uma fiscalização mais eficaz e eficiente sobre o pagamento antecipado do Vale-Pedágio obrigatório. “O pagamento automatizado, compatível com a tecnologia Free Flow , não apenas reduz as evasões de pedágio, mas também fortalece a adesão ao Vale-Pedágio obrigatório, um direito essencial conquistado pelos transportadores. Com isso, teremos menos tempo de espera para caminhoneiros, filas reduzidas nas praças de pedágio e uma logística mais eficiente, contribuindo diretamente para a redução de custos no transporte e para a competitividade do setor no país”, destacou Amaral.

Os embarcadores ou equiparados que não utilizam as TAGs como meio de antecipação do Vale-Pedágio deverão obrigatoriamente até o dia 31 de dezembro de 2024 para fazer a migração.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/12/2024

PRESIDENTE DO IBL PRESTIGIA APRESENTAÇÃO DO 31º PRÊMIO CNT DE JORNALISMO

Informações: IBL (06 de dezembro de 2024)

O presidente do Instituto Brasil Logística, Ricardo Molitzas, que também é diretor-executivo da SOPESP, participou, na noite da última quarta-feira (04), na solenidade de entrega do 31º Prêmio CNT de Jornalismo. A edição deste ano conta com 312 trabalhos inscritos, avaliados por critérios como impacto no setor de transporte, relevância social, criatividade e originalidade.

O prêmio é um dos mais tradicionais no jornalismo nacional. São estudos políticos avaliados de todo o país sobre transporte e trabalhadores do setor, com a intenção de alertar a sociedade e o poder público sobre a importância da atividade nos âmbitos econômico, social e cultural do Brasil.

O evento destacou o papel transformador do jornalismo em abordar temas essenciais para o futuro do transporte e da sociedade, reforçando a importância de iniciativas que conectem sustentabilidade, inovação e progresso.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/12/2024

MINISTRO DIZ QUE PROJETO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ DEVE SER ENCAMINHADO AO TCU PARA LICITAÇÃO EM 2025

Informações: G1 (06 de dezembro de 2024)

Declaração do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, aconteceu em um evento em Brasília (DF). Obra é aguardada há quase 100 anos na Baixada Santista.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o projeto do túnel Santos-Guarujá, no litoral de São Paulo, deve ir para o Tribunal de Contas da União (TCU) no próximo mês de janeiro para que a licitação seja realizada ainda em 2025. A declaração sobre a obra, aguardada há quase um século na Baixada Santista, aconteceu na saída de um evento em Brasília (DF).

Costa Filho afirmou que o objetivo é encaminhar o projeto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e ao TCU. “Para que a gente possa, ainda no ano de 2025, fazer essa grande licitação que será, sem dúvida alguma, a maior obra do PAC [Programa de Aceleração do Crescimento]”, complementou ele.

O ministro acrescentou que uma comissão de licitação será criada na próxima semana junto ao Governo do estado de São Paulo, à Antaq e ao Porto de Santos. De acordo com ele, os prazos serão cumpridos porque os trabalhos estão dentro do cronograma.

“Uma obra que demorou […] quase 100 anos para sair do papel, na ordem de quase seis bilhões de reais, será muito importante para o desenvolvimento, não só de Santos, mas de todo o Brasil”, destacou o ministro.

Questionado sobre a fala do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), a respeito do projeto depender do ministério dele para sair do papel, Costa Filho disse não ter sentido o apontamento como uma crítica, uma vez que o trabalho é feito coletivamente.

O túnel

Atualmente, a travessia é feita por balsas. O projeto consiste na construção de um túnel para realizar uma ligação seca das regiões de Outeirinhos e Macuco, em Santos, no distrito Vicente de Carvalho, em Guarujá.

Além da passagem de veículos, o túnel deve contar com uma área para ciclistas e pedestres. O projeto também prevê seis vias de pista — três faixas por sentido, sendo uma delas adaptável ao Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Com o túnel, a travessia entre os municípios poderá ser realizada em menos de cinco minutos. Além disso, ela não será suscetível a neblinas, ressacas ou mesmo aos impactos de navios que atracam no Porto de Santos.

Qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP) e integrado ao PAC, o projeto é estimado em aproximadamente R$ 6 bilhões, que serão custodiados por três frentes: Governo de São Paulo, União e setor privado. As obras deverão gerar aproximadamente 9 mil empregos.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/12/2024

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

ENTREVISTA: 'OPOSIÇÃO A LULA ESTÁ DENTRO DO PRÓPRIO GOVERNO', DIZ EX-PRESIDENTE DA PETROBRAS

Para o ex-senador, filiado ao PT, chefe do Executivo erra ao manter na base aliada partidos que criam dificuldades no Congresso e crises dentro do próprio governo, como a que resultou em sua demissão
Por Geralda Doca, Bernardo Lima e Thiago Faria — Brasília

O ex-presidente da Petrobras Jean Paul Prates — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Sete meses após ser demitido da presidência da Petrobras, Jean Paul Prates rompeu o silêncio pela primeira vez para contar sua versão de como foi a conturbada saída da empresa. Em entrevista ao GLOBO, afirmou acreditar ter contrariado interesses "que certamente não estava atento" e, embora diga não saber quais eram, aponta o ministro Alexandre Silveira, de Minas e Energia, como um dos responsáveis por convencer o presidente Luiz Inácio Lula da Silva a tirá-lo do cargo.

Ele relatou ter ficado incomodado com a presença de Silveira no gabinete de Lula quando foi comunicado da demissão.

— Foi muito desagradável — relembra Prates, que ainda busca uma audiência com o presidente para "passar a situação a limpo".

Prates recebeu reportagem na sua rápida passagem por Brasília, no hotel onde estava hospedado. Trazia um terço sobre a mesa. Sobre sua sucessora, Magda Chambriard, o ex-dirigente disse crer que a opção foi colocar no cargo alguém que "não vá criar caso" e que dependa mais de quem a indicou, em uma referência a Silveira.

Para o ex-senador, filiado ao PT, Lula erra ao manter na base aliada partidos que criam dificuldades no Congresso e crises dentro do próprio governo, como a que resultou em sua demissão.

— A oposição está dentro do próprio governo — afirmou.

Ficou alguma mágoa da forma como o senhor foi demitido pelo presidente Lula, na presença dos ministros Alexandre Silveira (Minas e Energia) e Rui Costa (Casa Civil)?
Na hora foi muito desagradável, mas depois entendi a situação. Houve uma última conversa em que o presidente me disse: “você não está recuando, tem alguns pontos de vista aqui dos ministros”. E eu falei: "eu não posso (recuar), porque eu sei o que eu estou fazendo. Sinta-se à vontade, o cargo é seu”. Aí ele respondeu que iria me substituir. Refletindo muito sobre aquela cena, eu percebi que o presidente estava desgastado com o embate, não era comigo. Tanto que depois houve um contato dele por uma pessoa dizendo: “vamos conversar, aquele momento ali não foi muito legal”. Ele estava pressionado e as pessoas ali aproveitaram a circunstância. Não tinha a ver com a Petrobras, nunca teve, na verdade. Não tenho ressentimentos, não existe mágoa com o presidente, nem mesmo com os ministros, porque é o jogo da política. Eu perdi essa batalha.

O senhor falou com o presidente depois?
Não, só através de outras pessoas.

O que o senhor acha que pesou mais para a sua demissão?
Foram falsas crises criadas para fragilizar a presidência da Petrobras. Por qual razão, eu não sei. Um dia vai se descobrir. Mas não havia crise do gás, não havia crise na fábrica de fertilizantes, também não teve crise dos estaleiros. Nós tínhamos programado, inclusive, um negócio chamado Mar de Oportunidades, que era um programa de resgate de estaleiros que nunca foi lançado. Foi apresentado à Casa Civil e foi engavetado, porque disseram que era mais do mesmo e não era. E, por fim, não havia crise de dividendos. Tanto não havia que os dividendos foram pagos agora.

Qual interesse o senhor acredita ter contrariado?
Haviam alguns outros interesses envolvidos, provavelmente, que eu certamente não estava atento. Talvez alguma coisa com relação ao próprio plano estratégico, à política, indicação de algumas pessoas na Petrobras que desagradaram. Pontualmente, foram coisas muito pequenas.

O senhor atribui a esses mesmos interesses as trocas nas diretorias que ocorreram após sua saída e, neste momento, as disputas no Conselho de Administração?
O desgaste com o Alexandre (Silveira) ocorreu inclusive por conta dessas coisas. O problema não era com o fato de o ministro indicar conselheiro, mas alguns conselheiros, alguns, é bom que se diga, começaram a deliberadamente dificultar as coisas. A gente levava para a pauta, não evoluía, e o próprio presidente do conselho falava: “você tem que falar com o ministro, tem que pedir para ele". Para a presidência da Petrobras, isso é absurdo. A empresa é vinculada ao Ministério de Minas e Energia, ela não é subordinada.

Para o senhor, isso configurou uma interferência do governo?
Não acho que seja interferência. Interferência pode haver, porque o governo é o acionista majoritário, mas faz parte de uma lacuna de governança essa nebulosidade de até onde você você pode mexer numa diretoria, ou pior ainda, numa gerência. A forma de dar comandos ao presidente da Petrobras e à sua diretoria é o Conselho de Administração. Então, a ordem dada pelo ministro ou mesmo pelo presidente da República tem que ser comunicada. E essa é a falha da governança que ainda existe na Petrobras. Eu diria que 98% da governança está perfeita. Os 2% que faltam são exatamente a lacuna de como o governo, sendo acionista majoritário, se comunica e organiza as diretrizes e instruções que ele dá para a diretoria.

Diante do histórico de ingerências, loteamento político, escândalo da Lava-Jato, o senhor acredita que esse modelo deveria mudar?
Não é mudar o modelo, o modelo está ótimo. A Lava-Jato foi construída em cima da governança da Petrobras. Só existiu porque havia elementos, fluxos e coisas que foram registrados lá. Jamais haveria uma Lava-Jato no Dnit, no Dnocs, na Codevasf, porque não tem como, quem entra lá apaga a prova. Paga isso, faz isso, faz aquilo, não tem governança nenhuma. Zero.

Então como enfrentar esses 2% que faltam para melhorar a governança?
Talvez o presidente da República poder escolher o presidente da Petrobras, uma diretoria e eles terem um mandato, por exemplo, para fazer as coisas. Teria que ter muito mais cuidado ao designar

essas pessoas, porque elas teriam um mandato. E, no dia a dia, as instruções do governo também teriam que ter um ritual, um rito, para serem passadas.

Como avalia os resultados apresentados pela nova presidente, Magda Chambriard?
Eu não vou julgar os resultados, até porque ainda não estão consolidados. Prefiro me abster de comentar resultados nesse momento, até pela minha situação também. Quem deve comentar isso são as pessoas que estão lá, que, aliás, comentam muito pouco. Agora, o que eu acho que a gente tem que comentar é o que será a Petrobras daqui para a frente. Nós estávamos buscando fazer o ponto de inflexão para a transição energética, que não havia sido feito antes. A gente já estava atrasado dez anos. Eventualmente, é possível adotar uma posição um pouco mais comedida e dizer: "vou fazer aqui o arroz com feijão, o petróleo mesmo, e ver o que vai dar". A meu ver, isso já foi experimentado antes. Na época da presidente Graça Foster, ela fez isso por necessidade, porque pegou a ressaca da Lava-Jato. Ela travou a empresa toda.

O senhor vê a presidente Magda nesse mesmo momento?
É a impressão que dá, pelo menos no discurso, não sei se na prática. Continuar fazendo o que estava sendo feito, mas sem botar a cabeça fora. A gente já não vê mais falar de determinados assuntos. Se a política energética não está clara, ou melhor, está claro que ela é influenciada por quem tem mais prestígio junto às autoridades, a tendência é distorcer o processo natural de transição energética.

O senhor vê ação de algum lobby específico para ela ter sido escolhida para o cargo?
Não acredito que ela tenha sido colocada por algum lobby, mas acredito que tenha havido uma alteração para colocar uma pessoa que dependa mais da decisão de quem indicou. Eu, no caso, fui colocado diretamente pelo presidente da República, num momento onde ele tinha acabado de ganhar a eleição. Agora é diferente. Eu fui tirado por uma congeminação de factóides e de intrigas. Então, provavelmente, a origem dessa indicação foi de colocar uma pessoa que não vá criar caso. Não posso dizer que tenha sido algum grupo de interesse específico, isso eu não tenho a menor condição de afirmar.

Uma das questões não resolvidas da sua gestão foi a questão da Margem Equatorial, que sofre resistências do Ibama e da ministra Marina Silva (Meio Ambiente). O senhor acha que tem chance de avançar?
Tive conversas com a ministra Marina, com o Rodrigo Agostinho, do Ibama, e a nossa previsão era de que em outubro a gente anunciaria um acordo. A ideia era mostrar que essa perfuração é investigatória, ela é simplesmente de exploração, e que nós teremos um outro período de discussão, mais severo, quanto às instalações de produção. É uma sonda fazer três ou quatro furos, exploratórios, tirar os testemunhos, e dizer que tem óleo. Só isso. Aí para tudo. E aí vem outra guerra, para pegar outra licença.

Uma vez que se encontre óleo lá, tem como parar?
Não é imparável. Mas esse é um argumento dela que eu respeito. Só que meu argumento contrário é que a gente está fazendo o nosso dever de casa. Eu estou entrando em eólica offshore, estou entrando em hidrogênio, estou, inclusive, ajudando o Brasil a trilhar esse caminho. Mas é preciso continuar com o meu fluxo de caixa e ele vai ser severamente afetado pelo declínio da produção da Bacia de Campos. Então me deixa ter pelo menos uma expectativa de ter reserva aqui e vamos discutir novamente.

A nova gestão da Petrobras cancelou o contrato da Unigel, assinado na sua gestão, que o TCU apontou irregularidades. Como o senhor viu essa decisão? O contrato perdeu o seu propósito. Era um contrato de emergência. Uma das coisas que a fábrica de intrigas fez foi transformar aquele contrato como se fosse uma coisa obscura, alguma coisa de interesse particular ou estranho. Não tinha nada disso. São duas unidades que os trabalhadores reivindicavam, inclusive, que não parassem, porque seriam demitidas 250 pessoas, mais até, e que estavam com um grupo que arrendou da Petrobras.

O TCU apontou que o contrato geraria um prejuízo de mais de R$ 400 milhões à Petrobras.

Eu fui explicar ao TCU, eles aceitaram inicialmente, mas depois o contrato foi se deteriorando e aí virou realmente um prejuízo só. Na época eu expliquei que não era prejuízo. Tinham três cenários: um custava 3, o outro 2 e um outro 1, mas todos custavam alguma coisa. Era um contrato ponte, de oito meses. Durante esse período, as duas empresas iam conversar, porque enquanto elas estavam conversando, as plantas estavam paradas e as pessoas iam ser demitidas.

O senhor tem planos de voltar a disputar um cargo político?
Não. Zero intenção de disputar. Eu saí da Petrobras e ninguém me ofereceu nada. Acho que a forma pela qual tudo aconteceu foi tão bem feita que pessoas devem ter pensado: alguma coisa ele fez, sendo que eu não fiz nada. Não roubei, não traí o presidente, tudo era balela. Eu conto nos dedos de uma mão pessoas do PT que me ligaram e foram meus amigos até esse momento.

Acredita que sua imagem foi prejudicada?
Não acho que ficou prejudicada. É uma opção minha baseada numa convicção que o partido é o técnico do político. Se eu estou na política partidária e eleitoral, o meu técnico não sou eu, o meu técnico é o partido. Neste momento compreendi que a mensagem é: "você não está escalado para nada". Então, vou cuidar da minha vida porque eu não tenho política como profissão. Minha profissão é executivo e gestor público ou privado de recursos naturais e energia.

E como vê a estratégia do PT em relação à governabilidade, ao abrir espaços para partidos de centro, como o PSD, do ministro Silveira?
As circunstâncias mudaram muito. O que antes o governo controlava com ministérios, abrindo espaços, hoje não controla mais. Acabamos de ver uma votação em que dois partidos governistas votaram majoritariamente contra medidas do governo. Falta articulação, mas não é só isso. Falta uma visão de guarda-chuva geral, chamar todo mundo e dizer: "se você é o partido x e tem o delegado, o coronel, o antilulista, ou você trata com esse cara ou tem que sair da base do governo. Vai me devolver o ministério". Tem que haver umbasta para atrair uma base uníssona. A oposição hoje está dentro do governo Lula. Toda crise que acontece não é provocada pela oposição, é pela própria base governista.

Inclusive na que levou à sua demissão?
Inclusive nessa.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/12/2024

MILEI: "MERCOSUL É UMA PRISÃO" PARA OS PAÍSES QUE O INTEGRAM

Em cúpula de chefes de Estado do bloco, em Montevidéu, presidente argentino fez fortes críticas ao Mercosul e pediu flexibilidade para que o bloco deixe de "limitar nossos países"
Por Janaína Figueiredo — Buenos Aires

Presidente da Argentina, Javier Milei, durante reunião de cúpula do G20 — Foto: Domingos Peixoto / Agência O Globo

Como era esperado, o presidente da Argentina, Javier Milei, assumiu nesta sexta-feira a presidência pro tempore do Mercosul, na cúpula de chefes de Estado em Montevidéu, com um discurso duro e profundamente crítico do bloco, ao qual se referiu como “uma prisão que não permite que os países membros possam aproveitar nem suas vantagens comparativas, nem seu potencial exportador”.

Milei disse que falaria mais como economista do que como presidente, e seu discurso enumerou cada uma das falências que o Mercosul tem, na visão do chefe de Estado argentino. Uma das ferramentas do bloco mais atacadas pelo presidente da Argentina foi a Tarifa Externa Comum (TEC), que taxa importações de fora do bloco.

— A rigidez da TEC e outras inumeráveis barreiras não tarifárias, que inventamos ao longo dos anos, tanto para o comércio dentro do Mercosul como com o mundo, estão deterioradas — disse Milei, e acrescentou:

— Nos consolidarmos num bloco comum não apenas não nos fez crescer, mas também nos prejudicou, enquanto vizinhos como Chile e Peru se abriram ao mundo.

Milei, que está entusiasmado com a idéia de negociar um acordo bilateral com os Estados Unidos após a posse de Donald Trump, em 20 de janeiro, algo que o Mercosul proíbe pela chamada regra de negociação “quatro mais um” (ou seja, o bloco com outros blocos ou outros países, em conjunto), assegurou que o modelo atual do bloco está esgotado:

— Temos de buscar uma nova fórmula que nos beneficie a todos, para que todos possamos comercializar mais e melhor, porque o comércio é o que gera prosperidade e vai terminar com o flagelo latino-americano que é a pobreza.

Milei pediu flexibilidade, num claro recado sobre sua intenção de negociar separadamente com os Estados Unidos de Trump.

Fontes do governo argentino confirmaram ao GLOBO que a ideia, conversada com Trump durante a visita do argentino ao resort de Mar-a-Lago, na Flórida, é uma das principais metas do presidente argentino para 2025.

O presidente da Argentina, Javier Milei, e o presidente eleito dos EUA, Donald Trump, durante o evento conservador America First Policy Institute Gala, realizado em Mar-a-Lago, na Flórida, em 14 de novembro de 2024 — Foto: Reprodução

— Enquanto o resto do mundo se expandia, nós dissemos que não aos Estados Unidos, que oferecia um acordo de livre comércio com todo o continente [em referência à proposta de criar uma Área de Livre Comércio das Américas, a Alca, enterrada numa cúpula presidencial na Argentina, em 2005]. Mas essa besteira, fantasiada de nacionalismo, custou caríssimo para nossos povos — assegurou o presidente argentino.

O governo Lula vem acompanhando o que algumas fontes brasileiras chamam de um “momento de ingênua ilusão” de Milei em relação a Trump.

Com o presidente eleito americano ameaçando países — até mesmo México e Canadá — e blocos com aumento de tarifas, muitos no governo Lula duvidam que Trump, de fato, pretenda avançar numa negociação com a Argentina, que possa representar benefícios para Milei.

Mas o presidente argentino, asseguram fontes com acesso à Casa Rosada, está convencido. Se seu governo insistir neste caminho, a reação de Brasília será enfática: “o Brasil é um dos grandes defensores da negociação conjunta desde sempre. Esse é um dos principais do mercado comum e da união aduaneira”, explicou uma fonte diplomática.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/12/2024

STF FORMA MAIORIA PARA VALIDAR CONTRATO INTERMITENTE CRIADO COM A REFORMA TRABALHISTA

Seis ministros votaram para rejeitar ações que contestavam formato de trabalho
Por Daniel Gullino — Brasília

Plenário do STF durante sessão de julgamento — Foto: Antonio Augusto/STF/05-12-2024

O Supremo Tribunal Federal (STF) formou maioria nesta sexta-feira para rejeitar três ações que questionam a validade do contrato intermitente, estabelecido pela reforma trabalhista de 2017. Caso o resultado seja confirmado, esse tipo de modelo de trabalho será validado.

O placar atual é de seis votos a dois pela rejeição. O julgamento ocorre no plenário virtual e está programado para durar até a próxima sexta-feira. Até lá os ministros podem mudar seus votos, pedir vista ou destaque.

O relator é o ministro Edson Fachin, que votou para declarar essa modalidade de trabalho inconstitucional, por avaliar que ela deixa o trabalhador em situação vulnerável. Ele foi acompanhado por Rosa Weber (hoje aposentada). A divergência foi aberta por Nunes Marques e seguida por Alexandre de Moraes, Gilmar Mendes, André Mendonça, Luiz Fux e Cristiano Zanin.

Instituído pela reforma trabalhista, o contrato de trabalho intermitente ocorre quando há uma alternância entre períodos de prestação de serviço e de inatividade — o funcionário pode, por exemplo, trabalhar somente em dias específicos. É preciso, contudo, ser estabelecido por contrato, inclusive com o valor da hora de trabalho, que não pode ser mais baixo do que uma hora do salário-mínimo

As ações foram apresentadas pela Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria (CNTI) e por federações dos empregados em postos de combustível (Fenepospetro) e de trabalhadores de empresas de telecomunicações (Fenattel).

Em seu voto, Fachin afirmou que o contrato intermitente, da forma como foi feito, "não protege suficientemente os direitos fundamentais sociais trabalhistas". Para o ministro, é necessário estabelecer horas mínimas de trabalho e um rendimento mínimo.

Nunes Marques, por sua vez, afirmou que o modelo pode ser aperfeiçoado, mas que funciona como "um instrumento jurídico válido a fim de abrir novas possibilidades ao trabalhador e possui o escopo de proteção social a uma parcela de trabalhadores informais".
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/12/2024

ACORDO MERCOSUL E UE: VENEZUELA ESTÁ INCLUÍDA? CARROS FICARÃO MAIS BARATOS? BRASIL VAI EXPORTAR MAIS?

Entenda, em perguntas e respostas, o que está em jogo no tratado histórico anunciado nesta sexta-feira em Montevidéu
Por AFP — Montevidéu

Bandeiras dos países do Mercosul: assinatura do acordo com a União Europeia pode acontecer nesta sexta-feira — Foto: Juan Mabromata

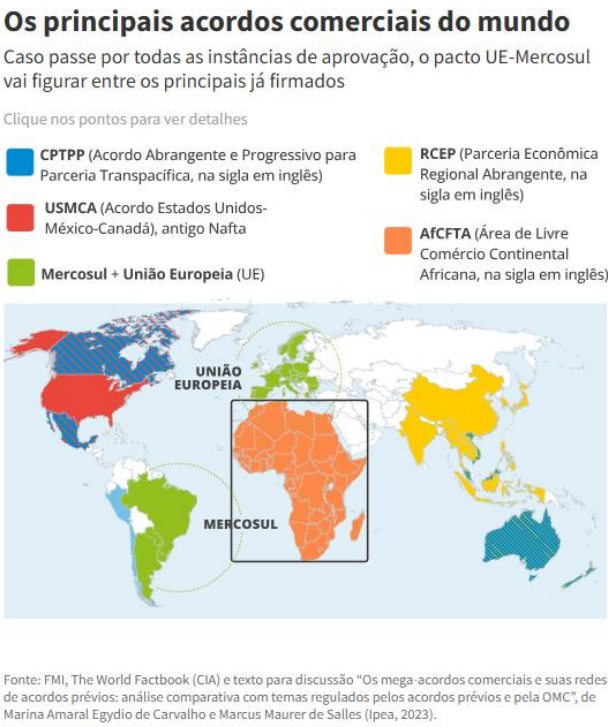
O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e seus pares dos países do Mercosul concluíram nesta sexta-feira, no Uruguai, com a presença da presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, as negociações de um acordo comercial histórico do bloco com a União Europeia.

— Quero parabenizar os negociadores pela determinação. Trabalharam de forma incansável durante anos em prol de um acordo ambicioso e equilibrado, e tiveram sucesso — disse Von der Lyen.

Mas, afinal, o que está em jogo? Quem ganha e quem perde? Entenda, abaixo, em perguntas e respostas.

O que é o acordo União Europeia-Mercosul?

Trata-se de um acordo comercial que o Mercosul irá firmar com a União Europeia. As negociações começaram em 1999, e o tratado busca eliminar a maioria das tarifas entre as duas regiões, criando um mercado de mais de 700 milhões de consumidores e um dos maiores acordos comerciais globais, com PIB de US$ 22 trilhões.



Caso não esteja visualizando o infográfico, clique aqui
https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/12/06/acordo-mercosul-e-ue-venezuela-esta-incluida-carros-ficarao-mais-baratos-brasil-vai-exportar-mais.ghtml

O acordo facilitará a exportação de países sul-americanos para a Europa de produtos como carne, açúcar, arroz e mel. Haverá a ampliação das cotas de exportação. Por outro lado, a UE poderá exportar em condições mais facilitadas veículos, máquinas e produtos farmacêuticos para o Brasil. Veja como é a relação entre os dois blocos hoje:

- A União Europeia é o segundo maior parceiro comercial do Brasil, atrás da China
- A corrente comercial bilateral, de US$ 92 bilhões, representou 16% do nosso comércio exterior em 2023
- O Brasil exportou US$ 46,3 bilhões para a União Europeia em 2023
- O Brasil importou US$ 45,4 bilhões da União Europeia em 2023

Bolívia e Venezuela fazem parte do acordo?
Não. Criado em 1991, o Mercosul (Mercado Comum do Sul) reúne cinco países: Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e, desde 2023, a Bolívia como membro associado. A Venezuela está suspensa desde 2016. O tratado UE-Mercosul, no entanto, não inclui nem a Venezuela, nem a Bolívia.

O acordo já foi assinado?
Não. A assinatura será realizada uma vez que os textos negociados passem por uma revisão jurídica e sejam traduzidos para os idiomas oficiais dos países (os textos foram negociados em inglês). Não há prazo para isso acontecer.

Qual a diferença entre o anúncio feito em 2019 e o atual?
Em junho de 2019, Mercosul e UE anunciaram que haviam chegado a um "acordo político" sobre os principais elementos da negociação, a exemplo das cotas oferecidas pela UE ao bloco sul-americano. Apesar desse anúncio, as negociações não estavam concluídas completamente, com pontos em aberto, como o tema das indicações geográficas (origem dos produtos).

A oposição de vários países europeus, especialmente da França, travou as negociações. Ainda assim, foram feitos avanços nos últimos anos. O anúncio feito nesta sexta-feira, em Montevidéu, marca a efetiva conclusão das negociações.

O que mudou de 2019 para cá que favoreceu o acordo?
O mundo viveu uma pandemia e a situação geopolítica mudou. As tensões entre Estados Unidos e China se intensificaram, a guerra na Ucrânia trouxe novos temores para a UE e, finalmente, a eleição de Donald Trump como presidente dos Estados Unidos consolidou na Comissão Europeia e sua presidente, Ursula von der Leyen, com mandato para negociar no atual estágio do processo, a decisão de avançar.

O que mudou nos termos do novo acordo?

As principais mudanças foram:

- **Acordo de Paris:** O novo acordo tornará o Acordo de Paris um elemento essencial do relacionamento UE-Mercosul. Isso garantirá que o acordo possa ser suspenso caso uma das partes esteja em grave violação do acordo de Paris ou decida abandoná-lo. O Mercosul também incluiu sua visão sobre o tema do desenvolvimento sustentável, e a necessidade de reconhecer que há responsabilidades comuns, porém, também, diferenciadas.
- **Desmatamento:** O texto também garantirá compromissos concretos para deter o desmatamento até 2030, em linha com as contribuições nacionais determinadas no Acordo de Paris.
- **Fundo:** Um fundo de € 1,8 bilhão de apoio da UE facilitará ações mutuamente benéficas para a transição verde e digital justa nos países do Mercosul
- **Indústria automotiva:** Para veículos elétricos, a desgravação passará a se dar em 18 anos. Para veículos a hidrogênio o período será de 25 anos, com seis anos de carência. Para novas tecnologias, 30 anos, com seis anos de carência. Até agora, nenhum cronograma de desgravação era superior a 15 anos.
- **Salvaguardas:** caso haja um aumento de importações europeias que causem dano à indústria, o Brasil pode suspender o cronograma de desgravação de todo o setor ou retomar a alíquota aplicável às demais origens (hoje, de 35%) por um período de três anos, renovável por mais dois anos, sem necessidade de oferecer compensação à União Europeia.
- **Minerais críticos:** O Brasil garante o direito de aplicar restrição às exportações de minerais críticos se julgar apropriado, por exemplo, para estimular a agregação de valor no país. Caso o Brasil venha a adotar imposto de exportação a esses produtos (o que não é o caso hoje), a alíquota aplicável à UE deverá ser mais baixa do que a incidente sobre outros destinos, não podendo ultrapassar 25%. O pré-acordo adotado em 2019 proibia qualquer incidência de direito às exportações no comércio entre Brasil e União Europeia.
- **Compras governamentais:** foram excluídas as compras realizadas pelo Sistema Único de Saúde do capítulo de compras governamentais, que permite a empresas estrangeiras participar de licitações no Brasil. Políticas de incentivo a micro e pequenas empresas e agricultura familiar poderão ser feitas e haverá preservação de margens de preferências para produtos e serviços nacionais.

Quem se beneficiará?
Empresas de ambos os continentes, com acesso a 270 milhões de consumidores para grupos europeus e 450 milhões para empresas sul-americanas.

O setor agrícola sul-americano pode se beneficiar do tratado, especialmente considerando que Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai já exportaram produtos agrícolas e agroalimentares no valor de US$ 24 bilhões para a UE em 2023, principalmente soja.

Por outro lado, Bruxelas garante que o acordo representa uma oportunidade para produtos europeus como vinho (que atualmente possui tarifas de até 27%), licores e queijos, que poderiam se beneficiar do "crescimento da classe média".

O governo espanhol, que apoia o acordo, destaca os benefícios para o vinho e o azeite de oliva. A Alemanha, por sua vez, espera vender mais veículos.

Além disso, o desafio da transição climática impulsiona a Europa a se aproximar dessa região rica em lítio, cobre, ferro e cobalto, entre outros. O Brasil é uma das economias com matriz energética mais limpa do mundo e vários grupos europeus têm presença no setor em investimentos em usinas eólicas, solares e outras.

Quem sai perdendo?
Os pecuaristas franceses estão preocupados, assim como sindicatos agrícolas espanhóis e de outros países europeus.

"A pecuária francesa não conseguirá competir com a brasileira", diz o economista Maxime Combes, contrário ao tratado.

O acordo prevê cotas de exportação de 99.000 toneladas de carne bovina e a eliminação de todas as tarifas alfandegárias sobre 60.000 toneladas de carne importada do Mercosul.

A Comissão Europeia afirma que esses são "volumes pequenos", pois as cotas representam apenas 1,4% da produção anual de carne bovina na UE.

Outro impacto pode ser no clima. A França pressiona para que o tratado inclua as disposições do Acordo de Paris sobre o clima e os compromissos climáticos sejam vinculativos.

Por outro lado, o Brasil pede a proteção de indústrias estratégicas, como a automobilística.

Qual o impacto para o Brasil?

- Segundo estimativas divulgadas pelo governo brasileiro, o impacto estimado para o ano de 2044 é o seguinte:
- Efeito positivo de 0,34% (R$ 37 bilhões) sobre o PIB
- Aumento de 0,76% no investimento (R$ 13,6 bilhões)
- Redução de 0,56% no nível de preços ao consumidor
- Aumento de 0,42% nos salários reais
- Impacto de 2,46% (R$ 42,1 bilhões) sobre as importações totais
- Impacto de 2,65% (R$ 52,1 bilhões) sobre as exportações totais

E agora? O que acontece?
A Comissão Europeia deverá obter sua ratificação com a aprovação de pelo menos 15 Estados-membros que representem 65% da população do bloco e uma maioria simples no Parlamento Europeu. Após aprovação pelo Parlamento Europeu, o acordo entra imediatamente em vigor.

A França tenta alinhar há semanas vários países europeus para formar uma "minoria de bloqueio", à qual recentemente se juntou a Polônia.

A Itália pode se unir a esse grupo, assim como Áustria e Países Baixos, que expressaram reservas em relação ao acordo, embora nada esteja definido.

— Eles não decidem nada, quem decide é a Comissão Europeia — disse o presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva, favorável à assinatura do tratado.

Os congressos dos países do Mercosul também precisam aprovar o acordo.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/12/2024

SABESP ANUNCIA R$ 15 BILHÕES EM INVESTIMENTOS ATÉ 2029, A MAIOR PARTE PARA DESPOLUIÇÃO DO TIETÊ

Programa é apresentado como primeiro passo para cumprir a meta de universalizar o acesso ao saneamento básico no estado

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo

Sabesp: investimentos após a privatização — Foto: Victor Moriyama/Bloomberg

O governo do estado de São Paulo e a Sabesp anunciaram nesta sexta-feira um pacote de R$ 15 bilhões em investimentos, o primeiro passo para cumprir a meta de universalizar o acesso ao saneamento básico no estado. As obras devem ser concluídas até dezembro de 2029 e representam 20% dos R$ 60 bilhões previstos no contrato da companhia até o fim daquele ano. O IntegraTietê, programa que visa desassorear e despoluir o Tietê, receberá mais de 50% dos recursos.

— Anunciamos o maior pacote de obras da companhia de uma vez só. E é o primeiro passo que nós damos depois do processo de privatização — disse o CEO da Sabesp, Carlos Piani. — É muito importante essa velocidade para que as demais obras, nos próximos anos, não sejam comprometidas.

O diretor de Engenharia e Inovação da Sabesp, Roberval Tavares, informou que R$ 4 bilhões dos recursos já estão sendo aplicados, enquanto outros R$ 11 bilhões foram contratados, com obras previstas para iniciar em janeiro de 2025.

Esses investimentos beneficiarão mais de 8 milhões de pessoas em mais de 70 municípios do estado. Paulatinamente, a Sabesp vai lançar outros pacotes até 2029. Para 2025, deve haver um novo lote de aproximadamente R$ 10 bilhões.

— Assim, gradativamente, vai subindo até atingir os R$ 60 bilhões que nós temos que ter contratados para entregar ao governo do estado de São Paulo e aos poderes concedentes até dezembro de 2029 — diz Tavares.

O Integra Tietê prevê obras como a construção de 850 km de coletores tronco e interceptores, 550 km de redes coletoras de esgoto, além da ampliação e modernização de estações de tratamento como as ETEs ABC, São Miguel Paulista, Parque Novo Mundo e Barueri. Novas unidades serão construídas em Guarulhos, Caieiras e Perus. Tavares destacou que o IntegraTietê receberá R$ 8,6 bilhões do total anunciado.

A primeira fase do programa deve ser concluída até dezembro de 2026, conectando 1,5 milhão de imóveis à rede de saneamento e beneficiando diretamente mais de 5 milhões de pessoas na Região Metropolitana.

Uma das obras previstas no projeto é a de expansão da ETE Parque Novo Mundo, que mais que dobrará a capacidade de tratamento, de 2,5 m³/s para 6,2 m³/s até 2027. O projeto receberá R$ 1 bilhão de investimentos.

Segundo Piani, apenas a expansão da estação de tratamento Parque Novo Mundo, por exemplo, receberá investimentos superiores a R$ 1 bilhão. O projeto vai mais que dobrar a capacidade da unidade, ampliando o atendimento de aproximadamente 600 mil domicílios para 1,6 milhão. A conclusão da obra está prevista para o final de março de 2027.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/12/2024

O ESTADO DE S. PAULO
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MÁQUINA DE EMPREGO VOLTA AOS TRILHOS NOS EUA E REFORÇA NOVO CORTE DE JUROS À FRENTE

O relatório payroll, termômetro do trabalho no país, fez disparar as expectativas de corte de 0,25 ponto porcentual nos juros na próxima reunião do Fed, neste mês

Por Aline Bronzati (Broadcast)

NOVA YORK - Depois do susto em outubro, os dados de novembro mostram que o mercado de trabalho nos Estados Unidos retomou uma trajetória mais normalizada, deixando a culpa da fraqueza momentânea para os furacões e greve no período. Nas quadras de Wall Street, o relatório payroll, principal termômetro laboral do país, fez disparar as expectativas de um novo corte de juros na próxima reunião do Federal Reserve (Fed, o banco central americano), neste mês.

Os EUA criaram 227 mil empregos em novembro, em termos líquidos. O número veio acima da mediana de 200 mil, conforme estimativas de analistas consultados pelo Projeções Broadcast, que iam de 155 mil a 270 mil vagas. Já os números de outubro foram revisados para 36 mil, de 12 mil.

“O payroll veio um pouco mais forte que o esperado e mantém a porta aberta para um corte de 0,25 ponto porcentual pelo Fed neste mês”, disse o guru de Wall Street e conselheiro Econômico Chefe da Allianz, Mohamed El-Erian.

Relatório de emprego é levado em conta para a gestão da taxa de juro pelo banco central americano (na foto, trabalhadores de indústria eletrônica em Greer, na Carolina do Sul, de outubro de 2022) Foto: Sean Rayford/AP

As expectativas de um novo corte de 0,25 ponto porcentual na reunião do Fed de dezembro, a última do ano, chegaram a ultrapassar a casa dos 90% contra 70% antes da divulgação dos dados, conforme levantamento da plataforma americana CME Group. Atualmente, os juros estão entre 4,50% 4,75% ao ano.

Para o americano Jefferies, a recuperação do mercado de trabalho americano em novembro “não foi segredo” e está “tudo certo” para um novo corte de juros nos EUA. Havia pouca dúvida entre os analistas de que o fim da greve da Boeing e a recuperação do efeito dos furacões Helene e Milton impulsionariam a criação de vagas nos EUA no mês, mas sobravam temores sobre a magnitude da recuperação, observa o banco.

“Felizmente, nossa preocupação acabou sendo um pouco exagerada”, diz o Jefferies, em comentário a clientes, destacando que os dados do mercado de trabalho americano têm sido estáveis nos últimos três meses.

Não é um ‘boom’ de vagas

Ao fazer sua tradicional análise do payroll a investidores, o economista-chefe do JPMorgan, Bruce Kasman, afirmou que o relatório de novembro recoloca o mercado de trabalho dos Estados Unidos em uma “trajetória relativamente sólida”. No entanto, isso não significa um ‘boom’ de vagas.

As numerosas placas de contratação espalhadas por Nova York e o Estado vizinho New Jersey no auge da força laboral americana se reduziram, mas ainda podem ser encontradas. Considerando as mais recentes revisões, a média móvel de criação de vagas nos EUA dos últimos três meses é 170

mil postos de trabalho, abaixo da média móvel de 12 meses, de 190 mil, calcula o Jefferies. “Claramente, é um ritmo mais lento”, ponderou Kasman, do JPMorgan.

Mas, como a desaceleração do mercado de trabalho nos EUA tem sido gradual, contribui para amenizar qualquer preocupação da autoridade monetária no país quanto a uma deterioração excessivamente acentuada, o que sustentaria um novo corte de juros em dezembro, conforme o economista-chefe do Santander para os EUA, Stephen Stanley. “Portanto, não espero que esses dados movam de forma significativa a agulha com relação à decisão do Fed de dezembro”, reforça.

Segundo o economista, a maioria dos integrantes do Comitê Federal do Mercado Aberto (FOMC, na sigla em inglês) está inclinada a um novo corte na última reunião do ano. E, para mudar de opinião, teria de ser convencida disso, diz.

Mercado de trabalho a ritmo ‘sustentável’
O presidente do Fed de Chicago, Austan Goolsbee, que voltará a ter um assento no FOMC no próximo ano, disse que o mercado de trabalho nos EUA está esfriando para um ritmo sustentável de pleno emprego. Mas não quis se comprometer com a decisão de dezembro, mencionando os dados da inflação ao consumidor e ao produtor nos EUA, esperados para a próxima semana, antes do encontro de dezembro.

A diretora do Fed, Michelle Bowman, disse que a inflação é sua prioridade e que os riscos de alta “continuam proeminentes”. Nesse sentido, defendeu uma abordagem cautelosa e gradual para cortes de juros no país à medida que cortar muito rápido poderia reacender a inflação americana. Antes, o presidente do Fed, Jerome Powell, já havia defendido uma abordagem mais cautelosa no ritmo de flexibilização monetária nos EUA.

Uma surpresa indesejada nos preços, que têm se mostrado mais resistentes nos EUA, é o que poderia convencer os dirigentes do Fed a se inclinar para uma pausa dos juros neste mês, segundo Kasman. “Mas parece que o que os dirigentes do Fed estão sinalizando torna mais provável que entreguem a flexibilização em dezembro”, avaliou.

Pesquisa da Universidade de Michigan mostrou que as expectativas de inflação em 12 meses nos EUA subiram a 2,9% em dezembro contra 2,6% no mês anterior. Quanto ao efeito nos juros, o mercado devolveu um pouco o furor em torno da expectativa de um corte de 0,25 ponto porcentua na reunião deste mês, mas ainda segue majoritária em cerca de 85%, mostra a CME.

Para o economista-chefe do JPMorgan, a inflação mais resistente nos EUA, aliás, deve fazer com que o Fed pare de cortar os juros no país perto da faixa dos 4% nesta primeira etapa do ciclo de flexibilização monetária pós-covid. Ele acredita que a gestão do presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, terá efeito neutro para a política do Fed. De um lado, tarifas comerciais pressionam a inflação, do outro, são um choque de oferta e podem conter o crescimento do país, fora o menor impulso da imigração. “A mensagem para o Fed é algo mais próximo da neutralidade”, concluiu.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

MERCOSUL E UE ANUNCIAM CONCLUSÃO DE ACORDO COMERCIAL HISTÓRICO, APÓS 25 ANOS DE NEGOCIAÇÕES

Em meio à resistência de países europeus, como a França, ao tratado, presidente da Comissão Europeia mandou um recado: ‘Isso é um benefício para a Europa’
Por Beatriz Bulla

A União Europeia e o Mercosul anunciaram nesta sexta-feira, 6, a conclusão do acordo de comércio entre as duas regiões, que é negociado desde 1999. O presidente do Uruguai, Luis Lacalle Pou, e a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, anunciaram o fato em Montevidéu. Os presidentes do Brasil, Argentina e Paraguai também estavam presentes no momento do anúncio.

“Os negociadores trabalharam de forma incansável durante anos e tiveram sucesso”, disse Von der Leyen. “Estamos fortalecendo essa aliança única como nunca antes e, fazendo isso, estamos enviando uma mensagem clara e poderosa para o mundo. Num mundo de cada vez mais confronto, demonstramos que as democracias podem se apoiar mutuamente. Esse acordo não é apenas econômico, é uma necessidade política”, prosseguiu. “São ganhadoras ambas as partes.”

Os líderes do Mercosul e Ursula von der Leyen na Cúpula em Montevidéu Foto: Matilde Campodonico/AP

Em sua conta na rede social X, ao mesmo tempo, Von der Leyen anunciou: “Concluímos as negociações para o acordo UE-Mercosul. Começa um novo capítulo da nossa história. Agora iremos discutir com os países da União Europeia”, escreveu.

Ela também disse que buscava mandar um recado aos europeus: “Isso é um benefício para a Europa”, afirmou. A mensagem acontece em meio à resistência da França ao acordo. “Estamos cientes de suas preocupações, este acordo inclui salvaguardas robustas”, disse Von der Leyen aos produtores agrícolas europeus.

“Não é só um intercâmbio comercial e o é. Para nossos países, é importantíssimo”, disse Pou. “É muito visível que se colocarmos alguns temas sobre a mesa certamente haverá nuances e, muitas vezes, diferenças. Todos sabemos quão fácil é destruir e quão difícil é construir. Nossa responsabilidade como presidentes dos países é deixar de lado os desacordos e ficar firmes no que nos une”, afirmou.

As negociações começaram em 1999, e o acordo tem por objetivo eliminar a maioria das tarifas entre as duas zonas, criando um espaço de mais de 700 milhões de consumidores. Se adotado, o tratado permitirá que os países fundadores do Mercosul (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai) ganhem o mercado europeu para seus principais produtos, especialmente commodities agrícolas (como carne, açúcar ou soja). A UE, por sua vez, ganharia mais facilidade para exportar produtos industrializados, como veículos, maquinário e produtos farmacêuticos.

O presidente do Uruguai Luis Lacalle Pou e a presidente da comissão Europeia Ursula von der Leyen em Montevidéu. (AP Photo/Matilde Campodonico) Foto: Matilde Campodonico/AP

“Sei que ventos fortes sopram para o isolamento, mas esse acordo é uma resposta”, disse Von der Leyen. A eleição de Donald Trump para a presidência dos Estados Unidos deu novo impulso para a aceitação do acordo entre os europeus. A necessidade de criar novas geografias de comércio em um mundo onde os EUA tendem a se isolar é um fator que, segundo envolvidos nas negociações, tem sido levado em conta.

Trâmite

Anunciar a conclusão do acordo, porém, não garante que o tratado se tornará realidade, mas é uma cartada política que deve pressionar os países resistentes a não oferecer maior oposição.

Depois do anúncio da conclusão, o texto final passa por revisões e entra em fase de tradução para 23 línguas. Só depois disso é efetivamente assinado. A partir daí, precisa ser aprovado pelo Conselho Europeu e, ainda, pelo Parlamento Europeu. É onde a França e países opositores podem tentar bloquear o seu avanço.

Entre os governos opositores na UE, o mais vocal tem sido a França, que conta com o apoio da Polônia. O governo francês tenta convencer Holanda, Áustria e Itália a se juntarem na oposição ao texto e bloquearem a aprovação do acordo. A França, no entanto, está em meio a uma crise política doméstica. Nesta quarta-feira, 4, deputados franceses derrubaram o governo do primeiro-ministro conservador, Michel Barnier, após aprovarem uma moção de censura.

A coalizão favorável ao acordo, na Europa, é liderada pela Alemanha e pela Espanha.

Depois da aprovação pelo Parlamento Europeu, os países membros ainda precisam ratificar partes do acordo através dos seus parlamentos. O cronograma do acordo, no entanto, no que tange à parte comercial, já passa a valer após o voto favorável do Parlamento Europeu. No caso do setor de automóveis, por exemplo, a queda progressiva na tarifa até chegar à tarifa zero se dará ao longo de 15 anos (de acordo com o texto fechado em 2019). Este prazo começaria a correr a partir da aprovação pelo Parlamento Europeu.

(Re)conclusão
Anunciar o acordo e não concluí-lo já aconteceu antes. Em junho de 2019, os dois blocos regionais anunciaram a conclusão do acordo. Mas, nos últimos cinco anos, o texto nunca chegou a ser assinado. A conclusão completa do texto e o processo para sua implementação ficaram travados. Isso porque a opinião pública europeia era crítica ao governo Bolsonaro em razão dos índices de desmatamento na Amazônia.

Em 2023, no início do governo Lula, os debates foram retomados. Em março daquele ano, os europeus enviaram ao Mercosul um protocolo adicional para ser incluído no texto, com mais condicionantes de proteção ambiental. O Brasil achou o novo pedido desbalanceado, mas aproveitou para reabrir de vez as negociações em mais um capítulo, além do que fora solicitado pelos europeus, para emplacar mudanças com relação às compras governamentais. À época, a decisão provocou cisão dentro do governo, como revelou o Estadão. Uma ala da Esplanada dos Ministérios acreditava que esse movimento afastaria do horizonte a possibilidade de conclusão do acordo.

De agosto de 2023 até o final de novembro de 2024, foram feitas sete rodadas de negociações em Brasília. O novo texto, acordado pelos negociadores na semana passada, é mantido sob sigilo até agora. Foram feitos ajustes nas seções ambiental e de compras públicas.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

QUAIS SERÃO AS 50 ECONOMIAS QUE MAIS CRESCERÃO EM 2024, SEGUNDO O FMI

Crescimento econômico projetado do PIB no mundo todo é de 3,2%
Por Redação

Dados mais recente relatório Perspectiva Econômica Mundial (WEO, sigla em inglês) divulgado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) no final de outubro deste ano, apontam a Guiana como líder do ranking global de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) no ano de 2024, com 43,8%.

O relatório destaca ainda que, além da Guiana, países como Nigéria, com uma projeção de crescimento de 9,9%, e Samoa, com 9,7%, também figuram entre as economias que deverão experimentar os maiores avanços em termos de crescimento econômico durante o mesmo período.

Descoberta de petróleo em Essequibo impulsionou o PIB da Guiana Foto: Exercito Brasileiro/Exercito Brasileiro

A grande expansão do PIB da Guiana pode ser atribuída à significativa descoberta de reservas de petróleo em 2015, localizadas na região do Essequibo. Essa descoberta tem alimentado o forte

crescimento econômico do país, que registrou aumento de 63% no PIB em 2022, seguido por um crescimento de 33% em 2023.

Pelo ranking do FMI, o Brasil aparece como o 101ª nação que mais crescerá, com 3%. Se concretizada, será um incremento de 0,9 ponto percentual em relação à previsão anterior, que era de 2,1%.

As 50 economias que mais devem crescer em 2024

1	Antígua e Barbuda	5,8
2	Arménia	6
3	Aruba	5,5
4	Bangladesh	5,4
5	Belize	5,4
6	Benin	6,5
7	Burkina Faso	5,5
8	Butão	5,2
9	Cabo Verde	4,7
10	Camboja	5,5
11	China	4,8
12	Costa do Marfim	6,5
13	Djibuti	6,5
14	Dominica	4,6
15	Eswatini	4,6
16	Etiópia	6,1
17	Filipinas	5,8
18	Gâmbia	5,8
19	Geórgia	7,6
20	Guiana	43,8
21	Guiné Equatorial	5,8
22	Guiné-Bissau	5
23	Ilhas Marshall	5
24	Ilhas Maurício	6,1
25	Índia	7
26	Indonésia	5
27	Kiribati	5,8
28	Libéria	5,1
29	Madagáscar	4,5
30	Malásia	4,8
31	Maldivas	4,7
32	Malta	5
33	Mongólia	5,5
34	Nigéria	9,9
35	Palau	8,1
36	Papua Nova-Guiné	4,6
37	Quênia	5
38	Quirguistão	6,5
39	República Democrática do Congo	4,7
40	República Dominicana	5,1
41	Ruanda	7
42	Samoa	9,7
43	São Vicente e Granadinas	4,5
44	Senegal	6
45	Tajiquistão	6,8
46	Tanzânia	5,4
47	Togo	5,3
48	Uganda	5,9
49	Uzbequistão	5,6
50	Vietnã	6,1

Source: World Economic Outlook FMI

Divulgação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) da última terça-feira, 3, a economia brasileira cresceu 0,9% no terceiro trimestre na comparação com os três meses anteriores, puxada pelos setores de serviços e indústria.

No cenário global, o crescimento econômico projetado do PIB pelo FMI é de 3,2% para 2024, indicando uma recuperação e expansão econômica moderadas em várias regiões do mundo, segundo indicam os autores do relatório. Confira abaixo o ranking das 50 economias que mais devem crescer neste ano de 2024, segundo as projeções do órgão.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

FRENTE DOS CONSUMIDORES DE ENERGIA PEDE AO MME DERRUBARA DOS 'JABUTIS' DO PL DAS EÓLICAS OFFSHORE

Projeto de Lei em tramitação no Congresso prorroga benefícios para térmicas a carvão e repassa aos consumidores outros custos que podem impactar a conta de luz em 7,5%
Por Alvaro Gribel

Brasília (DF) 15/04/2024 Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

BRASÍLIA - Com a divulgação do relatório do senador Weverton (PDT-MA) sobre o projeto que cria o marco regulatório das eólicas offshore (alto-mar), e a manutenção de seis 'jabutis' que podem encarecer a conta de luz em 7,5%, a Frente Nacional dos Consumidores de Energia divulgou carta nesta sexta-feira ao ministro das Minas e Energia, Alexandre Silveira, fazendo um "apelo" à pasta para que se empenhe pela derrubada das emendas.

"A exemplo do que outros setores do Governo Federal, como Casa Civil, Ministério da Fazenda e Secretaria de Relações Institucionais já fizeram, como poder concedente, o MME se posicione institucionalmente de forma contrária às emendas contidas no PL 576/71, e finalmente se engaje

nessa pauta junto ao Senado Federal", diz o texto assinado pelo presidente da Frente, Luiz Luiz Eduardo Barata.

Durante da tramitação do projeto de lei na Câmara, foram incluídos oito "jabutis" no texto. No Senado, Weverton retirou dois, mas manteve seis, com um custo anual estimado em R$ 17 bilhões, segundo a PSR consultoria. Esse valor será incorporado à conta de luz e rateado por todos os consumidores, com impacto de 7,5% sobre a tarifa.

Até 2050, a estimativa da PSR é de que as propostas, se aprovadas, tenham um custo de R$ 697 bilhões. Como parte das medidas são prorrogação de subsídios já concedidos – e que já terão impacto de R$ 253 bilhões – o efeito "líquido" das propostas é de R$ 444 bilhões (veja a tabela abaixo).

Jabutis aumentarão custos em R$ 444 bi até 2050

	Pré-PL	Após PL	Diferença
Contratação de usinas termelétricas a gás infexíveis	151	306	155
Contratação específicas de PCHs	42	182	140
Manutenção de operação de térmicas a carvão mineral	15	107	92
Extensão dos contratos do Proinfra	45	69	24
Construção de planta de hidrogênio	0	28	28
Contratação de usinas eólicas no Sul	0	5	5
Total	253	697	444

Source: Fonte: PSR Energy • Get the data • Created with Datawrapper

A Frente também cita os impactos para a matriz elétrica brasileira, que ficará "mais suja" com a geração de energia por meio de algumas fontes.

"Além dos impactos econômicos, se forem aprovadas, as emendas remanescentes no texto do projeto promoverão um aumento de 25% no volume de emissões de gases de efeito estufa do SEB, sujando aquela que é uma das mais admiradas matrizes elétricas do mundo por seu elevado grau de renovabilidade", diz.

O maior custo do projeto vem de um jabuti para viabilizar as termelétricas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Na privatização da Eletrobras, ficou determinado que haveria um preço teto para a contratação dessa energia. Mas o leilão de 2019 ficou vazio, sem interessados. Agora, o PL retira esse preço teto – o que na prática, vai embutir no preço da energia a ser paga pelos consumidores o custo de construção de gasodutos que vão sair da costa do País até essa regiões onde não há gás.

Outro custo elevado é a contratação compulsória de pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), que também têm custo de construção mais elevado do que outras fontes disponíveis no sistema. Essa diferença entre o que vai ser pago pelos consumidores e o que poderia ser pago por fontes mais baratas é o que está sendo considerado pelas entidades no cálculo.

"Que o MME defenda a matriz elétrica brasileira e não permita que medidas irresponsáveis aumentem desnecessariamente as emissões de gases de efeito estufa no setor", diz a Frente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

CONGRESSO CORTA RECEITAS DO ORÇAMENTO APÓS APROVAR DESONERAÇÃO E NÃO VOTAR AUMENTO DE TRIBUTOS

Comissão Mista de Orçamento reduz estimativa de arrecadação com projeto de taxação mais pesada sobre CSLL e JCP, parado na Câmara; mas aumenta previsão total em R$ 22,5 bi com crescimento da economia

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – O Congresso decidiu cortar a previsão de receitas do Orçamento de 2025 que dependiam da aprovação de projetos do governo após considerar os efeitos da desoneração da folha de pagamentos, aprovada pelo Legislativo e sancionada pelo presidente Lula, e não votar o projeto encaminhado pelo Poder Executivo que aumenta a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e os Juros sobre Capital Próprio (JCP), parado na Câmara.

O relatório das receitas foi aprovado nesta sexta-feira, 6, na Comissão Mista de Orçamentos (CMO) do Congresso. É uma etapa anterior à análise do restante do Orçamento de 2025, que envolve os gastos do governo federal. A estimativa de arrecadação serve como um “colchão” para acomodar e financiar as despesas do ano que vem, entre elas as emendas parlamentares.

Deputado Domingos Sávio (PL-MG), relator das receitas do Orçamento de 2025 no Congresso. Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

O governo enviou a proposta orçamentária com uma previsão de R$ 47 bilhões em receitas que dependiam de aprovação do Congresso. Ou seja, elas ficariam “penduradas” e só ocorreriam de fato se determinadas propostas passassem pelo crivo dos parlamentares. Por outro lado, algumas despesas do Orçamento também ficariam atreladas a essa arrecadação, como é o caso de benefícios da Previdência Social.

Desse montante, R$ 25,8 bilhões estavam programados com o fim da desoneração da folha de pagamentos em 2025, que impacta empresas e municípios. O Executivo e o Congresso, porém, fecharam um acordo para a continuidade da medida, com reoneração gradual a partir de 2025. O impacto estimado é de R$ 18,8 bilhões no ano que vem com as medidas de compensação. Por isso, o relator das receitas do Orçamento, deputado Domingos Sávio (PL-MG), incorporou essa estimativa no relatório.

A desoneração da folha de pagamentos foi instituída em 2011 para setores intensivos em mão de obra. Juntos, eles incluem milhares de empresas que empregam 9 milhões de pessoas. A medida também contempla pequenos municípios.

Tributos a empresas

Além da desoneração, o governo esperava arrecadar R$ 20,9 bilhões com o aumento da alíquota da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), um tributo cobrado sobre o lucro das empresas, e do Imposto de Renda sobre os Juros sobre Capital Próprio (JCP), um tipo de remuneração paga pelas companhias aos seus acionistas.

O projeto, porém, está parado no Congresso e não há previsão de votação neste ano. O relator decidiu cortar essa previsão em R$ 13,4 bilhões.

“Reconhece-se neste relatório a inviabilidade de arrecadação nos montantes originalmente previstos, tendo em vista que até o presente momento não houve deliberação e necessária observância dos princípios da anterioridade anual e nonagesimal para criação ou majoração de tributos”, diz o parecer.

Com a redução dessa arrecadação, haverá impactos para programas que seriam financiados com o dinheiro, principalmente benefícios da Previdência Social, que dependiam de R$ 43,7 bilhões dessas receitas condicionadas. Na prática, o governo agora precisará de outros recursos para financiar essas despesas no Orçamento, que são obrigatórias.

Apesar de cortar as receitas que dependiam de aprovação do Congresso, o relator aumentou a estimativa de arrecadação total do governo federal em 2025 em R$ 22,5 bilhões, o que deve acomodar a aprovação do Orçamento. A explicação foi o desempenho da economia, que surpreendeu após dados do Produto Interno Bruto (PIB) e da massa salarial, e dados econômicos que foram alterados após o envio do projeto de Orçamento pelo governo, em agosto deste ano.

O relator, no entanto, fez algumas críticas em relação à arrecadação programada pelo governo. Entre elas, está a previsão de R$ 28,6 bilhões pela volta do voto de qualidade no Carf (Conselho de Administrativo de Recursos Fiscais), o tribunal da Receita Federal. Em 2024, o governo disse que poderia arrecadar R$ 54,7 bilhões com essa medida, mas menos de R$ 300 milhões entraram de fato nos cofres públicos. Ele não alterou a previsão de arrecadação com o Carf após apelos do governo.

“Esta Relatoria buscou informações a respeito do expressivo aumento nas outras receitas administradas e foi informada de que o Poder Executivo continua confiante que os esforços de recuperação de créditos seja mediante análise no Conselho de Administrativo de Recursos Fiscais seja mediante negociação de transações de relevante e disseminada controvérsia jurídica renderão os montantes estimados na proposta, a despeito do desempenho decepcionante em 2024″, afirmou Domingos Sávio no relatório.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

OPINIÃO - CRESCIMENTO DO PIB COM ‘ANABOLIZANTES’ É FÁCIL; O PROBLEMA SÃO OS MALES QUE ELES CAUSAM DEPOIS

Lula e seus aliados celebram melhora na atividade econômica, mas resultado deve ser mais um ‘voo de galinha’, fruto da gastança sem lastro promovida pelo governo, e deixar uma conta salgada a ser paga por quem for assumir a presidência em 2027 e por todos os brasileiros
Por José Fucs

A divulgação do crescimento de 0,9% no PIB (Produto Interno Bruto) do terceiro trimestre do ano, com alta acumulada de 3,3% nos últimos 12 meses em relação ao mesmo período de 2023, foi motivo de júbilo para o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e sua tropa de choque.

O resultado, segundo Lula e seus aliados, seria uma prova de que o governo está no caminho certo com sua política econômica, centrada na gastança sem lastro, déficits fiscais recorrentes, aumento de impostos e dívida pública em alta. Indicaria também que “o mercado”, ah, o mercado, esse ente abstrato contra o qual tanto se esbraveja, quer “ajudar a afundar o Brasil”, nas palavras da ministra do Planejamento, Simone Tebet, ao turbinar o dólar e os juros futuros, fechando os olhos para a realidade empolgante que os números revelam.

A questão, lamento dizer, é que esse crescimento do PIB, recebido com entusiasmo pelo governo e usado por seus “proxis” nas redes sociais para turbinar a versão oficial, não é o que parece. Fruto do uso de anabolizantes, que energizam a economia de forma espúria, ele simplesmente não é sustentável ao longo do tempo, embora no curto prazo até alimente a ilusão de que tudo está indo às mil maravilhas.

Para o Deutsche Bank, que desaconselhou investimentos no Brasil no atual governo, "Lula 3 é Dilma2" Foto: WILTON JUNIOR/Estadão

Como um esportista que faz uso de esteroides proibidos para melhorar sua performance, mas depois sofre problemas no coração, tem de abandonar o esporte e muitas vezes acaba até morrendo de forma precoce, esse crescimento anabolizado do PIB também vai cobrar o seu preço mais adiante, como aconteceu no governo Dilma 2. Com o agravante de que, ao contrário do que ocorre com um esportista, em que só ele paga por seus excessos, a conta na economia, acaba sobrando para todos nós mais adiante, como a gente sabe bem.

Desde a transição de governo, antes mesmo de tomar posse, em janeiro do ano passado, Lula tem feito uso daquele que é, provavelmente, o anabolizante mais letal para a economia: a gastança sem lastro, de forma recorrente e crescente, com reflexos nocivos na dívida pública, nos juros e nas expectativas dos agentes econômicos. Com isso, ele vem transformando desde o início o tal do arcabouço fiscal criado pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, com apoio do Congresso, numa peça de ficção, na qual só os devotos da seita petista – e talvez nem eles – ainda acreditam.

Lula até procura usar Haddad como uma espécie de porta-voz da responsabilidade fiscal, para lhe servir de contraponto e vender ilusões à sociedade, como o ministro não estivesse a seu serviço e não tivesse sido indicado, entre todos os outros nomes que o presidente tinha à disposição na época, como seu representante nas eleições de 2018, quando estava no xilindró, impedido de participar do pleito.

Mas, na verdade, Lula e Haddad, que ocupa provavelmente o posto mais importante do governo, são um só e é um equívoco imaginar que ele faça qualquer coisa que não esteja de acordo com as ideias do chefe. Ambos trabalham para colocar de pé a agenda econômica do PT e retomar a trilha seguida por Dilma – esboçada já no governo Lula 2 –, que gastou como se não houvesse amanhã e deixou como saldo a maior recessão de que se tem notícia em todos os tempos, com uma queda acumulada de 7% no PIB em 2015 e 2016.

O governo até está tentando “dourar a pílula”, ao anunciar um pacote de corte de gastos. O pacote, porém, que praticamente não prevê corte de despesas e ainda propõe a criação de novos impostos, além de conferir uma isenção bilionária para quem ganha até R$ 5 mil por mês, gerou uma enorme frustação no mercado, que se refletiu na deterioração dramática das expectativas. Não por acaso o Deutsche Bank apontou em relatório divulgado nesta semana que o governo “Lula 3 é Dilma 2″ e desaconselhou o investimento no Brasil a seus clientes no momento.

Segundo cálculos feitos por analistas independentes, o Tesouro aumentou os gastos em nada menos que R$ 345 bilhões, em termos reais (descontada a inflação), só no primeiro ano do atual mandato de Lula, em relação ao último ano do governo Bolsonaro – uma “pedrada” equivalente a cerca de 3,2% do PIB, levando-se em conta que o indicador foi de R$ 10,9 trilhões em 2023.

Curto prazo

Em 2024, o ritmo de expansão de gastos diminuiu um pouco, mas a previsão ainda é de um déficit de cerca de 60 bilhões, equivalente a 0,5% do PIB, conforme as projeções dos economistas dos bancos, compiladas pelo Banco Central no Boletim Focus. Se tal previsão for confirmada, a expansão de gastos do governo Lula nos dois primeiros anos passará dos R$ 400 bilhões em termos nominais, um número que dispensa comentários.

Com o aumento desenfreado dos gastos, a dívida pública federal, que estava roçando os R$ 6 trilhões no fim de 2022, o equivalente 50,4% do PIB, de R$ 10,1 trilhões na época, já passa dos R$ 7 trilhões. E a previsão é que ela feche 2024 perto dos R$ 7,4 trilhões, em torno de 65% do PIB,

estimado em R$ 11,4 trilhões no fim deste ano. O aumento significativo da dívida federal deverá contribuir de maneira decisiva para a elevação do endividamento do setor público no País, que ultrapassou os R$ 9 trilhões pela primeira vez na história no fim de novembro, incluindo as pendências de Estados e municípios, chegando perto de 80% do PIB.

Na economia, em geral, o uso de anabolizantes como a realização de gastos sem lastro para turbinar o nível de atividade e o PIB, tende a promover melhoras no curto prazo. Só que depois, como a gastança não é sustentável, porque os déficits nas contas públicas e o nível de endividamento vão à estratosfera, gerando reações negativas dos agentes econômicos, os efeitos colaterais começam a aparecer e a situação tende a se degringolar de vez, como se viu no governo Dilma. Mas, como o interesse de Lula com tudo isso parece ser o de garantir sua reeleição em 2026, talvez dê para ele ir empurrando o problema com a barriga até lá, para tentar se manter no poder.

Pressões inflacionárias

Talvez o maior sinal dos males que os anabolizantes já estão provocando na economia seja o fato de o Banco Central ter sido obrigado a reverter a queda dos juros que estava em curso, para conter as pressões inflacionárias geradas pelo volume de despesas a descoberto feitos pelo governo, que tem procurado colocar uma série de gastos fora dos limites do arcabouço, como se, com isso, melhorasse efetivamente a situação das contas públicas. Até o futuro presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, indicado pelo próprio Lula para o cargo, tem dito que a taxa de juros terá de continuar sua escalada para fazer frente às pressões inflacionárias geradas pela política fiscal do governo.

Outro sinal evidente do aumento artificial do PIB é a taxa de investimento do País, que garante as bases para o crescimento sustentável, continua na faixa de 17% a 18% do PIB, que é um nível ainda muito baixo. Isso mostra que esse crescimento não está baseado no aumento de produtividade, que é a forma saudável de impulsionar o desenvolvimento do País, e sim no aumento de despesas sem lastro do governo.

Sem argumentos sensatos para justificar o descontrole dos gastos e o rombo monumental nas contas públicas, o governo tem procurado terceirizar a responsabilidade pela gastança, ao jogar nas costas de seu antecessor parte significativa da responsabilidade, reciclando a velha falácia da “herança maldita” usada contra FHC no primeiro mandato de Lula. Agora, no entanto, como aconteceu lá atrás, os números não sustentam a versão oficial, embora ela se propague por aí em ritmo acelerado.

Narrativa favorável

De acordo com integrantes da equipe econômica do ex-ministro Paulo Guedes, as pendências deixadas pelo governo Bolsonaro, ficaram em torno de R$ 30 bilhões, compostos principalmente pela parte dos precatórios de 2022 que foi rolada para 2027. Um estudo realizado pelos economistas Marcos Mendes, Samuel Pessôa e Alexandre Manoel, que compara as heranças deixadas pelos governos Dilma, Temer e Bolsonaro, mostra que as pendências deixadas pelo ex-presidente Bolsonaro (resultado fiscal estrutural menos gastos “encobertos”) foram até menores, de 0,2% do PIB ou cerca de R$ 20 bilhões. É, portanto, à irresponsabilidade fiscal do próprio governo Lula que se deve atribuir a gastança – e a ninguém mais, por mais que o governo tente impulsionar uma narrativa que lhe seja favorável.

Como mostra o passado recente, aumentar o PIB com anabolizantes é fácil. O problema são os males que eles causam ao País depois, exigindo um esforço hercúleo para recolocar as contas públicas em ordem e penalizando de forma cruel a sociedade com a retração da economia. Mas Lula, como o corredor que chega na frente numa corrida com uso de esteroides, prefere celebrar a vitória momentânea, colocando no peito a medalha de ouro, a batalhar duro para vencer a prova com as finanças públicas equilibradas e a adoção de medidas que levem ao crescimento sustentável da economia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

REFORMA TRABALHISTA: STF FORMA MAIORIA A FAVOR DE CONTRATO INTERMITENTE CRIADO NO GOVERNO TEMER

Alguns pontos do julgamento estão pendentes, entre eles a sugestão do ministro Cristiano Zanin de que o contrato seja rescindido caso passe um ano sem qualquer convocação do empregado
Por Lavínia Kaucz (Broadcast)

BRASÍLIA - O Supremo Tribunal Federal (STF) formou maioria a favor da constitucionalidade do contrato intermitente, criado na reforma trabalhista do governo de Michel Temer (MDB), em 2017. Essa modalidade de trabalho formaliza serviços temporários, os chamados “bicos”. O julgamento foi retomado nesta sexta-feira, 6, no plenário virtual com o voto do ministro Cristiano Zanin, que havia pedido visto em setembro. Se não houver pedido de vista ou destaque, a análise será encerrada na próxima sexta-feira, 13.

Os contratos intermitentes atendem a demandas sazonais, ou seja, o empregado presta serviços apenas quando chamado.

Segundo as entidades sindicais que ajuizaram as ações — Federação Nacional dos Frentistas (Fenepospetro), Confederação de Trabalhadores da Indústria (CNTI) e Federação dos Trabalhadores em Empresas de Telecomunicações e Operadores de Mesas Telefônicas (Fenattel) —, tal contrato viola a dignidade humana e causa a precarização da relação de emprego. Defensores dizem que esse tipo de relação trabalhista aumenta a geração de emprego entre os mais jovens.

Zanin votou para validar o contrato intermitente, mas propôs obrigações ao empregador. Para ele, o contrato será rescindido caso passe um ano sem qualquer convocação do empregado.

“Findo o prazo de um ano e no caso de ausência de justificativa para a não convocação do empregado, é cabível a responsabilização civil do empregador, a ser apurada nas vias próprias”, diz a tese proposta pelo ministro.

Para Zanin, é inconstitucional a interpretação de o contrato intermitente 'transfere aos trabalhadores os riscos inerentes ao desenvolvimento da atividade econômica' Foto: Antonio Augusto/SCO/STF

Para Zanin, o contrato intermitente está de acordo com a Constituição, mas é inconstitucional a interpretação “que transfere aos trabalhadores os riscos inerentes ao desenvolvimento da atividade econômica”.

“A celebração do contrato intermitente gera inegável expectativa da futura prestação de serviço para o empregado. Como consequência, emerge para o empregador a obrigação de prestar contas ao empregado, inclusive a de informar ao trabalhador a perspectiva da futura (não) convocação para a prestação do serviço objeto do contrato de trabalho”, argumentou o ministro em seu voto.

Apesar da maioria formada a favor do contrato intermitente, alguns pontos do julgamento ainda estão pendentes de definição. Além da regra sugerida por Zanin, há um voto do ministro Luiz Fux para declarar omissão legislativa em regulamentar essa modalidade de trabalho e fixar prazo de 18 meses para o Congresso definir regras. Para ele, os parâmetros criados na reforma trabalhista “revelam-se insuficientes para garantir o respeito mínimo a direitos constitucionalmente protegidos”.

Já o ministro Kássio Nunes Marques defendeu a constitucionalidade do contrato intermitente sem impor qualquer outra regra. Ele argumentou que essa nova modalidade tem as vantagens de “promover jornadas mais flexíveis aos empregados” e “de reduzir custos das empresas”.

Kássio Nunes Marques também afirmou que o trabalho intermitente não causa, necessariamente, a redução de renda, e ainda contribui com a redução do desemprego. Os ministros Alexandre de Moraes, Gilmar Mendes e André Mendonça votaram no mesmo sentido.

Há dois votos para derrubar esse trecho da reforma trabalhista. Em 2020, o relator, Edson Fachin, votou para acolher as ações e afirmou que a jornada intermitente promove a "instrumentalização da força de trabalho humana" e ameaça a saúde física e mental do trabalhador. Ele foi seguido pela ministra Rosa Weber, já aposentada.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

'POUCOS REALMENTE QUEREM O ACORDO MERCOSUL-UE, MAS MUITOS PRECISAM DELE', DIZ ANALISTA

Gustavo Gayger Müller, pesquisador na Universidade de Leuven, na Bélgica, lembra que avanço das negociações chega em um momento em que a Alemanha enfrenta grandes desafios econômicos
Por Jéssica Petrovna

Entrevista com
Gustavo Gayger Müller - Pesquisador na Universidade de Leuven, na Bélgica

Mercosul e União Europeia deram neste sexta-feira, 6, mais um passo para criar a maior zona de livre comércio do mundo, com um mercado de mais de 700 milhões de pessoas. A conclusão das negociações foi anunciado na Cúpula do bloco sul-americano em Montevidéu, no Uruguai, com a presença da presidente da Comissão Europeia, Comissão Europeia, Ursula von der Leyen.

Para o brasileiro Gustavo Gayger Müller, pesquisador sênior no Centro de Estudos de Governança Global da Universidade de Leuven, na Bélgica, o lado europeu aproveita o raro alinhamento do Mercosul sobre o acordo para marcar posição na América do Sul, frente ao avanço da China, e consolidar a aliança de países que compartilham valores democráticos, algo cada vez mais raro no mundo.

Esse senso de urgência, afirma, foi intensificado pela crise que atinge a sua maior economia, a Alemanha. "Por um lado, é a primeira vez em muito tempo que os quatro países do Mercosul estão a favor do acordo", afirma o analista, especializado em política externa da UE e relações com a América Latina. "Por outro, uma série de fatores econômicos provoca busca por parceiros comerciais. A situação econômica na Alemanha está bastante crítica. O país não está crescendo muito, perdeu competitividade e busca mercado consumidor para os seus produtos industrializados."

Para a França, contudo, o acordo cai como uma "bomba" e tende a enfraquecer o governo de Emmanuel Macron, que busca um substituto para o primeiro-ministro, Michel Barnier, deposto pelo Parlamento. "O governo está há um ano lutando contra o acordo e vai enfrentar a crítica dos dois lados por não conseguir barrá-lo. Essa resistência é bastante consensual na França. É difícil achar um partido, um movimento político lá que seja a favor", aponta Müller.

Mercosul e União Europeia anunciam conclusão do acordo de livre comércio após 25 anos. Foto: Matilde Campodonico/Associated Press

Do lado do Mercosul, afirma, o acordo é boa notícia. Dá novo impulso ao bloco, abalado pela ascensão de Javier Milei à presidência da Argentina, e responde a anseios de países como o Uruguai por mais mercado.

O tratado de livre comércio ainda tem longo caminho pela frente — precisa ser revisado, traduzido, aprovado no Parlamento Europeu e ratificado por cada um dos países-membros —, mas pode ser implementado de forma provisória enquanto isso. “Se o acordo é implementado na parte comercial, mesmo que provisoriamente, as tarifas e cotas começam a valer para todos os países, independente de ser favorável ou não”, destaca Müller.

Leia a seguir os principais pontos da entrevista.

Quais são os próximos passos a partir da conclusão das negociações do acordo comercial?
Internamente, o anúncio cai como uma bomba para alguns países da União Europeia. Será uma péssima notícia para o ambiente doméstico de França e Polônia, onde a população tem rejeitado o acordo. Em termos práticos, um dos caminhos possíveis é implementar o acordo de maneira provisória, o que tange apenas à parte comercial, e ratificar no segundo momento, o que vai requerer a aprovação não só do Parlamento Europeu como também de cada Estado-membro - então, são 27 ratificações diferentes.

E como funciona a implementação parcial? O livre comércio já entraria em vigor?
A implementação parcial se aplica às áreas em que União Europeia tem o que chamamos de competência exclusiva (ou seja, apenas bloco pode legislar). Nisso entra o comércio, efetivamente, seja na imposição de tarifas e regulações, ou na política de concorrência. Se o acordo é implementado na parte comercial, mesmo que provisoriamente, as tarifas e cotas começam a valer para todos os países, independente de ser favorável ou não. Isso do lado da União Europeia. Do lado do Mercosul, todos os países (Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai) têm de estar de acordo.

O sr. já escreveu em artigo que o acordo é mais que comercial, tem a ver também com a posição da Europa na América Latina — região onde a China tem avançado. Agora, soma-se ao cálculo geopolítico a eleição de Donald Trump nos EUA e a ameaça de guerra comercial. É possível entender a conclusão do acordo neste momento a partir dessas pressões?
Esse é um contexto (de busca por espaço na América Latina) que se manteve ao longo dos anos. Mesmo durante a administração Joe Biden, a União Europeia procurou finalizar o acordo. Mas tem dois fatores que podem ser ainda mais fundamentais. Por um lado, é a primeira vez em muito tempo que se tem os quatro países do Mercosul a favor, então a União Europeia quer aproveitar esse momento e, por outro lado, uma série de fatores econômicos na UE provoca essa busca por parceiros comerciais. A situação econômica na Alemanha está bastante crítica, o que faz com que o país pressione por esse acordo. É um país que não está crescendo muito, tanto que há uma perda de competitividade, e é um país que está em busca de mercado consumidor para os seus produtos industrializados. Há um debate, que tem sido central do lado da UE, sobre a competitividade da indústria como um todo. Tem o ponto geopolítico, de ampliar a presença na América do Sul, mas tem o interesse econômico, que se intensificou ao longo do último ano.

Por outro lado, a França é contra o acordo por pressão dos agricultores. A crise política que o país enfrenta neste momento, com a queda do primeiro-ministro Michel Barnier enfraquece a posição francesa dentro da UE nas discussões com o Mercosul?
É um timing complicado para a França, uma daquelas coincidências negativas: a Cúpula do Mercosul estava agendada e acaba acontecendo no momento da renúncia do primeiro-ministro o que, evidentemente, enfraquece o governo. E essa é uma questão simbólica bastante importante. O governo (de Emmanuel Macron) está há um ano lutando contra o acordo e vai enfrentar a crítica dos dois lados por não conseguir barrá-lo. A resistência ao acordo é bastante consensual na França. É difícil achar um partido, um movimento político lá que seja a favor.

O sr. mencionou o aspecto simbólico. A conclusão do acordo passa um recado para os países contrários, como França, Polônia, Holanda... Que margem de manobra essa oposição tem agora?
Se a burocracia da União Europeia (no caso, o Conselho Europeu) decide levar o acordo adiante, inclusive com a implementação provisória, e a França não conseguir angariar a Itália — que provavelmente vai ser o fiel da balança — o que a França pode fazer é o boicote às outras áreas do acordo, principalmente as que têm a necessidade de unanimidade ou que precisam ser retificadas a nível nacional.

(Para barrar o acordo na Comissão Europeia) os países contrários precisam atingir o quociente de 35% da população da União Europeia. Então, seria necessário ter o apoio de mais um país grande, além de França e Polônia. E a Itália pode ser o fiel da balança porque tem um setor agrícola bastante importante, que tem uma agricultura familiar e uma agricultura ligada a movimentos políticos. Mas a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, tem uma relação bastante próxima com a (primeira-ministra Giorgia) Meloni. Acredito que elas tenham conversado sobre isso.

Agora, tem uma questão que é mais profunda. Temos governos razoáveis, da centro-esquerda até a centro-direita, governos que são pró-europeus, em países como a França e a Polônia, mas as eleições estão logo ali. Considero uma aposta bastante arriscada da Comissão Europeia de forçar um acordo, por mais que este momento seja visto como uma oportunidade, porque expõe esses governos que são bastante razoáveis a uma crítica mais extremista em um ambiente que é extremamente polarizado.

Nas eleições do Parlamento Europeu, vimos que a extrema direita avançou. Quais são as condições hoje para aprovar o acordo?
É preciso dizer que a comissão de Ursula von der Leyen foi aprovada semana passada (para o segundo mandato) no Parlamento Europeu com uma das margens mais estreitas em décadas. Isso mostra, claro, que nem tudo que a Comissão negociar será aprovado prontamente. Ao mesmo tempo, os grandes grupos da centro-esquerda até centro-direita ainda mantêm maioria no Parlamento. Os extremistas fazem bastante barulho mas, muitas vezes, estão jogando para a política doméstica dos seus países. Não acredito que eles vão conseguir formar maioria suficiente para barrar o acordo. Esse não é o maior empecilho atualmente. A ratificação em alguns países vai ser muito mais difícil.

Os críticos, como a França, dizem que o acordo, negociado há 25 anos, ficou ultrapassado. Quais são as vantagens e as desvantagens para os dois lados?
Poucos realmente querem esse acordo, mas muitos precisam dele, é paradoxal. O acordo é muito importante para União Europeia, na ótica das disputas pela América Latina. É importante a Europa se aliar com países que têm valores parecidos, que são países democráticos, num mundo onde as democracias estão cada vez mais raras, por assim dizer. Então, do ponto de vista político, é muito importante para a União Europeia. Do ponto de vista econômico, abre oportunidades de investimento no longo prazo e mercado consumidor.

Agora, do ponto de vista do Mercosul, cria estabilidade de exportação de produtos agrícolas, e os países podem depender um pouco menos da China. É uma boa notícia para o bloco, que vai ter acordo com o maior mercado do mundo, e vai dissipar ameaças de países como o Uruguai, que ameaçava negociar acordo com a China sozinho, de forma bilateral, por exemplo. Considerando que os acordos atualmente não são apenas sobre tarifas, mas também sobre regulações e alinhamento de diferentes regras, ao meu ver, o acordo com a União Europeia vai facilitar, inclusive, o comércio intrabloco no Mercosul, que durante décadas teve muita dificuldade de achar regras comuns para produção. Outro ponto positivo para o Mercosul é o que o acordo vai rejuvenescer um pouco o bloco, que passa por uma crise com governos que atuam para limitá-lo, como é o caso de Javier Milei, na Argentina, e foi o caso de Jair Bolsonaro, no Brasil.

O sr. falou sobre os benefícios para o agronegócio, do lado do Mercosul, e para indústria, do lado da UE. O acordo pode acelerar o processo de desindustrialização em países como Brasil e Argentina?

É difícil prever, mas vai depender bastante de medidas compensatórias que os governos brasileiro e argentino vão conseguir colocar em prática. Obviamente, o acordo vai expor a indústria brasileira a concorrência sem a proteção tarifária. Agora, se isso vai criar uma maior competitividade no longo prazo ou se isso vai ajudar a desindustrializar o país, vai depender muito das políticas industriais, vai depender muito da capacidade que o governo vai ter de compensar os efeitos do acordo. É muito importante observar isso. O acordo em si não define o futuro, as políticas ainda serão importantes. De repente, voltando ao Mercosul, conseguir que o bloco em si proponha medidas compensatórias. É o primeiro grande acordo do Mercosul com uma terceira parte. É preciso observar como vai evoluir a partir daí.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA PODE CRESCER US$ 7 BI NO CURTO PRAZO COM ACORDO COMERCIAL, DIZ APEX

Agência levou em conta o potencial de crescimento de 242 produtos que terão redução de alíquotas assim que o acordo entrar em vigor
Por Leandro Silveira (Broadcast)

O acordo entre Mercosul e União Europeia, anunciado nesta sexta-feira, 6, pode gerar um aumento imediato de mais de US$ 7 bilhões nas exportações do Brasil, avaliou a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil) em nota. O cálculo foi realizado pela inteligência de mercado da ApexBrasil.

“Estimamos um aumento de mais US$ 7 bilhões em exportações do Brasil para o bloco europeu no curto prazo. Os 242 produtos que serão desagravados imediatamente (assim que o acordo entrar em vigor) ou em 4 anos representam hoje US$ 3,5 bilhões e 3,2% das importações europeias selecionadas. Se alcançarmos 10% de participação, o que é viável, estamos falando em US$ 7 bilhões em curtíssimo prazo”, comentou, na nota, o gerente de Inteligência de Mercado da ApexBrasil, Igor Celeste.

Brasil poderá aproveitar as mais de 1,8 mil oportunidades abertas, disse Jorge Viana Foto: Daniel Teixeira/Estadão

A agência classifica o acordo como um passo estratégico para as exportações brasileiras, com a eliminação gradual de tarifas sobre 97% dos bens industriais e 77% dos bens agrícolas exportados ao bloco europeu. “O Brasil poderá aproveitar as mais de 1.800 oportunidades de curto prazo para o bloco que a ApexBrasil mapeou, com destaque para uma ampla gama de produtos, como café, milho, suco de laranja, mel natural, aviões, calçados, móveis de madeira, entre muitos outros”, afirmou o presidente da agência, Jorge Viana.

Entre 2003 e 2023, a participação da União Europeia nas exportações brasileiras caiu de 23% para 13,6%, afetada pelo aumento das relações comerciais com a Ásia, especialmente com a China. O novo pacto busca reverter essa tendência, diversificando a pauta exportadora e aumentando o valor agregado dos produtos brasileiros, destacou a ApexBrasil.

Além de impulsionar o comércio, o acordo pode revitalizar os investimentos estrangeiros diretos (IED) europeus no Brasil, que somaram US$ 497 bilhões em 2023, apesar de sua participação relativa ter caído de 49% para 38% nos últimos quatro anos, segundo a agência. A União Europeia permanece como a principal origem de IED no País, com potencial de crescimento na esteira do pacto comercial.

Para entrar em vigor, porém, ainda há um caminho relativamente longo. O tratado precisa passar por uma revisão legal, ser traduzido em todas as línguas dos países que compõem a União Europeia, e depois ser aprovado no Parlamento Europeu e nos congressos de todos os países, tanto do Mercosul quanto da UE.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/12/2024

VALOR ECONÔMICO (SP)

SANTOS BRASIL MOVIMENTOU 125 MIL CONTÊINERES EM NOVEMBRO, ALTA DE 20,5% NA COMPARAÇÃO ANUAL

Fonte: Valor Econômico (06 de dezembro de 2024)

No Tecon Santos (SP), foram movimentados 110,5 mil contêineres, e na unidade de Imbituba (SC), foram 7,1 mil
Por Beatriz Kawai*, Valor — São Paulo

A Santos Brasil administra o Tecon Santos no Porto de Santos — Foto: Divulgação

A Santos Brasil movimentou mais de 125 mil contêineres em novembro, alta de 20,5% em comparação ao mesmo mês de 2023. Desse total, 99,6 mil estavam cheios enquanto 26.092 estavam vazios. Outros 15,4 mil contêineres foram armazenados em terminais portuários.

No Tecon Santos (SP), foram movimentados 110,5 mil contêineres, e na unidade de Imbituba (SC), foram 7,1 mil. Já em Vila do Conde (PA), ocorreu a entrega de 8 mil contêineres.

Em novembro, foram movimentadas 16,6 mil unidades, em volume total de veículos, o que representa uma alta de 14,6% em relação a novembro de 2023. Desses, 15,5 mil foram unidades exportadas e 1,1 mil importadas.

Por fim, nos terminais de líquido, a empresa movimentou 64 mil metros cúbicos no período.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/12/2024

AGÊNCIA BRASIL - DF

COM ACORDO, APEX PREVÊ AUMENTO DE US$ 7 BI NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS PARA UNIÃO EUROPEIA

Entre 2003 e 2023, participação da União Europeia no comércio internacional do Brasil caiu de 23% para 13,6%. Para ApexBrasil, acordo pode diversificar e aumentar valor agregado das exportações
Por Agência Gov | via Apex

O acordo entre o Mercosul e a União Europeia envolve 25% da economia global e 780 milhões de pessoas

Assinado nessa sexta-feira, 6 de dezembro, o Acordo Mercosul-União Europeia vai eliminar as tarifas de acesso aos mercados europeus para 97% dos bens industriais e para 77% dos bens agrícolas do Mercosul, em 10 anos. Segundo a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), as oportunidades de desgravação de curto prazo para o Brasil abrangem 242 linhas tarifárias da União Europeia e cerca de US$ 109,8 bilhões das importações anuais do bloco.

“O acordo entre o Mercosul e a União Europeia envolve 25% da economia global e 780 milhões de pessoas. É um acordo estratégico, para o qual o presidente Lula contribuiu decisivamente, desde o lançamento das negociações em seu primeiro governo até sua diplomacia presidencial ativa nesse mandato, tendo visitado líderes do Mercosul e da União Europeia. Graças a esse esforço, o Brasil poderá aproveitar as mais de 1800 oportunidades de curto prazo para o bloco que a ApexBrasil mapeou, com destaque para uma ampla gama de produtos, como café, milho, suco de laranja, mel natural, aviões, calçados, móveis de madeira, entre muitos outros”, afirmou o presidente da Agência, Jorge Viana.

Com uma corrente de comércio de mais de R$ 90 bilhões em 2023, a União Europeia é o segundo maior parceiro comercial do Brasil. A pauta exportadora brasileira, no entanto, está concentrada em commodities, como petróleo, café e soja. O acordo, nesse sentido, é uma oportunidade para diversificação e agregação de valor aos produtos exportados.

Além disso, com a liberalização do comércio entre Mercosul e União Europeia, os mercados europeus podem recuperar sua importância na pauta exportadora brasileira. Conforme dados da inteligência de mercado da ApexBrasil, entre 2003 e 2023, a participação da União Europeia nas exportações do país caíram de 23% para 13,6%, o que se explica pelo aumento do comércio com o Leste Asiático, destacadamente com a China, principal parceiro comercial no país. O acordo pode ser estratégico para uma retomada da importância desse comércio bilateral.

“Estimamos um aumento de mais US$ 7 bilhões em exportações do Brasil para o bloco europeu no curto prazo. Os 242 produtos que serão desagravados imediatamente ou em 4 anos representam hoje [LQ1] US$ 3,5 bilhões e 3,2% das importações europeias selecionadas. Se alcançarmos 10% de participação, o que é viável dada a desgravação, estamos falando em US$ 7 bilhões em curtíssimo prazo”, comentou o gerente de Inteligência de Mercado da ApexBrasil, Igor Celeste.

Histórico

As negociações em torno do acordo somam 25 anos. Aloysio Nunes, hoje chefe de assuntos estratégicos da ApexBrasil em Bruxelas, esteve à frente do Ministério das Relações Exteriores (MRE) durante parte decisiva das negociações.

Segundo o ex-chanceler, “este pacto transcende os limites de um simples tratado comercial. Ele estabelece mecanismos robustos de cooperação política, permitindo diálogos estratégicos em áreas como o meio ambiente, direitos humanos e governança global. Isso testemunha o compromisso com o desenvolvimento sustentável e reafirma o compromisso do Brasil com o multilateralismo e a cooperação internacional. Um novo capítulo nas relações internacionais do Brasil acaba de ser escrito”.

Investimentos

A União Europeia é a principal origem de investimentos estrangeiros diretos (IED) no Brasil. Com base em dados divulgados pelo Banco Central do Brasil para 16 dos 27 países do bloco (os principais, em termos de IED no Brasil, com dados reportados), a posição em estoque de IED da UE no país atingiu US$ 497 bilhões em 2023, um crescimento médio anual de 11,3% desde 2020.

A participação relativa do IED do bloco no Brasil, no entanto, tem caído nos últimos anos. Enquanto o estoque de IED daqueles 16 países da UE representavam 49% dos investimentos estrangeiros no Brasil em 2019, em 2023 o estoque correspondeu a 38% do total em 2023. O acordo, ao impulsionar o comércio, também terá uma importante função na retomada dos investimentos europeus no Brasil.
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 06/12/2024

MERCOSUL E UNIÃO EUROPEIA CONCLUEM ACORDO COMERCIAL. ASSISTA À DECLARAÇÃO DE LULA

Acordo abre oportunidades de comércio e investimentos sem comprometer a capacidade para a implementação de políticas públicas em áreas cruciais como saúde, desenvolvimento industrial e inovação
Por Agência Gov | via Planalto

Anúncio da conclusão do acordo com a participação dos líderes de Argentina, Uruguai, União Europeia, Brasil e Paraguai

Em 6 de dezembro, os Presidentes de Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai e da Comissão Europeia anunciaram a conclusão definitiva das negociações do Acordo de Parceria entre o Mercosul e a União Europeia. O anúncio foi feito por ocasião da LXV Cúpula do Mercosul, que se inicia na mesma data em Montevidéu.

O Acordo de Parceria Mercosul-União Europeia, que passará agora pelo processo de preparação para sua assinatura, constitui o maior acordo comercial já concluído pelo Mercosul e uma das maiores áreas de livre comércio bilaterais do mundo. MERCOSUL e União Europeia reúnem cerca de 718 milhões de pessoas e economias que, somadas, alcançam aproximadamente US$ 22 trilhões de dólares.

O anúncio da conclusão das negociações culmina processo iniciado em 2023, quando o MERCOSUL, sob a coordenação brasileira, e a União Europeia retomaram as tratativas birregionais. Nesses dois anos, foram realizadas, ao total, sete rodadas de negociações presenciais entre os dois blocos, todas em Brasília.

De forma inovadora, o Acordo abre oportunidades de comércio e investimentos sem comprometer a capacidade para a implementação de políticas públicas em áreas cruciais como saúde, desenvolvimento industrial e inovação. Sob a orientação do Presidente Lula, o texto do Acordo anunciado hoje assegura a preservação de espaço para políticas públicas em compromissos sobre compras governamentais, comércio no setor automotivo e exportação de minerais críticos. O Acordo também oferece mecanismos para lidar com eventuais impactos negativos de medidas unilaterais que possam afetar exportações do Mercosul. Os dois blocos acordaram compromissos em matéria de desenvolvimento sustentável que adotam abordagem colaborativa e equilibrada, reconhecendo que os desafios nessa área são comuns e devem ser enfrentados de forma cooperativa.

O Acordo ainda contribui para aprofundar a integração regional do Mercosul, que comprova sua vocação como uma plataforma eficiente de inserção das economias de Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai em mercados externos.

Além dos ganhos econômico-comerciais esperados, Mercosul e União Europeia compartilham valores e interesses em comum, como a defesa da democracia, a promoção dos direitos humanos, a defesa da paz e o compromisso com a sustentabilidade. O Acordo estabelece espaços de diálogo que permitirão maior coordenação entre as duas regiões nesses e outros temas.

Os textos acordados serão divulgados nos próximos dias.

Comunicado conjunto:
Os Estados Partes Signatários do Mercosul – a República da Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai – e a União Europeia anunciaram, na 65ª Reunião de Cúpula do MERCOSUL (Montevidéu, 6 de dezembro de 2024), a conclusão final das negociações de um Acordo de Parceria entre as duas regiões, após mais de duas décadas de negociações.

Tomando em conta o progresso realizado nas últimas décadas até junho de 2019, o Mercosul e a União Europeia engajaram-se, desde 2023, em intenso processo de negociações para ajustar o acordo aos desafios atuais enfrentados nos níveis nacionais, regionais e global. Nos últimos dois anos, as duas partes realizaram sete rodadas de negociações, entre outras reuniões, e comprometeram-se a revisar as matérias relevantes.

À luz do progresso alcançado desde 2023, o Acordo de Parceria entre o MERCOSUL e a União Europeia está agora pronto para revisão legal e tradução. Ambos os blocos estão determinados para conduzir tais atividades nos próximos meses, com vistas à futura assinatura do acordo.
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 06/12/2024

EXPANSÃO DA MATRIZ ELÉTRICA EM 2024 CHEGA A 10,3 GW E ESTÁ PRESTES A QUEBRAR RECORDE DE CRESCIMENTO ANUAL

Novas usinas em operação no ano superaram em novembro a meta de 10,1 GW estabelecida pela ANEEL
Por Agência Gov | Via Aneel

Novo recorde à vista! A ampliação da matriz elétrica brasileira ultrapassou em novembro a meta estabelecida pela Agência Nacional de Energia Elétrica para o ano, de 10.106 megawatts (MW) de potência fiscalizada, e fechou o mês com 10.303,24 MW – marca bastante próxima do crescimento anual mais alto já verificado pela ANEEL, de 10.324,2 MW em 2023.

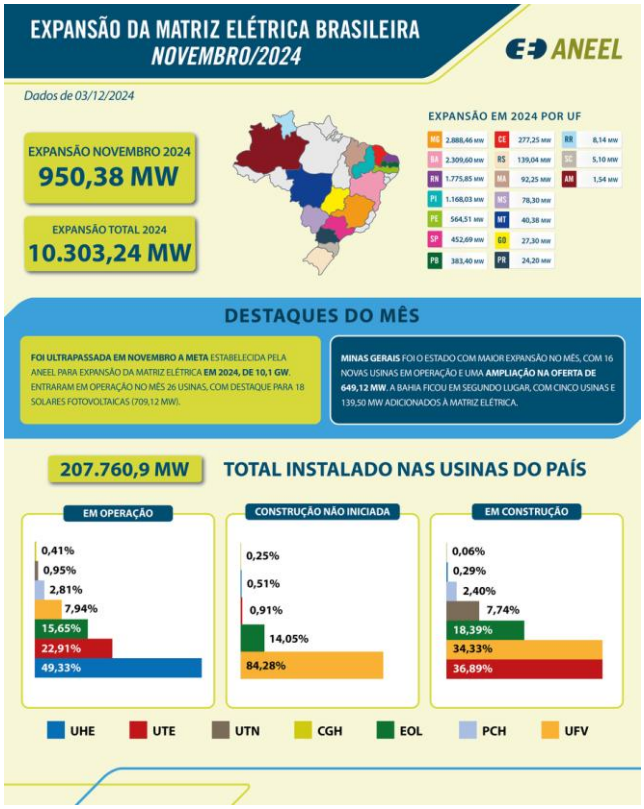
Do total de 10,3 GW em 2024, 90,14% da potência instalada é proveniente das fontes solar fotovoltaica (51,18%) e eólica (38,96%). Entre as 281 novas usinas implantadas no ano, estão 136 solares fotovoltaicas (5.272,99 MW), 114 eólicas (4.013,90 MW), 21 termelétricas (961,95 MW), oito pequenas centrais hidrelétricas (49,80 MW) e duas centrais geradoras hidrelétricas (4,60 MW).

O avanço de 950,38 MW em novembro se deveu a 26 novas usinas, sendo 18 centrais solares fotovoltaicas (709,12 MW), cinco usinas eólicas (139,50 MW), uma usina termelétrica (92,25 MW) e duas pequenas centrais hidrelétricas (9,51 MW).

As usinas que iniciaram operação comercial em 2024 estão instaladas em 17 estados nas cinco regiões do país. Os destaques, em ordem decrescente, são Minas Gerais (2.888,46 MW), Bahia (2.309,60 MW) e Rio Grande do Norte (1.775,85 MW). Considerando apenas novembro, Minas Gerais e Bahia também foram os destaques. Minas obteve a maior expansão no mês, com 16 novas usinas em operação e uma ampliação na oferta de 649,12 MW. A Bahia ficou em segundo lugar, com cinco usinas e 139,50 MW adicionados à matriz elétrica.

Capacidade total é de 207,7 GW
Em 2 de dezembro, o Brasil somou 207.760,9 MW de potência fiscalizada, de acordo com dados do Sistema de Informações de Geração da ANEEL, o SIGA, atualizado diariamente com dados de

usinas em operação e de empreendimentos outorgados em fase de construção. Desse total em operação, ainda de acordo com o SIGA, 84,81% das usinas são consideradas renováveis.



Uma abordagem mais detalhada do crescimento da oferta de energia elétrica pode ser encontrada no painel RALIE , que reúne informações sobre a expansão da matriz elétrica. Com formato intuitivo, a ferramenta amplia o acesso aos dados de fiscalização de novas usinas em implantação e facilita o acompanhamento da expansão da oferta de geração de acordo com o ano, região, tipo de fonte de energia, entre outros filtros. Os objetivos são aprimorar a interatividade e fornecer mais informações sobre obras de geração.

As informações do painel são atualizadas mensalmente baseadas nas inspeções in loco nas obras das centrais geradoras e nos dados disponibilizados no Relatório de Acompanhamento de Empreendimentos de Geração de Energia Elétrica (Rapeel), que conta com a contribuição das empresas fiscalizadas para uma análise minuciosa da equipe de monitoramento. Veja neste link os relatórios e indicadores da ANEEL relacionados à geração de energia elétrica.

infografico, Expansão da Geração - novembro/2024

Link: https://www.gov.br/aneel/pt-br/assuntos/noticias/2024/expansao-da-matriz-eletrica-em-2024-chega-a-10-3-gw-e-esta-prestes-a-quebrar-recorde-de-crescimento-anual

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 06/12/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ACORDO MERCOSUL-UE PODE REPRESENTAR NOVA ERA PARA COMEX E IMPACTOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 06/12/2024 - 19:28

Parceria, firmada após 25 anos de discussões, promete fortalecer a indústria, diversificar exportações e abrir novas possibilidades econômicas, enquanto levanta desafios para o setor de navegação

O Acordo de Associação Mercosul-União Europeia, concluído nesta sexta-feira (6), marca a formação de uma das maiores áreas de integração econômica do mundo, abrangendo um mercado de mais de 750 milhões de consumidores. Negociado desde 1999, o pacto enfrenta desafios, mas promete ampliar a competitividade global do Brasil, diversificar exportações e impulsionar a indústria nacional, incluindo uma abertura tarifária para 97% dos bens industriais. Especialistas do setor de navegação apontam, no entanto, que o impacto para o transporte marítimo será limitado, com poucas perspectivas de incentivos específicos.

Após duas décadas de negociações e um hiato marcado por preocupações ambientais, o acordo reaberto em 2023 e concluído agora traz a promessa de ampliar o acesso do Brasil ao mercado europeu. O presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Ricardo Alban, avalia que o pacto permitirá ao país superar a re-primarização das exportações, promovendo produtos de maior valor agregado para um mercado com elevado poder aquisitivo.

Segundo dados da CNI, o mercado europeu, que tem um PIB per capita de US$ 40,8 mil, poderá receber uma fatia significativa de produtos industriais brasileiros com tarifa zero, reforçando a posição do país em cadeias globais de valor e criando mais empregos. Para cada R$ 1 bilhão exportado ao bloco europeu, 21,7 mil empregos são gerados, destacando a relevância social e econômica da parceria.

No entanto, os reflexos do acordo no transporte marítimo entre os blocos ainda são incertos. De acordo com Luis Fernando Resano, diretor-executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), os termos do acordo preservam as regras de cabotagem nos países dos blocos, minimizando mudanças imediatas. Resano apontou que, embora existisse a intenção de abertura gradual para transporte marítimo entre os blocos, os altos custos operacionais das empresas brasileiras limitam o acesso ao mercado europeu.

"Com a denúncia dos acordos bilaterais com Argentina e Uruguai em 2021, o transporte de cargas entre os países passou a ser realizado por navios de longo curso, com fretes e tributos remetidos ao exterior, prejudicando as empresas brasileiras", afirmou à Portos e Navios. Resano também acredita que o acordo dificultará a renegociação ou revitalização desses pactos bilaterais.

Para a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), o acordo trará benefícios significativos para o estado e para o país como um todo. A harmonização de normas técnicas, sanitárias e fitossanitárias facilitará o comércio e alinhará o Brasil a padrões globais de sustentabilidade. A entidade também destaca a criação de mecanismos para que o setor privado monitore os impactos do acordo, garantindo maior transparência e participação empresarial.

A indústria fluminense, que já desempenha papel relevante nos setores de energia e metalmecânico, poderá se beneficiar diretamente da abertura comercial e da redução de barreiras tarifárias. Com acesso a um mercado de 750 milhões de consumidores, espera-se um fortalecimento das exportações e a inserção de produtos brasileiros em cadeias globais de valor.

Além das oportunidades de ampliação da pauta exportadora, o Brasil encara desafios para modernizar sua infraestrutura e alinhar as operações logísticas às exigências do mercado europeu, como padrões de sustentabilidade. Para o setor industrial, o acordo é uma chance histórica de reposicionar o país no comércio global, enquanto no transporte marítimo, os impactos dependerão de futuras negociações e adaptações que equilibrem custos e competitividade.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/12/2024

PORTO DE PARANAGUÁ ASSINA PRIMEIRA CONCESSÃO DE CANAL DE ACESSO NO BRASIL

Da Redação Portos e logística 06/12/2024 - 19:16

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou, nesta sexta-feira (6), a ordem para a primeira concessão de canal de acesso de um porto público no Brasil, no Porto de Paranaguá (PR). A concessão, prevista para ocorrer no primeiro semestre de 2025, terá duração inicial de 25 anos, podendo ser prorrogada por até 70 anos. Com um investimento estimado de mais de R$ 1 bilhão, o projeto visa ampliar a capacidade do canal, aumentando o calado do porto de 11,5 metros para quase 15 metros e atraindo novos

investimentos para fortalecer a infraestrutura e a logística da região. A proposta foi encaminhada ao Tribunal de Contas da União (TCU) em novembro. O modelo será replicado nos portos de Santos (SP) e Itajaí (SC).

Durante o evento, também foi assinado o edital do primeiro bloco de licitações do Porto de Paranaguá, com leilão marcado para fevereiro de 2025, envolvendo cinco áreas voltadas à movimentação de granéis sólidos e vegetais. A Portos do Paraná destacou que a regularização de 100% das áreas portuárias e a ampliação da infraestrutura reafirmam a importância de Paranaguá para a logística e o agronegócio nacional.

O Porto de Paranaguá, parte do complexo portuário do Paraná e o segundo maior do Brasil, movimenta 25% dos fertilizantes consumidos no país e lidera no escoamento de soja e derivados. A previsão é de um recorde de 67 milhões de toneladas de cargas movimentadas em 2024.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/12/2024

REFORMA PODE ELEVAR A 26% CARGA TRIBUTÁRIA DO SETOR PORTUÁRIO, ALERTA ATP

Da Redação Portos e logística 06/12/2024 - 19:29

A Reforma Tributária em discussão no Congresso Nacional pode elevar a carga tributária do setor portuário em cerca de 12 pontos percentuais, chegando a 26,5%, caso aprovada em sua forma atual. A projeção, baseada na estimativa de alíquota máxima do IBS e da CBS, chamou atenção da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), que alerta para os riscos de perda de competitividade global devido à tributação excessiva. Atualmente, os serviços portuários estão sujeitos ao ISS, com alíquota máxima de 5%, e ao PIS e COFINS, somando 9,25%. Com a Reforma, esses valores seriam substituídos por 17,7% do IBS e 8,8% da CBS, impactando diretamente a atividade portuária.

“É importante ressaltar que o setor portuário representa mais de 96% do fluxo do comércio internacional, sem contar os inúmeros empregos diretos e indiretos envolvidos na cadeia logística. Nesse sentido, há preocupações sobre como o IBS será implementado, as alíquotas que serão aplicadas, e se os serviços portuários serão adequadamente contemplados na reforma, de modo a garantir que o setor mantenha sua competitividade”, avaliou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa.

Outro ponto crítico levantado pela ATP é a extensão da imunidade às exportações para o transporte internacional e operações antecedentes, como o transporte de cabotagem anterior à exportação. A entidade defende ajustes no texto da regulamentação para evitar dúvidas sobre a classificação dessas operações.

Apesar das preocupações, a ATP destaca aspectos positivos da proposta, como a simplificação do modelo tributário, que pode atrair investidores estrangeiros ao reduzir a complexidade na apuração de tributos. A entidade também elogia a previsão de incidência do IBS e da CBS baseada no local de prestação dos serviços portuários e na entrega dos bens ao destinatário, assegurando recursos para prefeituras em municípios portuários e possibilitando investimentos em infraestrutura e urbanismo essenciais para os portos.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/12/2024

ÚLTIMO LEILÃO PORTUÁRIO DE 2024 SERÁ DIA 18 COM R$ 3,6 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Da Redação Portos e logística 06/12/2024 - 15:18

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará, no próximo dia 18 de dezembro, o último leilão de arrendamentos portuários deste ano, na B3, em São Paulo. O certame contará com a oferta de três áreas: ITG02, no Porto de Itaguaí (RJ), MCP03, no Porto de Santana (AP), e MAC16, no Porto de Maceió (AL). O investimento total previsto para as áreas leiloadas soma R$ 3,62 bilhões.

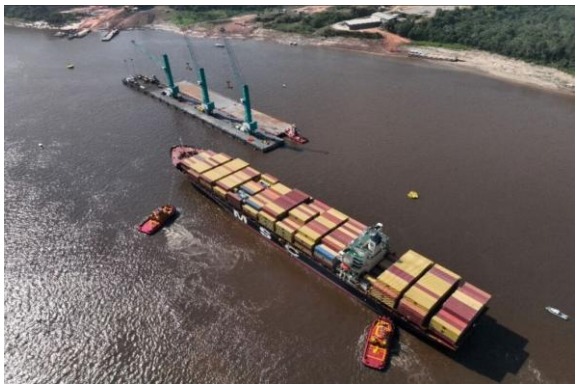
O terminal MAC16, destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos em geral, prevê R$ 6,18 milhões em investimentos ao longo de cinco anos de contrato. Já o MCP03, voltado para granéis sólidos vegetais, terá contrato de 25 anos e exigirá investimentos de R$ 88,89 milhões. O maior aporte será no ITG02, com previsão de R$ 3,53 bilhões para a movimentação de granel sólido mineral, em um contrato de 35 anos.

Entre 2024 e 2026, estão programados 50 empreendimentos no setor portuário, com investimentos estimados em R$ 18,2 bilhões. Apenas em 2025, a expectativa é de 20 arrendamentos e uma concessão, com aportes de R$ 8,54 bilhões. Para 2026, estão previstos 17 arrendamentos e quatro concessões, totalizando R$ 5,91 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/12/2024

ARTIGO - ESTRATÉGIA DE ADAPTAÇÃO CLIMÁTICA QUE VIABILIZOU NAVEGAÇÃO DURANTE ESTIAGEM EM MANAUS

Por Rodrigo Passos Opinião 06/12/2024 - 19:31



A região amazônica enfrentou, neste ano, uma grave estiagem que alterou severamente os ciclos naturais de vazante e cheia dos rios amazônicos. Em Manaus, o nível do Rio Negro atingiu marcas críticas, comprometendo o transporte de cargas, dificultando as operações dos navios que abastecem a população e escoam a produção industrial local.

Segundo a Defesa Civil do Estado, a estiagem deste ano é considerada a pior da história em termos de impactos econômicos e sociais, superando os recordes de 2023. Os prejuízos ultrapassam R$ 620 milhões, afetando quase 770 mil pessoas. Os números refletem um padrão preocupante, impulsionado pelas mudanças climáticas, que têm tornado eventos dessa natureza mais intensos e frequentes.

A solução do píer flutuante para restabelecer a atividade portuária

Para garantir a continuidade das operações logísticas em Manaus, foi necessário desenvolver uma solução complexa e inovadora: a empresa Super Terminais reposicionou um píer flutuante do Porto de Manaus, a 200km da capital, em Itacoatiara, para funcionar 24 horas por dia, 7 dias por semana.

A estrutura de 240 metros de comprimento e 24 metros de largura foi projetada para operar em áreas de baixa profundidade, permitindo que grandes embarcações descarreguem suas cargas em um ponto onde o calado do rio ainda é suficiente para a navegação segura. Ao chegar no píer, as cargas são então transferidas para barcaças menores. Por navegarem em calados mais baixos, elas podem transportar os produtos até o porto de Manaus.

O investimento estratégico envolveu a mobilização de recursos técnicos e logísticos consideráveis e possibilitou uma operação de transbordo segura e eficiente, minimizando o risco de interrupção no abastecimento de alimentos, medicamentos e outros itens essenciais para a região. Ao mesmo tempo, garantiu que a produção industrial da Zona Franca continuasse a ser escoada, preservando a atividade econômica em um momento crítico.

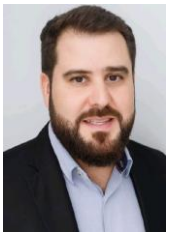
Estratégia de adaptação climática que viabilizou o projeto
A complexidade da operação não era apenas logística, mas também financeira. Sem um seguro que cobrisse os riscos de acidentes e danos causados pela movimentação de mercadorias em uma estrutura contingencial, o custo seria tão elevado que tornaria a operação economicamente inviável.

Para mitigar esses riscos se criou uma estrutura de seguro sob medida, cobrindo desde danos potenciais às mercadorias até acidentes ambientais e operacionais associados à movimentação de cargas no rio Amazonas.

Foi estruturado um modelo que envolveu múltiplas seguradoras, dividindo o risco e evitando que o custo da apólice se tornasse proibitivo para os operadores portuários e empresas de navegação. A abordagem foi essencial para proteger cargas avaliadas em centenas de milhões de reais e, ao mesmo tempo, viabilizar a continuidade das operações logísticas sob condições climáticas extremas.

Sem o seguro sob medida, o projeto seria arriscado demais, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental, e a crise de abastecimento na região poderia ter sido ainda mais grave.

A crise hídrica enfrentada por Manaus neste ano é um exemplo claro de como as mudanças climáticas estão pressionando setores críticos, como infraestrutura e logística. Projetos como o do píer flutuante demonstram a importância do mercado segurador como pilar de resiliência econômica e social, tornando-o parceiro indispensável dos setores público e privado na jornada de adaptação climática.



Ao apoiar inovações logísticas e a continuidade de atividades críticas, o seguro possibilita a mitigação de riscos, a proteção das comunidades e a manutenção da economia em movimento. Ele oferece à sociedade a capacidade de enfrentar um futuro incerto com maior segurança, garantindo que, mesmo diante de um mundo instável, a vida continue com o mínimo de interrupções.

Rodrigo Passos é gerente da Marsh nas áreas de Marine, Cargo & Logistics.rodrigo-passos-marsh-brasil.jpg
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/12/2024

MDIC VAI PROPOR CONTEÚDO LOCAL PARA DEPRECIAÇÃO ACELERADA DE NTS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 05/12/2024 - 20:11

Secretário do MME disse, nesta quinta-feira (5), que decreto regulamentador sobre o tema será discutido na próxima semana, durante reunião do CNPE

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) vai propor índices de conteúdo local para a concessão do benefício da depreciação acelerada de navios tanque. A previsão é que a pasta apresente a proposta na próxima reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), prevista para a próxima terça-feira (10), quando será discutido o decreto regulamentador (12.242/2024), publicado pelo governo em novembro e que estabelece que o benefício é aplicável às aquisições de navios-tanque novos cujos contratos tenham sido celebrados

até 31 de dezembro de 2026 e que operem na cabotagem de petróleo e seus derivados a partir de 2027.

A renúncia fiscal decorrente da depreciação acelerada para essas embarcações é limitada a R$ 1,6 bilhão e terá vigência a partir de 1º de janeiro de 2027 até 31 de dezembro de 2031. Terão direito à depreciação acelerada novos navios com aquisições após o decreto, produzidos em estaleiro no Brasil conforme índices mínimos de conteúdo local definidos pelo CNPE.

O secretário de petróleo e gás natural do Ministério de Minas e Energia (MME), Pietro Mendes, explicou que, no momento que o navio-tanque é incorporado ao patrimônio, essa depreciação acelerada permite que, em vez de 20 anos, seja depreciado em 2 anos. "Nesta reunião [CNPE], o MDIC vai propor índices de conteúdo local para que o navio-tanque seja considerado um navio que faz jus ao benefício da depreciação acelerada", disse, nesta quinta-feira (5), durante o Fórum Técnico PPSA, que debateu o futuro do pré-sal.

Mendes ressaltou que a visão do MME é que, nessa política setorial, não adianta aumentar o índice de conteúdo local sem dar condições para que a indústria nacional seja competitiva. Ele observa que, muitas vezes, o operador opta por pagar multa, em vez de contratar efetivamente o conteúdo local estabelecido.

Segundo o secretário, em outros países existem taxas menores de financiamento ou fundos soberanos que oferecem opções mais atrativas para os investidores. “Trabalhamos com MDIC e outras esferas do governo para ter condições de competitividade (...). A depreciação acelerada é para tentar equilibrar a competitividade da indústria nacional com a indústria no exterior", concluiu Mendes.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 05/12/2024

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: 06/12/2024