

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 002/2025
Data: 03/01/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
APS ASSUME GESTÃO DO PORTO DE ITAJAÍ.....	4
COLHEITA DE EUCALIPTO: OPERAÇÃO QUE NÃO PARA.....	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
BRICS TÊM MAIS DE 40% DA POPULAÇÃO E 37% DO PIB MUNDIAIS.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
ANTAQ APROVA PROPOSTA DE MANUAL DE MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM REGULATÓRIA.....	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – A VOZ DAS RUAS: UM GRITO POR VIDAS NO TRÂNSITO.....	10
NACIONAL - HUB – CURTAS - ACIDENTES EM RODOVIAS FEDERAIS CAEM 9,8%, APONTA PRF.....	10
<i>Nas estradas 1</i>	11
<i>Nas estradas 2</i>	11
<i>Nas estradas 3</i>	11
<i>Simples 1</i>	11
<i>Simples 2</i>	11
RODOVIAS - FRETE: ANTT AJUSTA PISOS MÍNIMOS E ENDURECE FISCALIZAÇÃO.....	11
NACIONAL - PARCERIA ENTRE PETROBRAS E PRIO AMPLIA USO DE GASODUTOS NA BACIA DE CAMPOS.....	12
NACIONAL - BRASIL INICIA ANÁLISE DE CAIXAS-PRETTAS DE AVIÃO QUE CAIU NO CAZAQUISTÃO.....	13
NACIONAL - ROBERTO HONORATO ASSUME PRESIDÊNCIA INTERINA DA ANAC.....	14
NACIONAL - “DESACELERE”: GOVERNO ALERTA MOTORISTAS SOBRE O VALOR DA VIDA.....	14
NACIONAL - DP WORLD AMPLIA OPERAÇÕES NO BRASIL COM SEIS NOVOS ESCRITÓRIOS.....	15
REGIÃO SUDESTE – PORTO DE SANTOS EM FOCO: NOVOS SECRETÁRIOS MUNICIPAIS PROMETEM AVANÇOS.....	16
REGIÃO NORDESTE - PE ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA DRAGAGEM DO CANAL INTERNO DE SUAPE.....	17
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE CABEDELO REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2024.....	18
REGIÃO SUDESTE - TRABALHADOR MORRE PENSADO POR CARGA DE MADEIRA NO PORTO DE SANTOS.....	19
BAHIA ECONÔMICA - BA	20
FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA FAZ PROPOSTA PARA OPERAR CORREDOR MINAS/BAHIA, COM TROCA DE TRILHOS E DORMENTES.....	20
PORTOS DO ARCO NORTE EXPORTARAM 39% DE TODO MILHO E SOJA DO PAÍS ENTRE JANEIRO E OUTUBRO DE 2024.....	20
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	21
PORTO DE CABEDELO CONCLUI 2024 COM QUASE 1,5 MILHÃO DE TONELADAS MOVIMENTADAS.....	21
MANUAL DA AGENDA REGULATÓRIA DA ANTAQ É APROVADO E PUBLICADO.....	22
QUESTIONÁRIO PARA SEGUNDA PESQUISA SOBRE EQUIDADE DE GÊNERO NO SETOR AQUAVIÁRIO ESTÁ ABERTO.....	23
ABERTURA DE MERCADO NO VIETNÃ PARA PELES SALGADAS DE BOVINOS.....	24
JORNAL O GLOBO – RJ	24
DESTINO DE EMENDAS FOI TRANSPARENTE EM APENAS 15% DE ONGS ANALISADAS, APONTA CGU.....	24
COM APOIO DE TRUMP E 'SUSPENSE' DE ÚLTIMA HORA, MIKE JONHSON É REELEITO PARA A PRESIDÊNCIA DA CÂMARA DOS EUA.....	25
BIDEN VETA COMPRA DA US STEEL PELA SIDERÚRGICA JAPONESA NIPPON.....	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	29
SAÍDA DE DÓLARES DO BRASIL EM 2024, DE US\$ 15,9 BI, É A TERCEIRA MAIOR DA SÉRIE HISTÓRICA, DIZ BC.....	29
COMO FICARÁ O PREÇO DAS PASSAGENS AÉREAS EM 2025, COM O DÓLAR EM ALTA E EMPRESAS ENDIVIDADAS?.....	30
OPINIÃO - É A DÍVIDA, MR. PRESIDENT: SEM UM VERDADEIRO CAVALO DE PAU NAS DESPESAS, NÃO HÁ SAÍDA PARA O BRASIL.....	31
GOVERNO DEFINE FUNDEB DE 2025 SEM MUDANÇA DO PACOTE FISCAL E PODE COMPROMETER ECONOMIA ANUNCIADA.....	32
VALOR ECONÔMICO (SP)	35
HIDROVIAS DO BRASIL PEDE AVAL DE DEBENTURISTAS PARA VENDA DE ATIVOS E EXISTÊNCIA DE CONTROLADOR.....	35
CHINESES ESTÃO 'CLARAMENTE SE POSICIONANDO PARA UM CONFLITO' COMERCIAL COM EUA, DIZ ANALISTA.....	36
SIDERURGIA É ESTRATÉGICA PARA ECONOMIA E DEFESA, DIZ BIDEN AO BARRAR AQUISIÇÃO DA US STEEL.....	38
FS INFRAESTRUTURA BUSCA R\$ 350 MILHÕES COM DEBÊNTURES PARA COMPRA DE LOCOMOTIVAS E VAGÕES.....	39
PRIO ENTRA NA ÁREA DE COMERCIALIZAÇÃO DE GÁS NATURAL.....	39



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 002/2025
Página 3 de 40
Data: 18/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	40
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	40



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

APS ASSUME GESTÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

Superintendência local continuará prestando serviços administrativos e operacionais, mantendo 74 empregados

Por *Bárbara Farias*



A medida vale por um ano, mas a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) continuará prestando serviços administrativos e operacionais (Divulgação)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) assumiu a administração do Porto de Itajaí, em Santa Catarina. A medida vale por um ano, mas a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) continuará prestando serviços administrativos e operacionais, mantendo os 74 empregados que possui.

Em reunião na cidade catarinense, ontem, as duas gestoras firmaram convênio e formaram uma comissão de transição. Em nota, a Autoridade Portuária santista informou que seus diretores de Operações, Beto Mendes, de Desenvolvimento de Negócios e Regulação, Gustavo Salvador Pereira, e de Administração e Finanças, Júlio César Alves de Oliveira, se reuniram com sindicalistas e com o prefeito de Itajaí, Robison Coelho (PL), para tratar das reivindicações dos trabalhadores e do Município.

Em relação à dragagem, um dos serviços prioritários no porto catarinense, Itajaí tem contrato de manutenção garantido até 2026, que ficará sob responsabilidade da APS. As receitas tarifárias de Itajaí já passam a ser recebidas pela gestora do porto santista, embora contabilizadas separadamente das de Santos. Eventuais necessidades de aportes financeiros e obras serão definidos nos próximos dias.

Entenda

A transferência da gestão do Porto de Itajaí à APS foi anunciada em 17 de dezembro pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que disse pretender “garantir a continuidade das operações portuárias” e “impulsionar a geração de emprego e renda” com a medida.

O porto catarinense teve as atividades paralisadas em 2022, após a saída da APM Terminals, que operou em Itajaí por 22 anos, e em meio à intenção do Governo Federal de privatizar o complexo. Em dezembro de 2023, foi assinado um contrato provisório, possibilitando a retomada das atividades.

Briga judicial

A mudança na gestão correu risco no final de 2024. Em 24 de dezembro, o presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Herman Benjamin, suspendeu uma liminar do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF-4) que impedia que a APS assumisse o Porto de Itajaí.

A iniciativa de prorrogar a delegação por mais 12 meses e impedir a gestão do Porto de Itajaí pela APS partiu da Associação Foro Metropolitano da Foz do Rio Itajaí-Açu, contrária à federalização e à transferência da gestão do porto ao Governo Federal.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 03/01/2025

COLHEITA DE EUCALIPTO: OPERAÇÃO QUE NÃO PARA

Logístico móvel garante produtividade na retirada da matéria-prima da celulose mesmo em áreas isoladas das florestas

Por *Maurício Martins*



Cada módulo é projetado para uma equipe de cerca de 100 pessoas (Alexsander Ferraz/AT)

As florestas de eucalipto em Três Lagoas e nas cidades vizinhas, em Mato Grosso do Sul, podem ficar em áreas bem distantes dos centros urbanos. Por isso, quando uma determinada fazenda já tem árvores maduras, com aproximadamente sete anos de idade, uma estrutura volante é montada no local para a colheita da matéria-prima da celulose.

A Tribuna acompanhou todo o processo feito pela Eldorado Brasil, uma das empresas produtoras e exportadoras de celulose no País. A partir de Três Lagoas, a Reportagem percorreu mais de 100 quilômetros florestas adentro até encontrar o que a empresa chama de módulo de colheita. Ele é o suporte completo para as equipes em campo, permitindo superar os desafios do isolamento e garantir a eficiência no trabalho.

Cada módulo é projetado para uma equipe de cerca de 100 pessoas e inclui diversas instalações, como um escritório volante com computadores e internet dentro de um trailer. “É onde fazemos toda a gestão do time e da produção”, explica o gerente de Colheita Florestal da Eldorado, Anderson Bobko.

Ele aponta para outro trailer maior, onde funciona um depósito de peças para manutenção das máquinas e equipamentos. “Aqui temos estoque para atender 90% das ocorrências de manutenção, como mangueiras, parafusos e fios, sem precisar ir até a cidade.”

Além disso, o módulo conta com uma sala de afiação para manter o material de corte em condições ideais, banheiros e um refeitório. “O pessoal faz refeições aqui e aproveita o intervalo para relaxar, acessar a internet e se comunicar com as famílias”, complementa Bobko. A operação de colheita funciona em dois turnos: o primeiro das 7 horas às 16h48, e o segundo das 16h48 às 2h36. No intervalo entre os turnos são feitas manutenções preventivas, lavagem das máquinas que fazem a colheita, lubrificação e abastecimento de combustível. Ou seja, o trabalho é 24 horas.

Duração do módulo

Há muitos anos que a colheita do eucalipto deixou de ser manual. Hoje ela é feita com um operador em uma máquina chamada harvester, que possui um braço para segurar os troncos. Cada máquina consegue colher, em média um hectare por dia (10 mil metros quadrados, pouco mais do que um campo de futebol).

“Temos dez máquinas no módulo, então colhemos cerca de 10 hectares diariamente. O tempo em que o módulo permanece no mesmo lugar depende do tamanho da fazenda, que pode variar de 200 a 10 mil hectares. Não tem tamanho fixo. Em algumas, ficamos vários meses; em outras, menos de um mês”, afirma Bobko.

Ainda dentro da mesma fazenda, a estrutura pode se deslocar para facilitar o trabalho. “Em média uma vez por mês fazemos uma mudança, porque as máquinas vão de distanciando”, diz o gerente.

Após a colheita, as árvores são deixadas empilhadas no local por cerca de três meses para secagem natural, até o transporte para a fábrica de celulose. “A madeira não absorve água depois de colhida, apenas evapora. Então, mesmo com chuva, o tempo de secagem não muda muito”. Após cada

colheita, a área é preparada para o plantio de novas mudas, que ocorre de cinco a seis meses depois e mantém o ciclo.

Perdas

A operação enfrenta desafios naturais, mas que não impactam a produtividade. “As árvores são organismos biológicos e, por isso, estão sujeitas a pragas e doenças”, afirma Bobko. Entre os principais problemas estão insetos, fungos e questões climáticas, como seca prolongada.

A mortalidade natural é monitorada regularmente. “Plantamos cerca de 1,2 mil árvores por hectare e consideramos normal perder de 5% a 10% ao longo do ciclo. No final, se tivermos 1,1 mil árvores por hectare, está dentro do esperado”.

Ana Lucia opera há 4 anos a supermáquina harvester

Com um braço potente ela agarra o tronco, serra a árvore na base, deixando só o toco com a raiz, desgalha, corta de forma padronizada (todos do mesmo tamanho, 6,5 metros) e empilha. A harvester é uma supermáquina usada na colheita do eucalipto. Mas o ótimo desempenho dela depende muito de quem opera. Ana Lucia Barboza Soares, de 39 anos, é a ‘comandante’ de um harvester na Eldorado Celulose.

“Ter atenção na operação é fundamental para garantir a minha segurança e da máquina, que precisa de conservação. A operação exige sincronismo, agilidade e eficiência. Simples ações fazem muita diferença na operação, como o ajuste de um banco ou a identificação de uma máquina mal posicionada”, ensina a operadora de colheita, que trabalha com a máquina desde 2021.

Embora a função seja predominantemente masculina, Ana batalhou para estar ali. “A operação de máquina não é um serviço pesado, porém pode ser cansativo pelo nível de atenção que temos. Na colheita, precisamos estar atentos à manutenção e troca de material de corte, por exemplo. Tudo isso faz parte da função. Mas o maior desafio é ir atrás da vaga e mostrar ser capaz de executar o trabalho”.

A máquina

A harvester é composta por uma máquina base, com cabine com ar-condicionado, grade e vidro grosso, de 16 milímetros de espessura, para proteção dos operadores em caso de eventual impacto de uma árvore. “A gente tem mais de dez anos de operação sem nenhum acidente dentro da cabine. É uma operação bem segura. O operador precisa de quase um ano de treinamento”, explica o gerente de Colheita Florestal da Eldorado, Anderson Bobko, acrescentando que as máquinas trabalham a uma distância mínima de 100 metros entre elas, por segurança.

O material que é descartado pela harvester é deixado no solo, como galhos, folhas e o toco com a raiz. Ele se transforma ao longo do tempo em matéria orgânica e nutriente para as próximas plantações. “Do toco nós fazemos um aproveitamento parcial, para abastecer a nossa usina termelétrica (que gera energia para a fábrica). A gente pega mais ou menos 20%, com outro equipamento, que tem uma espécie de pinça para segura e puxar”, detalha Bobko.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 03/01/2025

Os países do Brics detêm 26% do comércio mundial, de acordo com a Organização Mundial do Comércio (OMC)

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



Jim O'Neill, criador do Brics, disse que nunca pensou no bloco como um grupo político/Foto divulgação Goldman Sachs

A soma dos nove países que já integram formalmente o Brics, além da Arábia Saudita, concentram mais de 40% da população global, com tendência de crescimento acima da média do planeta na próxima década. Além disso, respondem por 37% da economia mundial, segundo o critério Produto Interno Bruto (PIB) por poder de compra, de acordo

com o Fórum Econômico Mundial.

Criado em 2009, o Brics originalmente reunia, além do Brasil, China, Índia e Rússia. A África do Sul foi o quinto país a ingressar, em 2011, e, no ano passado, mais cinco países aderiram ao bloco: Irã, Egito, Emirados Árabes, Etiópia e Arábia Saudita. Ainda em processo de confirmação, a Arábia Saudita tem participado das reuniões do grupo, segundo o Itamaraty.



Fonte das artes: Itamaraty/ Artes: EBC

Tamanho do Brics

Os nove países que já integram oficialmente o Brics, além da Arábia Saudita, atualmente concentram mais de 40% da população global, com tendência de crescimento acima da média do planeta na próxima década. Além disso, respondem por 37% da economia mundial, segundo o critério Produto Interno Bruto (PIB) por poder de compra, de acordo com o Fórum Econômico Mundial.

Esses países detêm 26% do comércio mundial, de acordo com a Organização Mundial do Comércio (OMC). E, segundo o Ministério de Minas e Energia (MME), o grupo concentra 44% das reservas de petróleo e 53% das reservas de gás natural do planeta. Não apenas isso, hoje produzem 43% do óleo e 35% do gás do mundo.

Setenta e dois por cento das reservas mundiais de terras raras estão nesses dez territórios, assim como 70% da produção global de carvão mineral. Rússia e Brasil detêm as maiores reservas de água doce do planeta.

Em termos militares, o grupo possui pelo menos três potências nucleares (Rússia, China e Índia).

“O Brics de fato tem o peso econômico e militar acentuado, que cada vez mais vem demandando um peso político que seja à altura dos recursos que detêm”, afirma a diretora do Brics Policy Center e professora do Instituto de Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), Marta Fernández.

O termo Bric, um acrônimo para os membros originais, foi criado pelo economista Jim O'Neill, em 2001, para se referir ao grupo de países que apontavam como promissores mercados emergentes no início do milênio. Em entrevistas posteriores, O'Neill disse que nunca pensou no Brics como um grupo político.

Em 2006, no entanto, os quatro membros originais se reuniram pela primeira vez às margens da Assembleia Geral das Nações Unidas. A crise financeira mundial de 2008 daria um motivo para que o grupo decidisse se reunir anualmente para buscar uma alteração do sistema de governança global.



Influência mundial

“Na sua origem, ficou muito claro que era uma organização informal, mas que tinha uma agenda reformista da ordem internacional. O Brics surge no contexto de uma crise dos países do Ocidente, com a crise financeira de 2008. Desde a primeira cúpula, está nas declarações a demanda por reforma da ONU, do Fundo Monetário Internacional, do Banco Mundial”, explica o professor do Núcleo de Estudos dos Países Brics da Universidade Federal Fluminense (UFF), Evandro Carvalho.

Nesse contexto de crise econômica, surgido em um modelo econômico e político liderado

pelos países ocidentais (Estados Unidos e União Europeia), os Brics passam a demandar mais influência nos destinos do mundo.

“Esses países entendiam que eles tinham peso subdimensionado na governança internacional seja na presença nas organizações internacionais, seja na definição dos rumos para a economia internacional”, ressalta o diretor do Instituto de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo (USP), Pedro Dallari.

Na esteira das críticas à gestão dos grandes bancos internacionais, os Brics criaram, em 2014, sua própria instituição financeira, o Novo Banco de Desenvolvimento (NDB, na sigla em inglês), que apoia projetos de infraestrutura e desenvolvimento sustentável em países em desenvolvimento. “Ao criar uma organização internacional, o Brics mostrou sua capacidade de realização numa frente importantíssima”, diz Carvalho.

Além disso, como uma forma de reduzir a dependência em relação ao dólar, a moeda dos Estados Unidos, nas negociações comerciais internacionais, o Brics defende o uso de moedas locais no comércio entre seus integrantes.

“O Brics está, de alguma forma, gerando preocupações nos Estados Unidos, em relação à manutenção do dólar como moeda de referência, hegemônica. Não que o Brics tenha qualquer pretensão de substituir o dólar. A ideia é que o Brics quer ter o direito de comercializar em diferentes moedas. Isso tem a ver com a construção de um mundo multipolar, onde há vários centros de poder”, explica Marta.

Limitações

Segundo Dallari, fora da discussão da reforma da governança global, há pouca convergência entre os países do grupo, uma vez que têm interesses comerciais e valores ideológicos muito diferentes.



Diretor do Instituto de Relações Internacionais da Universidade de São Paulo, Pedro Dallari. Foto -Tomaz Silva/Agência Brasil

“O Brics é um foro de concertação de posições. O Brics cumpre muito mais no sentido de um arranjo para um interesse geopolítico e de fortalecimento do multilateralismo do que propriamente pelos resultados efetivos que venha a ter como um bloco ‘econômico’”.

Além disso, Dallari diz que também há divergências em relação a grandes temas globais, como as guerras no Oriente Médio e na Ucrânia, o aquecimento global ou mesmo na contenção de pandemias, como a de covid-19.



“De maneira nenhuma, o Brics pode ser visto como um bloco capaz de atuar de maneira coesa nos grandes temas do nosso tempo, até porque, em muitos desses temas, esses países se contrapõem, são antagonistas”, destaca o professor da USP. “Fora esse desejo mais abstrato de reforma do multilateralismo, eu vejo muito pouca efetividade hoje na ação do Brics”.

Evandro Carvalho acrescenta que, no comércio internacional, por exemplo, alguns são inclusive competidores em algumas áreas. Ele destaca também que mesmo sendo apenas um grupo informal, o Brics carece de uma estrutura institucional mínima, como uma secretaria executiva, que pudesse dar mais transparência e concentrasse as iniciativas do grupo.

“Se você quer procurar informações sobre uma iniciativa qualquer do Brics, não há sequer um website que concentre isso. Você só vai encontrar nos sites das cúpulas do ano passado, do ano anterior. Não tem um website do Brics que contenha informações, e-mails, como acessar as informações, a quem a gente recorre se quisermos alguma informação para uma pesquisa, para uma entrevista”.

Apesar das limitações do grupo informal, Marta Fernández acredita que o Brics tenha uma força “material, em termos recursos, de população, de minerais críticos, de produção de petróleo, mas cada vez mais também tem uma força muito simbólica, porque, de alguma forma, vem representando uma alternativa à forma de organizar o mundo, de organizar governança global, muito a partir da ideia do sul global”.

“O Brics se tornou quase como um porta-voz ou a maior voz para o sul global, dentro dessa função de reorganização da ordem global”, complementa Carvalho.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 03/01/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA PROPOSTA DE MANUAL DE MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM REGULATÓRIA

Redação vai oferecer maior previsibilidade e uniformidade na aplicação dos dispositivos

Brasília, 03/01/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou proposta de Manual de Mediação e Arbitragem Regulatória (disponível neste link). O documento vai promover mais celeridade e segurança jurídica nos processos de resolução de conflitos no âmbito da Agência.

O material aborda de forma específica procedimentos destinados a lidar com lacunas normativas identificadas nos processos de resolução de conflitos. Tais procedimentos têm como objetivo complementar as regras estabelecidas pela Resolução ANTAQ nº 98/2023, que estabelece os procedimentos administrativos para resolução de conflitos entre os agentes do setor regulado.

Com essa publicação é possível assegurar que situações não previstas no normativo anterior possam ser tratadas de forma estruturada e eficiente, promovendo celeridade e segurança jurídica. O manual foi dividido em cinco etapas: Aspectos Gerais, Procedimentos de Resolução de Conflitos, Mediação, Arbitragem Regulatória e Considerações Finais.

“Ao promover a redução de incertezas, o manual fortalece a confiança entre a ANTAQ e os agentes regulados, evitando judicializações desnecessárias e contribuindo para um ambiente regulatório mais estável, transparente e eficiente”, destacou o diretor relator do processo, Wilson Lima Filho.



Segundo o voto, a organização clara e objetiva do Manual oferece previsibilidade e uniformidade na aplicação de seus dispositivos. Isso não apenas facilita a atuação dos agentes do setor regulado e dos servidores da Agência, mas também reduz a margem para ambiguidades interpretativas.

Também foram criados fluxos operacionais adicionais para orientar a condução dos processos de mediação e arbitragem regulatória em cenários excepcionais, que incluem etapas para o exame preliminar de admissibilidade, análise técnica do conflito e condução das reuniões de mediação ou conciliação.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 03/01/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A VOZ DAS RUAS: UM GRITO POR VIDAS NO TRÂNSITO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A nova campanha do Governo Federal, “Desacelere. Seu bem maior é a vida”, ecoa um clamor popular por maior segurança nas ruas. A escolha da frase, fruto de uma consulta pública que mobilizou mais de um milhão de pessoas, demonstra a força da voz cidadã na construção de políticas públicas. É um sinal claro de que a sociedade brasileira está cansada de lamentar as milhares de vidas perdidas em acidentes de trânsito a cada ano.

A redução da velocidade é uma medida simples, mas de enorme impacto na prevenção de acidentes. Estudos comprovam que a velocidade é um fator determinante na gravidade das colisões. Ao reduzir a velocidade, aumenta-se significativamente a chance de sobreviver a um acidente e de minimizar os danos causados a outros veículos e pedestres.

A campanha do Governo, ao colocar a vida em primeiro lugar, busca uma mudança cultural fundamental. A direção defensiva, por muito tempo vista como uma opção, passa a ser um imperativo. Ao conscientizar os motoristas sobre os riscos do excesso de velocidade, a campanha busca transformar atitudes e hábitos, criando uma cultura de respeito à vida no trânsito.

É importante destacar que a campanha não se limita a um slogan. A Resolução Contran nº 1.014/2024 estabelece um marco regulatório para a implementação da mensagem, garantindo que as ações de conscientização sejam coordenadas e efetivas. A mobilização de todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito é fundamental para o sucesso da campanha.

No entanto, a mudança de comportamento não acontece da noite para o dia. É preciso um esforço contínuo de todos os envolvidos: Governo, sociedade civil, empresas e, principalmente, os próprios motoristas. A educação para o trânsito deve começar desde cedo, nas escolas, e ser reforçada ao longo de toda a vida.

A campanha “Desacelere. Seu bem maior é a vida” é um convite à reflexão sobre as atitudes dos motoristas no trânsito. Ao reduzir a velocidade, não apenas se salvam vidas, mas se constrói um futuro mais seguro para todos. A escolha é entre acelerar ou desacelerar. A vida é o bem mais precioso que se tem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/01/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - ACIDENTES EM RODOVIAS FEDERAIS CAEM 9,8%, APONTA PRF

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

NAS ESTRADAS 1

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) divulgou nesta quinta-feira, dia 2, o balanço da Operação Ano Novo. No período de 27 de dezembro a 1º de janeiro, aconteceram 1.023 acidentes nas rodovias federais, uma queda de 9,8% em relação às ocorrências registradas na operação anterior (1.134). No caso das mortes, a redução foi de 18,6% (de 86 para 70 óbitos). O número de feridos diminuiu 20,8% (de 1.554 para 1.231).

NAS ESTRADAS 2

A operação teve como foco combater a embriaguez ao volante nas rodovias federais. A PRF registrou 1.577 infrações relacionadas à intoxicação por álcool, sendo 212 por constatação de que os condutores consumiram bebidas alcoólicas antes de dirigir e 1.365 por recusa a se fazer o teste do etilômetro, popularmente conhecido como teste do bafômetro.

NAS ESTRADAS 3

Nos seis dias de operação, a PRF apreendeu 4.912 quilos (kg) de maconha e 116 kg de cocaína. A polícia também apreendeu oito armas de fogo e recuperou 90 veículos. Nesse período, 527 pessoas foram detidas.

SIMPLES 1

Desde essa quinta-feira, dia 2, até o último dia útil (31) de janeiro, o Portal do Simples Nacional estará disponível para que contribuintes que desejam ingressar ou reingressar no regime possam fazer o pedido. Em nota, a Receita Federal destacou que a opção está disponível para contribuintes excluídos do Simples Nacional em 2024 e que desejam retornar ao regime, incluindo os que não regularizaram débitos vinculados aos Termos de Exclusão enviados entre os dias 30 de setembro e 4 de outubro.

SIMPLES 2

Todos os 1.876.334 contribuintes que receberam o termo e regularizaram seus débitos no prazo previsto na legislação, segundo a autarquia, continuarão no regime do Simples de forma automática. Não é necessário, portanto, renovar a opção. Já os 1,5 milhão de contribuintes que não regularizaram sua situação começaram a ser excluídos do regime, segundo a Receita, a partir da última quarta-feira (1º). Para que esses CNPJs possam reingressar no regime, são oferecidas diversas opções para sua regularização, incluindo parcelamento e transação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

RODOVIAS - FRETE: ANTT AJUSTA PISOS MÍNIMOS E ENDURECE FISCALIZAÇÃO

De acordo com a agência reguladora, alterações buscam refletir custos reais do setor e coibir irregularidades fiscais

Da Redação redacao.jornal@redenews.com.br



Agora, é obrigatório incluir nos documentos fiscais o valor pago pelo transporte. Quem não fizer isso, ou declarar valores abaixo do piso mínimo, poderá levar uma multa de R\$ 550 (Foto: Divulgação/Aescom ANTT)

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) trouxe novidades para o transporte de cargas no Brasil. Na última segunda-feira (30), publicou no Diário Oficial da União uma atualização importante nas regras dos pisos mínimos de frete, alterando pontos da Resolução nº 5.867. Essas mudanças impactam

diretamente os cálculos do valor do frete por quilômetro rodado e incluem novas penalidades para quem não cumpre a regra.

Duas mudanças principais foram aprovadas durante a 87ª Reunião Extraordinária da ANTT, realizada no último dia 27:

1. Multa para quem não declara o valor do frete – Agora, é obrigatório incluir nos documentos fiscais o valor pago pelo transporte. Quem não fizer isso, ou declarar valores abaixo do piso mínimo, poderá levar uma multa de R\$ 550.
2. Atualização nos coeficientes do frete – Os valores mínimos passaram por ajustes com base em pesquisas de mercado, considerando os custos reais do transporte. Antes, os cálculos usavam apenas o IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo), o que não refletia bem a realidade do setor.

A ANTT percebeu que usar apenas o IPCA para atualizar os custos operacionais do transporte não era suficiente. Muitos valores já estavam desatualizados e fora da realidade de mercado. Por isso, a agência conduziu pesquisas detalhadas para corrigir as distorções e ajustar os pisos mínimos, garantindo mais equilíbrio ao setor.

Segundo a autarquia, essa revisão não aconteceu do dia para a noite. Tudo começou com a Tomada de Subsídios nº 03/2024, encerrada em junho, que abriu espaço para sugestões do setor. Depois, a proposta foi discutida na Audiência Pública nº 08/2024, realizada entre outubro e novembro, para ouvir transportadores e outras partes interessadas.

Após analisar as contribuições, a ANTT levou as mudanças para votação na reunião de dezembro. Com tudo aprovado, as novas regras já estão em vigor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

NACIONAL - PARCERIA ENTRE PETROBRAS E PRIO AMPLIA USO DE GASODUTOS NA BACIA DE CAMPOS

Acordo visa fortalecer mercado de gás com acesso à infraestrutura e diversificação de operações no setor energético

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A parceria anunciada pela Petrobras possibilita que a Prio utilize a rede de gasodutos para escoar e processar o gás natural extraído dos campos de Frade e Albacora Leste (Foto: Divulgação/Agência Petrobras)

A Petrobras anunciou um acordo estratégico com a Prio, que permitirá à operadora acessar o Sistema Integrado de Escoamento de gás natural da Bacia de Campos (SIE-BC) e a Unidade de Tratamento de Gás de Cabiúnas (UTGCAB). Essa parceria possibilita que a Prio utilize a rede de gasodutos para escoar e processar o gás natural extraído dos campos de Frade, onde detém 100% de participação, e Albacora Leste, com 90% de participação. Ambos os campos estão localizados na Bacia de Campos, um dos principais polos de exploração de petróleo e gás do Brasil.

Segundo a estatal, os contratos, que entraram em vigor na quarta-feira (1º), representam um marco na expansão das operações da Prio e na diversificação do mercado de gás natural. A medida segue as diretrizes estabelecidas pela Lei do Gás, que busca ampliar a competitividade e a sustentabilidade do setor.

Mauricio Tolmasquim, diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras, destacou o compromisso da companhia com a abertura do mercado de gás natural no país. “A companhia tem a preocupação de contribuir com o fortalecimento de um mercado de gás natural aberto, sustentável e competitivo, com diversidade de agentes em todos os elos da cadeia”, afirmou Tolmasquim.

Além da parceria com a Prio, a Petrobras já firmou acordos semelhantes com nove outras produtoras para compartilhamento de infraestrutura. Essas operações abrangem importantes polos de exploração, como as bacias de Santos e Campos, além dos polos de Catu, na Bahia, e Cacimbas, no Espírito Santo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 03/01/2025

NACIONAL - BRASIL INICIA ANÁLISE DE CAIXAS-PRETRAS DE AVIÃO QUE CAIU NO CAZAQUISTÃO

Trabalho conduzido pelo Cenipa, em Brasília, busca esclarecer causas do acidente com o Embraer 190 que deixou 38 mortos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O acidente, envolvendo um avião fabricado no Brasil e operado pela Azerbaijan Airlines, resultou na morte de 38 pessoas. No total, havia 67 ocupantes, incluindo cinco tripulantes (Foto: Divulgação/Ministério das Emergências do Cazaquistão)

O Centro de Investigação de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) iniciou na quinta-feira (2) a análise das caixas-pretas do Embraer 190, matrícula 4k-AZ65, que caiu no último dia 25 em Aktau, no Cazaquistão. O acidente,

envolvendo uma aeronave fabricada no Brasil e operada pela Azerbaijan Airlines, resultou na morte de 38 pessoas. No total, havia 67 ocupantes, incluindo cinco tripulantes.

A aeronave partiu de Baku, no Azerbaijão, com destino a Grozny, na Rússia, mas não concluiu o percurso. As caixas-pretas, que registram dados técnicos e comunicações da cabine, são essenciais para esclarecer as causas da tragédia. De acordo com a Aeronáutica, a “extração, aquisição e validação dos dados contidos nos gravadores de voo ocorrerão no menor prazo possível”. Todo o trabalho está sendo realizado no laboratório do Cenipa, em Brasília (DF), referência em análise de acidentes aeronáuticos.

A análise das caixas-pretas conta com a participação de três investigadores do Cazaquistão, além de técnicos do Azerbaijão e da Rússia, que foram convidados a acompanhar o processo. Embora a investigação esteja sendo conduzida no Brasil, o relatório final será de responsabilidade da Autoridade de Investigação do Cazaquistão, país que lidera o caso.

“De exclusiva responsabilidade da Autoridade de Investigação do Cazaquistão” será a publicação das conclusões da investigação, conforme esclareceu a FAB. Essa colaboração entre países reforça a transparência e a troca de expertise em casos de acidentes aeronáuticos internacionais.

Nesta semana, o Cenipa destacou o reconhecimento global de suas práticas investigativas. O órgão é referência internacional em tecnologia de animação em realidade virtual tridimensional (3D), que permite recriar voos com alta precisão.

“O domínio de tecnologias de animação em realidade virtual em três dimensões (3D), com visualização completa do voo, permite aos investigadores compreender com maior acuracidade vários parâmetros como a trajetória da aeronave, velocidade, altitude, funcionamento de sistemas e da atuação dos comandos de voo”, explicou a Aeronáutica.



Possíveis causas

Informações preliminares, divulgadas por agências internacionais, indicam que a aeronave teria desviado de sua rota planejada antes de cair. A queda ocorreu no lado oposto ao Mar Cáspio, e há suspeitas de que o jato possa ter sido atingido por defesas antiaéreas russas.

Na região, forças russas estavam em operação para interceptar drones ucranianos, o que levanta a possibilidade de um incidente envolvendo as defesas antiaéreas. No entanto, essas alegações ainda precisam ser confirmadas pelos dados das caixas-pretas e pelas investigações em andamento.

Os resultados da investigação serão divulgados após a conclusão dos trabalhos, sob a coordenação da autoridade cazaque.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

NACIONAL - ROBERTO HONORATO ASSUME PRESIDÊNCIA INTERINA DA ANAC

Engenheiro com 26 anos de experiência vai comandar a agência até nomeação oficial pelo Governo Federal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) convocou o servidor Roberto Honorato, atual superintendente de Aeronavegabilidade, para assumir o posto de diretor-presidente interino. Integrante da lista tríplice de substituição de diretores da Agência, Honorato ocupará a posição temporariamente por seis meses ou até que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) nomeie o diretor presidente titular

A designação de Honorato, que teve início na quarta-feira (1º), foi feita após consulta da Anac à Advocacia-Geral da União (AGU) e parecer do órgão recomendando a convocação de um diretor substituto indicado. Atualmente, outra integrante da lista de substituição, Mariana Altoé, ocupa uma vaga na Diretoria da agência. O mandato temporário de Altoé se encerra em fevereiro.

Roberto Honorato é engenheiro eletrônico e de telecomunicações pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-Minas) e pós-graduado em Gestão da Aviação Civil pela Universidade de Brasília (UnB). Ele iniciou sua trajetória na aviação em 1998, trabalhando com aviônicos na indústria de manutenção e engenharia, antes de ingressar como servidor concursado da Anac, em 2008. Foi gerente de Processo Normativo a partir de 2011 e, desde 2016, atua como superintendente de Aeronavegabilidade da agência. Com 26 anos de carreira, sua experiência abrange principalmente a segurança operacional e o desenvolvimento da indústria aeronáutica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

NACIONAL - “DESACELERE”: GOVERNO ALERTA MOTORISTAS SOBRE O VALOR DA VIDA

Nova campanha educativa quer reduzir acidentes, promovendo atitudes mais conscientes ao volante

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Governo Federal lançou oficialmente na quarta-feira (1º), a campanha “Desacelere. Seu bem maior é a vida”, que busca conscientizar os motoristas sobre a importância de reduzir a velocidade nas estradas, destacando a preservação da vida como prioridade máxima.

A escolha da frase não foi aleatória. Com mais de 1 milhão de votos em uma consulta pública, ela reflete o desejo da população de ver melhorias na segurança das vias. A proposta faz parte da Resolução Contran nº 1.014/2024, que estabelece diretrizes para a implementação da mensagem em campanhas educativas e institui um calendário mensal de ações focadas na redução de acidentes.

De acordo com o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), a nova campanha será coordenada pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Eles deverão utilizar a mensagem como peça central em suas ações, difundindo-a por meio de propagandas, redes sociais, eventos e outros canais de comunicação.

O foco principal está na redução da velocidade como forma de diminuir os índices de acidentes e fatalidades no trânsito. O slogan é um apelo direto para que motoristas reflitam sobre suas atitudes ao volante, promovendo uma mudança cultural em relação à direção defensiva.

A consulta pública que definiu a mensagem reforça um movimento crescente no país: o envolvimento da sociedade nas decisões que impactam a segurança pública. Ao ouvir a população, o Governo espera que a campanha tenha maior adesão e relevância entre os motoristas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

NACIONAL - DP WORLD AMPLIA OPERAÇÕES NO BRASIL COM SEIS NOVOS ESCRITÓRIOS

Iniciava faz parte da estratégia da companhia para expandir sua presença na América Latina até 2026

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Fábio Siccherino, CEO da DP World no Brasil, diz que o objetivo da empresa é oferecer uma plataforma de logística integrada, capaz de apoiar o comércio local e internacional

A EXPANSÃO DA DP WORLD NO BRASIL DEVE GERAR CERCA DE 150 EMPREGOS DIRETOS, ABRANGENDO AS ÁREAS DE VENDAS, OPERAÇÕES E ADMINISTRAÇÃO

A DP World, uma das maiores empresas de logística e cadeia de suprimentos do mundo, anunciou a abertura de seis novos escritórios de agenciamento de cargas no Brasil até 2026. A iniciativa faz parte da estratégia da companhia para expandir sua presença na América Latina e aprimorar a conectividade global de suas operações.

Em 2025, as novas unidades serão inauguradas em Campinas (SP), Curitiba (PR), Rio de Janeiro (RJ) e Porto Alegre (RS). Já para 2026, estão previstas mais duas unidades nas regiões Norte e Nordeste, com locais ainda em definição.

A expansão no Brasil deve gerar cerca de 150 empregos diretos, abrangendo as áreas de vendas, operações e administração.

A DP World visa oferecer soluções completas de logística, como transporte marítimo para cargas FCL e LCL, frete aéreo, transporte rodoviário, seguro internacional e desembaraço aduaneiro. As operações de frete da empresa no Brasil têm projeção de movimentar aproximadamente 75 mil TEU anuais nos próximos cinco anos.

“Estamos muito felizes em anunciar esta expansão no Brasil. Nosso objetivo é oferecer aos clientes uma plataforma de logística totalmente integrada, que apoie o comércio local e internacional”, afirmou Fábio Siccherino, CEO da DP World no Brasil.

A iniciativa dá continuidade ao crescimento iniciado com os escritórios em Santos e São Paulo, inaugurados em 2024. A empresa também opera um dos maiores terminais privados no Porto de Santos (SP), com movimentação de 1,4 milhão de TEU por ano.

Ainda em 2024, a DP World abriu um escritório em Itajaí (SC), reforçando suas operações e atendendo demandas estratégicas para o terminal de Santos (SP).

Desde 2023 a empresa vem ampliando sua rede de escritórios globalmente, totalizando 150 unidades, das quais 20 estão nas Américas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

REGIÃO SUDESTE – PORTO DE SANTOS EM FOCO: NOVOS SECRETÁRIOS MUNICIPAIS PROMETEM AVANÇOS

Bruno Orlandi em Santos e Thaís Margarido em Guarujá assumem pastas responsáveis por temas portuários com foco na relação porto-cidade

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebenews.com.br



Bruno Orlandi fala em fortalecer a relação porto-cidade e "abrir caminhos para novas oportunidades em Santos"



Thaís Margarido vai priorizar o desenvolvimento econômico de Guarujá e a conclusão do Aeroporto Civil Metropolitano

Tomaram posse na quarta-feira, dia 1º, os novos secretários responsáveis por temas portuários nas cidades que sediam o Porto de Santos (SP): Bruno Orlandi em Santos e Thaís Margarido em Guarujá.

O advogado e vereador eleito Bruno Orlandi (PSD) reassume a Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego de Santos. Ele já liderou a pasta entre 2023 e 2024, período em que deixou o cargo para concorrer às eleições municipais.

Com 3.565 votos, Orlandi foi eleito vereador em Santos, mas aceitou o convite do prefeito reeleito, Rogério Santos (Republicanos), para retornar à secretaria, sucedendo Elias Francisco da Silva Júnior.

Nas redes sociais, Orlandi expressou sua gratidão pelo convite e reafirmou seu compromisso com o desenvolvimento da cidade.

“É uma honra poder contribuir novamente para fortalecer a relação Porto-Cidade, impulsionar o desenvolvimento econômico e abrir caminhos para novas oportunidades em Santos. Meu

compromisso com os santistas permanece firme: continuarei trabalhando com dedicação, sempre de portas abertas e comunicação direta com a população”, declarou.

Já em Guarujá, a jornalista Thaís Margarido foi nomeada secretária municipal de Desenvolvimento Econômico e Portuário, após aceitar o convite do prefeito eleito Farid Madi (Podemos).

Ela, que em 2024 concorreu à prefeitura pelo União Brasil, obteve 10.999 votos e ficou de fora do segundo turno. Posteriormente, declarou apoio a Farid, que a convidou para integrar sua equipe. Seu antecessor na pasta foi Leonardo Gazillo.

Na secretaria, Thaís terá como prioridades o desenvolvimento econômico do município e a conclusão do Aeroporto Civil Metropolitano, cuja inauguração está prevista para este ano. Além disso, buscará fortalecer a relação entre o porto e a cidade, especialmente com os projetos da Autoridade Portuária de Santos voltados para a margem esquerda, onde se localiza Guarujá.

“Início uma nova jornada, uma oportunidade de servir minha cidade junto ao grupo do prefeito Farid Madi. Sinto-me honrada em assumir uma pasta tão importante como a de Porto e Aeroporto, duas áreas que são pilares para a geração de emprego e desenvolvimento em nossa cidade”, afirmaram em publicação nas redes sociais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

REGIÃO NORDESTE - PE ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA DRAGAGEM DO CANAL INTERNO DE SUAPE

Com investimento de R\$ 199,7 milhões, obra permitirá atracação de embarcações de grande porte

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Após a conclusão da obra, o Porto de Suape terá o maior calado operacional para navios de contêineres entre os portos públicos brasileiros e o segundo maior para granéis líquidos

O Governo de Pernambuco deu início ao que considera um dos projetos mais importantes para a infraestrutura portuária do estado ao assinar a ordem de serviço para a dragagem do canal interno do Porto de Suape. Reconhecido como o sexto porto público mais movimentado do Brasil, Suape receberá um investimento de R\$ 199,7 milhões para ampliar sua capacidade operacional.

A obra será financiada com R\$ 100 milhões do Ministério de Portos e Aeroportos, por meio do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), e R\$ 99,7 milhões de recursos estaduais. A mobilização das dragas começou no dia 27 de dezembro.

Com previsão de conclusão em seis meses, a dragagem permitirá que Suape acomode embarcações de grande porte, incluindo porta-contêineres de até 366 metros de comprimento e navios de classe mundial. O canal interno será aprofundado para 16,2 metros, enquanto a bacia de evolução e os píeres de granéis líquidos 3A e 3B alcançarão profundidades de até 18,5 metros. Durante o processo, aproximadamente 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos serão removidos. O consórcio Van Oord/Jan De Nul, vencedor da licitação, será o responsável pela execução do projeto.

“Essa obra é fundamental para aumentara competitividade do Porto de Suape. Ampliando o calado operacional com a dragagem, o porto poderá receber com mais segurança grandes navios, gerando mais negócios e mais empregos. Vale ressaltar que além da dragagem do canal interno, já fizemos a dragagem do canal externo e estamos finalizando as obras de recuperação do molhe do Porto. Esse

é o compromisso da gestão Raquel Lyra (PSDB). Estamos trabalhando e investindo muito em infraestrutura portuária para tornar os nossos portos mais competitivos”, destacou Guilherme Cavalcanti, secretário estadual de Desenvolvimento Econômico.

Calado operacional

Após a conclusão dos trabalhos, o Porto de Suape terá o maior calado operacional para navios de contêineres entre os portos públicos brasileiros e o segundo maior para graneis líquidos. Além de aumentar a capacidade do porto, o projeto segue rigorosos padrões de segurança e sustentabilidade. A destinação dos sedimentos para uma área de bota-fora licenciada já está autorizada pela Agência Estadual de Meio Ambiente.

Para a diretoria de Suape, a obra eleva o complexo a um novo patamar no cenário global, consolidando sua posição como um porto de águas abrigadas com localização estratégica e infraestrutura de excelência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE CABEDELLO REGISTRA RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2024

Cais paraibano movimentou 1,5 milhão de toneladas ao longo do ano passado, crescimento de 12% em relação a 2023

Por **Júnior Batista** junior.batista@redebenews.com.br



O Porto de Cabedelo encerrou 2024 com um recorde histórico, movimentando cerca de 1,5 milhão de toneladas de cargas. Foto: Divulgação

O Porto de Cabedelo (PA) encerrou 2024 com um recorde histórico, movimentando cerca de 1,5 milhão de toneladas de cargas – aumento de aproximadamente 12% em comparação às 1,337 milhões de toneladas registradas em 2023.

O coque de petróleo, amplamente utilizado no setor industrial, foi o destaque entre os sólidos. Quase 390 mil toneladas desse insumo passaram pelo cais paraibano em 2024, tanto em importação quanto em exportação. A maior operação com petcoke ocorreu em março, com a importação de quase 35 mil toneladas.

Nos líquidos, a gasolina se destacou mais uma vez, assim como em 2023. Cerca de 370 mil toneladas foram movimentadas no berço 101, exclusivo para graneis líquidos e que possui um sistema automatizado para a transferência do combustível diretamente do navio para os tanques.

Rota Global

Além das inúmeras conexões via cabotagem, 2024 consolidou o Porto de Cabedelo como uma rota global, destaca a Administração.

Embarcações de todos os continentes, incluindo África, Antuérpia, Argentina, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Rússia, Suécia, Uruguai e Venezuela, marcaram presença no porto,

fortalecendo sua posição estratégica no cenário internacional, segundo a Autoridade Portuária do Estado.

O diretor-presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), Ricardo Barbosa, celebrou o desempenho. “Esse é um marco de extrema relevância, fruto de investimentos e parcerias que fortalecem nossa infraestrutura e posicionam o Porto de Cabedelo como uma rota de excelência. Nosso agradecimento especial ao governador João Azevêdo e a todos os trabalhadores que tornam esse sucesso possível”, disse.

Em 2023, o porto já havia alcançado um crescimento significativo de 11,5% em relação a 2022, mas 2024 superou todas as expectativas. O número de navios atracados ao longo do ano também foi expressivo, evidenciando a capacidade e a atratividade do Porto de Cabedelo.

“Em 2025 teremos a consolidação do novo Porto de Cabedelo. Com a dragagem homologada, a inauguração da nova área primária, incluindo os diversos prédios que estão em construção ou reforma, como a sede administrativa, além de novos investimentos, novas cargas, novas operações e uma incansável dedicação de todos”, finaliza Barbosa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025

REGIÃO SUDESTE - TRABALHADOR MORRE PENSADO POR CARGA DE MADEIRA NO PORTO DE SANTOS

Vítima, de 49 anos, trabalhava no interior de um navio que estava atracado no terminal Ecoporto

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebene.com.br



Navio realizava embarque de madeira quando trabalhador acabou prensado pela carga na área de porão (Foto: Divulgação/Ecoporto)

Um trabalhador portuário de 49 anos morreu após sofrer um acidente dentro de um navio atracado no Porto de Santos (SP). O acidente ocorreu no terminal Ecoporto, na margem direita do complexo marítimo, na quinta-feira (2).

De acordo com as autoridades, o estivador estava trabalhando no porão do navio Aegean Spirit, que realizava uma operação de embarque de atados de Eucatex – pacotes ou feixes de materiais derivados da madeira. A vítima acabou caindo no porão e foi prensada pela carga.

Equipes do Corpo de Bombeiros foram acionadas para o local. No terminal, a corporação encontrou o homem já retirado do porão do navio por uma equipe de emergência particular, que realizou procedimentos de reanimação cardiopulmonar.

Ainda de acordo com os bombeiros, a vítima chegou a ser encaminhada para uma unidade de saúde de Santos, mas quando deu entrada já estava sem vida.

Em nota, o Ecoporto, através de sua assessoria de comunicação, lamentou o falecimento do trabalhador durante a operação. A empresa ressaltou que está colaborando com as autoridades competentes para a apuração dos fatos. Por fim, o Ecoporto informou que está oferecendo o suporte necessário aos familiares da vítima.

A Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (SSP) informou que foram solicitados exames periciais no local dos fatos. A ocorrência segue sob investigação do 1º Distrito Policial de Santos.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) foi notificada do acidente, mas informou que a ocorrência foi atendida pelo Corpo de Bombeiros e por equipes contratadas pelo próprio terminal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/01/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA FAZ PROPOSTA PARA OPERAR CORREDOR MINAS/BAHIA, COM TROCA DE TRILHOS E DORMENTES

Redação - 27/12/2024 19:10 - Atualizado 29/12/2024



A VLI apresentou uma proposta para que a FCA – Ferrovia Centro-Atlântica continue operando o trecho Corinto-Aratu em um novo formato, caso seja aprovada a renovação antecipada da ferrovia. Segundo a VLI a proposta prevê a troca de trilhos e de dormentes, mas o governo quer mais que isso.

Antes a VLI pretendia devolver o corredor ferroviário Minas – Bahia, por considerar que o volume de cargas transportadas são deficitárias, tornando a operação inviável.

O secretário de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, disse que a proposta da VLI inclui investimentos no trecho Corinto-Aratu.

“A operação atual [no trecho] é muito ineficiente. A gente vai transformar a ferrovia em uma outra solução logística mais potente. Estamos discutindo em como vamos operacionalizar isso, mas já temos uma proposta da empresa de continuar Minas-Bahia, investindo pesado no trecho”, afirmou Leonardo Ribeiro à CNN.

Em nota, a empresa informou que avalia com o governo detalhes técnicos para o trecho poder integrar a malha renovada de forma sustentável.

“A aplicação dos valores que compõem essa proposta para modernização dos trechos ainda será validada pelo poder público”, diz a VLI em nota.

“Já finalizamos a audiência pública. Estamos discutindo as alternativas e nós teremos no primeiro bimestre do ano que vem o envio da renovação para o Tribunal de Contas da União. Já acredito que assinaremos o contrato no que vem da renovação por mais 30 anos da ferrovia FCA”, disse o secretário. Com informações da CNN.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 03/01/2025

PORTOS DO ARCO NORTE EXPORTARAM 39% DE TODO MILHO E SOJA DO PAÍS ENTRE JANEIRO E OUTUBRO DE 2024

Por Matheus Souza - 27/12/2024 16:37 - Atualizado 29/12/2024



Os portos do Arco Norte – que inclui os portos da região Norte e Nordeste acima do paralelo 16°S – exportaram 39% de toda a carga de milho e soja que saiu do país entre janeiro e outubro deste ano. Esse volume corresponde a 47,7 milhões de toneladas. Os números foram coletados no Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que contabiliza a movimentação portuária no país mês a mês.

Segundo o diretor presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT), Flávio Acatauassú, o resultado impressiona ainda mais quando se observa o quadro de seca severa pela qual a região vem passando nos últimos meses. “Somos resilientes e estamos preparados para crescer cada vez mais, mesmo após um período de seca histórica que vivemos no segundo semestre de 2024”, explicou.

Flávio Acatauassú, diretor presidente da AMPORT, fala sobre as exportações via portos do Arco Norte

Segundo o executivo, o crescimento das exportações via Arco Norte é fruto de anos de intenso trabalho na região, com amplos investimentos em infraestrutura, sustentabilidade e o que há de mais moderno no setor. “Os portos do Arco Norte mostram resultados que só crescem na última década. Temos uma vocação natural na nossa região, com amplos rios navegáveis e estamos sempre investindo pesado para a melhoria dos nossos serviços. Somos competitivos do ponto de vista da logística e temos expertise em oferecer soluções mais econômicas e viáveis para nossos clientes, além de aliarmos tudo isso à sustentabilidade e preocupação ambiental”, detalhou o executivo.

O destaque da região fica por conta de Pará e Amazonas. Segundo os dados coletados no boletim da ANTAQ, de todas as exportações de milho e soja escoadas via Arco Norte entre janeiro e outubro, 59,4% foram movimentações via portos amazônicos, o que inclui os portos do Pará e do Amazonas. Se for considerado apenas o milho, 80% de todas as exportações do Arco Norte saíram via Pará e Amazonas.

“Essa movimentação nos orgulha e nos enche de mais entusiasmo para continuarmos trabalhando ainda mais pelo crescimento do setor no Arco Norte. Atualmente, temos uma capacidade instalada de 52 milhões de toneladas e já há investimentos em andamento para mais 48 milhões de toneladas de grãos. Ou seja, teremos uma capacidade de embarque de cerca de 100 milhões de toneladas de grãos nos próximos cinco anos. Estamos preparados para essa crescente demanda e nos modernizando ainda mais para continuarmos crescendo de forma competitiva”, finalizou Acatauassú.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 03/01/2025



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PORTO DE CABEDELLO CONCLUI 2024 COM QUASE 1,5 MILHÃO DE TONELADAS MOVIMENTADAS

Informações: Porto de Cabedelo (03 de janeiro de 2025)

Em seu melhor momento, o Porto de Cabedelo fechou o balanço operacional de 2024 com mais um recorde. Foram cerca de 1,5 milhão de toneladas movimentadas ao longo dos 12 meses, entre cargas sólidas e líquidas, recebidas em importação e exportação.

O resultado foi impulsionado por numerosos registros quebrados ao longo do ano. No total, foram centenas de embarques, dos mais diferentes destinos e bandeiras. Entre as cargas, contém coque de petróleo, trigo, malte, açúcar, gasolina, diesel e álcool.

“Esse é um marco de extrema relevância que coroa toda nossa trajetória de investimentos, parcerias, operações, desafios e conquistas. É o momento mais que oportuno para renovar os mais sinceros votos de gratidão ao governador João Azevêdo, que sempre se mostrou um parceiro único, acreditando e investindo no nosso Porto, bem como, honrar e agradecer a todos que, de mãos dadas, desenvolvidos com esse sucesso, em especial nossos servidores, os trabalhadores portuários, arrendatários, operadores e demais entes que atuam no nosso dia a dia”, celebrou Ricardo Barbosa, diretor-presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB).

Segundo o relatório gerencial divulgado pelo setor de Operações, os melhores meses de 2024 foram janeiro e dezembro, que tiveram na casa das 157 mil toneladas movimentadas. No primeiro mês, um dos destaques foi a operação de açúcar, que injetou mais de 16 mil toneladas do produto para o continente africano.

O coque de petróleo, amplamente utilizado no setor industrial, foi o destaque entre os sólidos. Quase 390 mil toneladas desse consumo passaram pelo cais do Porto de Cabedelo em 2024, tanto em importação quanto em exportação. A maior operação com petcoke ocorreu em março, com a importação de quase 35 mil toneladas.

Nos líquidos, a gasolina se destacou mais uma vez. Cerca de 370 mil toneladas foram movimentadas no berço 101, exclusivo para graneis líquidos, que possui um sistema automatizado e seguro para a transferência do combustível diretamente do navio para os tanques.

Além das inúmeras conexões via cabotagem, 2024 consolidou o Porto de Cabedelo como uma rota global de excelência. Embarcações de todos os continentes, incluindo África, Antuérpia, Argentina, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Rússia, Suécia, Uruguai e Venezuela, marcaram presença no porto, fortalecendo sua posição estratégica no cenário internacional.

“Em 2025 teremos a consolidação do novo Porto de Cabedelo. Com a dragagem homologada, a inauguração da nova área primária, incluindo os diversos prédios que estão em construção ou reforma, como a sede administrativa, além de novos investimentos, novas cargas, novas operações e uma dedicação incansável de todos”, finaliza Barbosa.

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

Data: 03/01/2025

MANUAL DA AGENDA REGULATÓRIA DA ANTAQ É APROVADO E PUBLICADO

Informações: ANTAQ (03 de janeiro de 2025)



O documento está disponível no site da ANTAQ e garante mais transparência ao processo regulatório –Clique aqui para acessar

O Manual da Agenda Regulatória foi disponibilizado no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) – **acesse aqui** . O documento busca a melhoria da governança regulatória e contempla as diretrizes do processo de gestão da Agenda.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/governanca-regulatoria/agenda-regulatoria-ar/manual-da-agenda-regulatoria-da-antag.pdf>

O objetivo da redação é exemplificar todas as fases do Ciclo da Agenda Regulatória, que envolve as etapas de Planejamento e Elaboração, Implementação, Monitoramento, Atualização e Encerramento e Avaliação Final. O manual garante mais transparência aos processos regulatórios.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, que relatou esse processo aprovado na Reunião de Diretoria no mês de dezembro, ressaltou a importância da elaboração e divulgação desse material para a melhoria da gestão da avaliação regulatória.

O manual garante que as ações regulatórias da Agência, transparência, estejam sempre em conformidade com as melhores práticas de governança, proporcionando maior eficiência, eficiência e previsibilidade no processo regulatório.

O material também permite que a Agência alcance a compreensão mais objetiva das etapas do ciclo de evolução da Agenda Regulatória, bem como, aponta as diretrizes e promove a melhoria da governança regulatória.

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

Data: 03/01/2025

QUESTIONÁRIO PARA SEGUNDA PESQUISA SOBRE EQUIDADE DE GÊNERO NO SETOR AQUAVIÁRIO ESTÁ ABERTO

Informações: ANTAQ (03 de janeiro de 2025)



A pesquisa, que foi reformulada para esta edição, pode ser respondida até dia 31 de janeiro de 2025 – Imagem: ANTAQ

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) disponibilizou para os regulamentados o questionário da 2ª Pesquisa sobre Equidade de Gênero no Setor Aquaviário. O prazo para contribuições se estende até dia 31 de janeiro de 2025.

A pesquisa, elaborada em conjunto com a Wista Brazil (Women's International Shipping and Trading Association), foi aperfeiçoada em relação à primeira edição. O levantamento é feito de dois em dois anos.

As atualizações abrangem mais informações sobre os conceitos utilizados, separação entre cargas operacionais e administrativas, além de perguntas específicas para o tipo de empresa respondente.

O questionário, que foi enviado para o regulado entre os dias 5 e 6 de dezembro de 2024, leva cerca de 15 minutos para ser preenchido, e a maior parte das perguntas diz respeito à quantidade total de trabalhadores e de mulheres nas diferentes cargas da empresa. O prazo inicial de resposta era dia 15 de janeiro de 2025, porém a ANTAQ decidiu prorrogar os dados para dia 31 de janeiro de 2025.

A pesquisa contempla Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), terminais autorizados, autoridades portuárias, locações e Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMO). Os dados podem ser enviados para o e-mail PEG2024@antag.gov.br.

Pesquisa

O primeiro levantamento entregue para a sociedade foi no começo de 2023. A pesquisa, que é fruto de um protocolo de interesse entre a Agência e a Wista Brasil, mostrou que 17,6% do total de vagas no setor aquaviário brasileiro é ocupado por mulheres .

A diretora Flávia Takafashi, que relata o processo sobre o levantamento, explica que o Brasil tem uma participação feminina semelhante ao resto dos países, mas que o objetivo é sempre fomentar a entrada de mais mulheres no setor promovendo a equidade.

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

Data: 03/01/2025



ABERTURA DE MERCADO NO VIETNÃ PARA PELES SALGADAS DE BOVINOS

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (03 de janeiro de 2025)

Desde o início da gestão atual do presidente Lula, em 2023, foram abertos 303 novos mercados em 62 países

O governo brasileiro recebeu, com satisfação, o anúncio do governo vietnamita de acessibilidade da proposta de Certificado Sanitário Internacional para a exportação de peles salgadas de bovinos do Brasil para o Vietnã.

O produto é amplamente utilizado pelo Vietnã na indústria de couro, atendendo à demanda crescente por materiais de alta qualidade para a produção de calçados, móveis e acessórios, setores estratégicos para a economia e para as exportações do país asiático.

A abertura reforça ainda mais a relação comercial com o Vietnã, o quinto maior destino das exportações do agronegócio brasileiro no último ano. Entre janeiro e novembro de 2024, aquele país importou mais de US\$ 3,51 bilhões em produtos agropecuários do Brasil.

Esta é a primeira abertura de mercado em 2025. Desde o início da atual gestão do presidente Lula, em 2023, foram abertos 303 novos mercados em 62 países.

Tais resultados são frutos do trabalho conjunto do Ministério das Relações Exteriores (MRE) e do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa).

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

Data: 03/01/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

DESTINO DE EMENDAS FOI TRANSPARENTE EM APENAS 15% DE ONGS ANALISADAS, APONTA CGU

Relatório enviado ao STF analisou 26 entidades, selecionadas entre as que mais receberam recursos de parlamentares

Por Daniel Gullino — Brasília

Fachada da Controladoria-Geral da União, em Brasília — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo/26-08-2020

Um relatório da Controladoria-Geral da União (CGU) apontou que, entre 26 organizações não governamentais (ONGs) que receberam recursos de emendas parlamentares, apenas 15% tiveram a transparência sobre a aplicação dos recursos. Metade das entidades não tiveram a transparência adequada, e 35% apresentaram informações de forma incompleta.

O documento foi enviado na quinta-feira ao Supremo Tribunal Federal (STF), atendendo a uma determinação do ministro Flávio Dino, que é relator de um processo sobre as regras de transparência das emendas parlamentares.

As 26 entidades foram selecionadas pela CGU como uma amostra, a partir do maior recebimento de recursos, entre 676 organizações sem fins lucrativos beneficiadas com emendas parlamentares entre 2020 e 2024.

O relatório avaliou se "organização divulga na internet, de forma acessível, clara, detalhada e completa, o recebimento e a execução dos recursos". O critério só foi plenamente atendido em quatro dos casos.

"Extraí-se que apenas 4 das 26 ONGs/Entidades que deveriam promover a transparência sobre a aplicação dos recursos oriundos de emendas parlamentares o fizeram conforme regimento estabelecido (15%), outras 35% divulgam as informações de forma parcial, e 50% não divulgam ou divulgam de forma inadequada", diz o texto.

A CGU aponta que "a ausência ou insuficiência de transparência ativa dificulta o controle, especialmente o controle social, essencial para a supervisão adequada e a garantia de accountability na aplicação dos recursos públicos".

O relatório também avaliou se houve liberação de recursos para ONGs com irregularidade detectada, mas apontou que nenhuma das entidades avaliadas possui restrições.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/01/2025

COM APOIO DE TRUMP E 'SUSPENSE' DE ÚLTIMA HORA, MIKE JOHNSON É REELEITO PARA A PRESIDÊNCIA DA CÂMARA DOS EUA

Republicanos terão a menor margem de manobra em mais de 100 anos na Casa, exigindo uma coesão da bancada que, hoje, parece longe da realidade

Por O Globo e agências internacionais — Washington



Presidente da câmara dos Deputados dos EUA, Mike Johnson (D), antes de votação para a liderança da Casa — Foto: Win McNamee/Getty Images/AFP

No primeiro dia de trabalho da nova legislatura do Congresso americano, as duas Casas — Câmara e Senado, comandadas pelos republicanos — definiram seus novos ou velhos líderes. Entre os senadores, John Thune não teve problemas para ser confirmado líder da maioria. Já entre os deputados, Mike Johnson enfrentou dissidências e precisou do apoio de última hora do presidente eleito, Donald Trump, além de uma dose de

suspense, para se manter no posto. Mas as concessões ocorridas nos bastidores podem lhe causar problemas no futuro.

Com a menor maioria em quase 100 anos, 220 republicanos contra 215 democratas, Johnson precisava conter as muitas desavenças internas. E a margem era mínima: para que fosse confirmado no cargo, eram necessários 218 votos. Um deputado, Matt Gaetz, disse que não assumiria seu mandato, reduzindo a maioria para apenas quatro cadeiras, o que permitiria a Johnson perder apenas um voto em seu partido, considerando que nenhum democrata lhe daria apoio.

Durante a votação nominal, sete republicanos não responderam à primeira chamada, preferindo declarar suas preferências ao final do processo, acrescentando um certo suspense à sessão — todos apoiaram Johnson.

Quando todos terminaram de votar, o placar mostrava 216 votos para Johnson e 215 para o democrata Hakeem Jeffries, líder do partido, o que forçaria uma segunda rodada. Mas após uma hora de deliberações, a portas fechadas, dois dos rebeldes — Ralph Norman e Keith Self — anunciaram à mesa que mudariam seus votos, completando o número necessário. Thomas Massie, que havia declarado que votaria contra o candidato de Trump, cumpriu a promessa e não quis retificar sua posição.



Ao longo das últimas semanas, Johnson foi obrigado a fazer numerosas concessões, como dar aos deputados pautados pela austeridade fiscal maior controle sobre a tramitação das emendas, assim como sobre cortes de gastos na administração pública. Isso pode lhe causar problemas futuros, uma vez que alguns desses compromissos podem atrapalhar os planos da ala mais extrema do partido para aprovar medidas ligadas à imigração — incluindo a promessa de deportação em massa de Trump —, proteção da fronteira e sobre cortes de impostos.

“Tudo o que fazemos precisa preparar o Congresso para o sucesso e entregar a agenda Trump para o povo americano. O presidente Johnson ainda não deixou isso claro, então há muitos membros além dos três que votaram em outra pessoa que têm reservas”, escreveu, no X, o deputado Chip Roy, sugerindo dias complicados à frente.

Há ainda uma disputa por cargos em comissões, com os trumpistas mais radicais buscando postos de comando em comissões como a de Regras, que delibera sobre como os projetos serão encaminhados ao plenário. Não se sabe o que Johnson prometeu aos dois rebeldes para convencê-los a abandonar as resistências.

— Mais de 14 meses atrás, Mike Johnson assumiu uma tarefa assustadora. Nenhum orador é perfeito e ninguém jamais será. No entanto, atingir a perfeição requer ganhos incrementais e decisões difíceis ao longo do caminho — afirmou a deputada Lisa McClain, ao apresentar a candidatura de Johnson na abertura da sessão.

Com uma margem tão pequena, e com divergências tão abertas, o risco de uma batalha prolongada pelo comando da Casa não era apenas uma questão de escolha interna dos deputados, mas também uma ameaça à transição de poder para Donald Trump. Na segunda-feira, os votos do Colégio Eleitoral serão confirmados pelo Congresso, e lideranças parlamentares, dos dois partidos, disseram que isso poderia não acontecer no prazo determinado se a Câmara não tivesse um presidente.

Na segunda-feira, Trump pareceu deixar de lado suas desavenças com Johnson, a quem chegou a criticar publicamente, e endossou sua candidatura, prometendo, “se necessário”, telefonar para alguns deputados rebeldes, algo que parece ter acontecido durante o impasse na votação desta sexta-feira.

— Acho que o presidente se sairá muito bem. Ele é um bom homem. Ele é um indivíduo muito bom, ele é religioso, ele é inteligente, ele é forte. Todo mundo gosta dele. Todo mundo o respeita — disse Trump, em entrevista à CNN nesta sexta-feira. — Estou apenas dizendo, “Vejam, nós tivemos a melhor eleição presidencial. Nós vencemos o voto popular por milhões de votos. Nós tivemos uma ótima eleição, e seria bom consolidar a eleição com uma eleição aqui”.

Após o resultado, ele parabenizou Johnson pelo que chamou de “Voto de Confiança sem precedentes no Congresso”.

“Mike será um grande presidente da Câmara, e nosso país será o beneficiário. O povo da América esperou quatro anos por bom senso, força e fiderança. Eles vão conseguir agora, e a América será maior do que nunca!”, escreveu em sua rede social, o Truth Social.

Além de tentar evitar a caótica eleição de Kevin McCarthy, antecessor de Johnson, que só foi confirmado após 15 rodadas de votação (Johnson foi eleito em 2023 em um processo igualmente confuso, após quatro votações), Trump queria manter o mínimo de coesão dias antes de chegar ao cargo com uma agenda complexa. Uma confusão até certo ponto inédita, neste momento seria a pior maneira de começar um governo que, apesar da vitória nas urnas, tem pouco tempo para mostrar resultados.

Afinal, daqui a dois anos toda a Câmara e parte do Senado serão renovados nas eleições de meio de mandato, um ciclo eleitoral que muitas vezes não é benéfico ao governo de ocasião.

- O presidente tem quatro anos [de mandato], mas na realidade ele tem apenas de 12 a 14 meses
- disse ao portal Politico o deputado republicano Ralph Norman.



Presidente reeleito da Câmara dos EUA, o republicano Mike Johnson (de costas), conversa com o líder da minoria democrata, Hakeem Jeffries — Foto: ROBERTO SCHMIDT / AFP

Vale pontuar que, no ano passado, Johnson foi salvo pelos democratas em ao menos duas ocasiões.

Em maio, após uma moção da deputada republicana Marjorie Taylor Greene para afastá-lo da liderança da Casa, os governistas votaram para derrubar a resolução. Em dezembro, em um dos momentos mais dramáticos de sua presidência, um acordo para financiar o governo federal até março foi aprovado (com os votos dos democratas e mais de 30 dissidências republicanas) a poucas horas do fim do prazo, depois de Trump afundar um plano previamente negociado. O impasse serviu ao presidente eleito como um exemplo dos limites de seu poder, e pôs em xeque a ideia de que o Partido Republicano está

completamente ao seu dispor e irá seguir todas suas ordens.

Mas as lideranças democratas deixaram avisado que não socorreriam Johnson mais uma vez.

— Eu pensei várias vezes que ajudaria Johnson em uma votação difícil para presidente porque ele foi fiel à sua palavra mesmo em tempos difíceis — disse um deputado democrata, que não quis se identificar, ao portal Axios, em dezembro. — Isso mudou completamente agora. Confiança é tudo o que temos nessas negociações. Eu achava que Johnson era realmente diferente. Ele não é melhor do que McCarthy. Ele não está recebendo ajuda minha e sei que muitos dos meus colegas sentem o mesmo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/01/2025

BIDEN VETA COMPRA DA US STEEL PELA SIDERÚRGICA JAPONESA NIPPON

Decisão do presidente americano encerra acordo de US\$ 14,1 bilhões entre as duas fabricantes de aço, que enfrentou meses de oposição contundente e crescentes questionamentos sobre o futuro da gigante industrial dos EUA

Por Bloomberg — Washington



No primeiro dia do ano, Nippon Steel enviou nova proposta sobre compra da US Steel para tentar obter apoio de Biden — Foto: Bloomberg

O presidente Joe Biden decidiu bloquear a venda da siderúrgica United States Steel (US Steel) para a japonesa Nippon Steel. Isso encerra um acordo de US\$ 14,1 bilhões, que enfrentou meses de oposição contundente e crescentes questionamentos sobre o futuro da gigante industrial dos EUA.

Biden anunciou sua decisão formal nesta sexta-feira, após o caso ter sido encaminhado a ele por um painel de revisão de segurança dos EUA. No primeiro dia do ano, a Nippon Steel enviou uma nova proposta sobre compra da siderúrgica americana para tentar obter apoio de Biden.

“Precisamos que grandes empresas americanas, que representam uma parte significativa da capacidade de produção de aço dos EUA, continuem liderando a luta em nome dos interesses



nacionais da América”, disse Biden, em um comunicado escrito, acrescentando que o acordo “colocaria um dos maiores produtores de aço da América sob controle estrangeiro e criaria riscos para nossa segurança nacional e nossas cadeias de suprimentos críticas.”

O presidente americano já havia indicado sua oposição à proposta de aquisição, argumentando que a US Steel deveria permanecer como uma companhia de propriedade e operação americanas, embora a Casa Branca nunca tenha afirmado diretamente que Biden barraria o acordo.

Por volta das 13h40 de Nova York, 15h40 de Brasília, as ações da US Steel caíam 6% na Bolsa.

As empresas haviam sinalizado que planejavam entrar com ações judiciais caso Biden bloqueasse formalmente o acordo. Num comunicado conjunto divulgado nesta sexta-feira, as duas companhias afirmaram que "não temos outra escolha a não ser tomar todas as medidas apropriadas para proteger nossos direitos legais."

"O processo foi manipulado para promover a agenda política do presidente Biden", diz o comunicado conjunto. "A declaração e a ordem do presidente não apresentam nenhuma evidência credível de uma questão de segurança nacional, deixando claro que esta foi uma decisão política."

O ministro do Comércio do Japão, Yoji Muto, classificou a decisão como "difícil de entender e decepcionante", acrescentando que o governo japonês pedirá à administração Biden que explique a decisão e elimine preocupações para as empresas japonesas que investem nos EUA.

A decisão de contestar a decisão de Biden judicialmente indica que o futuro do acordo pode permanecer em disputa por meses. O presidente eleito Donald Trump, que assumirá o cargo em 20 de janeiro, também prometeu bloquear a transação.

Os investidores já haviam precificado baixas probabilidades de que a oferta de US\$ 55 por ação avançasse — as ações da US Steel fecharam na quinta-feira a US\$ 32,60 —, mas a decisão de Biden encerra uma saga de um ano, apesar das concessões da Nippon Steel sobre emprego, investimentos e liderança local.

Isso levanta questões difíceis sobre os próximos passos para a US Steel, que pode ter que reiniciar o processo de venda, e pode enfrentar dificuldades para encontrar um comprador para toda a empresa.

A Cleveland-Cliffs, com sede no vizinho estado de Ohio, tentou adquirir a US Steel antes que a Nippon Steel vencesse a licitação, mas desde então adquiriu uma produtora canadense e hesitou sobre se ainda deseja adquirir toda ou parte da US Steel.

A Nippon Steel, ao mesmo tempo, terá que buscar fontes alternativas de crescimento.

O Comitê de Investimento Estrangeiro nos Estados Unidos (CFIUS) ficou dividido em sua revisão sobre a compra no mês passado e deixou a decisão final para Biden, que formalmente ainda tinha até o início da próxima semana para decidir.

O acordo, anunciado pela primeira vez em dezembro de 2023, tornou-se um ponto crítico político durante a campanha eleitoral presidencial dos EUA, após uma forte oposição do influente sindicato United Steelworkers (Trabalhadores Unidos do Aço). A revisão do CFIUS centrou-se em saber se a venda da histórica empresa americana representaria um risco à segurança nacional.

O CFIUS é um painel sigiloso que analisa propostas de entidades estrangeiras para adquirir empresas ou propriedades nos EUA, mas geralmente se concentra em adversários como a China, e não em aliados próximos como o Japão.



O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

SAÍDA DE DÓLARES DO BRASIL EM 2024, DE US\$ 15,9 BI, É A TERCEIRA MAIOR DA SÉRIE HISTÓRICA, DIZ BC

Moeda americana teve valorização de 27% no ano em relação ao real
Por Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O fluxo cambial do Brasil em 2024, negativo em US\$ 15,918 bilhões, marcou a terceira maior saída líquida anual de dólares do País na série histórica do Banco Central, iniciada em 2008. O fluxo anual de moeda estrangeira só foi mais negativo em 2019 e 2020, quando as saídas líquidas atingiram US\$ 44,768 bilhões e US\$ 27,923 bilhões, respectivamente.

Ao longo de 2024, o dólar se valorizou 27,36% em relação ao real, passando de R\$ 4,85 a R\$ 6,18. A moeda escalou desde o anúncio do pacote de contenção de gastos do governo Lula, em novembro, considerado pelos analistas como insuficiente para o reequilíbrio das contas públicas.

Diante dessa disparada, em dezembro, o BC fez diversos leilões de dólares. No total, foram US\$ 21,5 bilhões em leilões à vista no mercado - a maior injeção de recursos em um único mês da história do regime flutuante de câmbio.

Os dados de 2024, divulgados pelo BC nesta quinta-feira, são preliminares e incorporam o fluxo contabilizado entre 1º de janeiro e 27 de dezembro. Informações sobre o movimento de câmbio nos dias 30 e 31 serão publicadas na próxima quarta-feira, 8.

No acumulado do ano passado, o fluxo financeiro foi negativo em US\$ 84,396 bilhões, resultado de US\$ 589,989 bilhões em compras e US\$ 674,385 bilhões em vendas. O segmento reúne os investimentos estrangeiros diretos e em carteira, remessas de lucro e pagamento de juros, entre outras operações.

O saldo do comércio exterior foi positivo em US\$ 68,478 bilhões em 2024, com importações de US\$ 229,978 bilhões e exportações de US\$ 298,456 bilhões. Nas exportações, estão inclusos US\$ 33,150 bilhões em adiantamento de contrato de câmbio (ACC), US\$ 73,745 bilhões em pagamento antecipado (PA) e US\$ 191,561 bilhões em outras entradas.

Reservas internacionais

As reservas internacionais do Brasil diminuíram 8,46% entre novembro e dezembro, a maior queda mensal na série histórica do Banco Central, iniciada em 2008. Em valores nominais, passaram de US\$ 363,003 bilhões para US\$ 332,306 bilhões, o menor nível desde fevereiro de 2023.

A redução nas reservas reflete a venda de US\$ 21,575 bilhões pelo BC em leilões à vista em dezembro, enquanto a autarquia tentava fazer frente a uma grande saída de dólares do País. Essa injeção de recursos - a maior do câmbio flutuante - representou cerca de 6% das reservas do País em novembro.

Até agora, a maior redução mensal nas reservas, de 5,32%, havia acontecido em março de 2020, quando a pandemia de covid-19 começou a se disseminar pelo Brasil. Nesse mês, o BC havia liquidado US\$ 12,054 bilhões em leilões à vista.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 03/01/2025

COMO FICARÁ O PREÇO DAS PASSAGENS AÉREAS EM 2025, COM O DÓLAR EM ALTA E EMPRESAS ENDIVIDADAS?

Tarifas registraram queda real nos últimos dois anos; UBS BB projeta aumento de, pelo menos, 8%
Por Luciana Dyniewicz

Após dois anos consecutivos de queda real, o preço das tarifas aéreas tende a subir em 2025. O dólar em patamar elevado e a situação financeira ainda frágil das companhias devem pressionar o valor das passagens neste ano.

Com 60% de seus custos em dólares, as empresas aéreas são diretamente afetadas pela variação do câmbio. A moeda americana passou de R\$ 4,84 no começo de 2024 para R\$ 6,18 no fim do ano, uma valorização de 27% em relação ao real.

As companhias também ainda estão pagando as dívidas decorrentes da pandemia. Em 2024, a Gol entrou com pedido de recuperação judicial nos Estados Unidos (o chamado chapter 11), e a Azul teve de renegociar seus débitos com credores.

O analista dos setores de transporte e construção do UBS BB, Alberto Valerio, calcula que, diante desse panorama, as tarifas deverão subir ao menos 8% para que as empresas consigam manter suas margens em 2025 – isso se houver um crescimento de oferta de assentos de 10%, conforme as próprias companhias aéreas indicaram que pretendem fazer.



Tarifas registraram queda real nos últimos dois anos; UBS BB projeta aumento de, pelo menos, 8%. Foto: Fabio Motta/Estadão

“Para o consumidor, as passagens vão continuar caras. Dos custos das empresas, 60% são em dólares. O repasse vai acabar acontecendo. Se a demanda estiver aquecida, vai ser de modo quase imediato. Se não estiver, mais lentamente”, afirma Valerio.

Ainda que tenha registrado queda real (descontada a inflação) nos últimos dois anos (-4% em 2023 e -5,1% no acumulado de 2024 até novembro), o preço das passagens subiu, em média, 12,4% na comparação com 2019, o ano pré-pandemia. A Latam foi a empresa com maior alta real no período, de 16%. A Azul, que historicamente tem tarifas mais elevadas, aumentou seus preços em 7,4%. A Gol, em 10,7%.

O vice-presidente de estratégia da Gol, Mateus Pongeluppi, afirma que, se o dólar se mantiver no patamar atual, as empresas têm três opções. A primeira seria aumentar a eficiência – cortando custos, por exemplo – para neutralizar o efeito do câmbio. A segunda seria reduzir suas margens de lucro, e a terceira, repassar o custo para o consumidor.

“Normalmente, perder margem é a última das saídas. Hoje, do jeito que está a alavancagem e o endividamento da indústria, é ainda mais difícil imaginar uma redução dessas margens. Não é um cenário de que as empresas vão reduzir a política de dividendo. É um cenário de que a conta simplesmente não fecha”, diz o executivo.

Pongeluppi acrescenta que as companhias estão sempre trabalhando para melhorar a eficiência, mas, segundo ele, não há medidas suficientes que elas possam implementar para compensar a desvalorização do real. Até setembro, as empresas vinham trabalhando com uma cotação ao redor de R\$ 5,50; agora, esse número está no patamar de R\$ 6,20 – uma diferença de 11%.

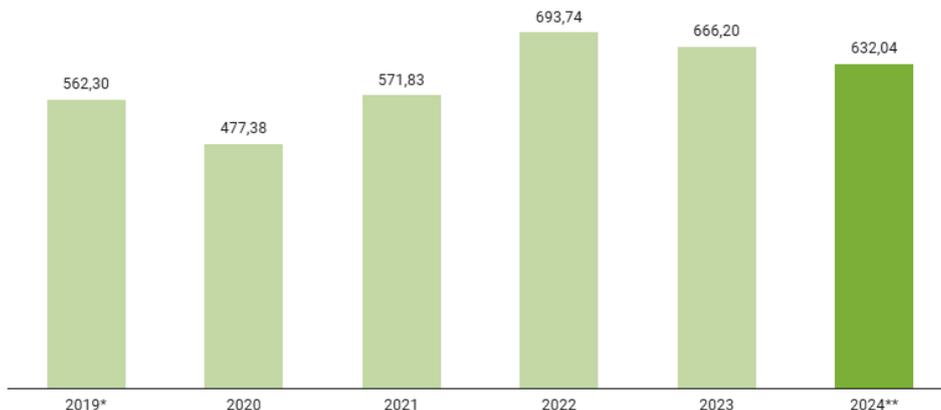
De acordo com o executivo, não é possível elevar o preço de todas as tarifas na casa dos 10%, porque parte dos consumidores deixaria de voar. Assim, o cliente com maior poder aquisitivo, aquele que compra o bilhete de última hora, deverá sentir aumentos maiores.

“Não consigo aumentar o preço em 10% para quem paga uma passagem de R\$ 300, mas consigo para quem paga R\$ 2 mil. O nível de preços deve subir, mas a dispersão vai aumentar ainda mais se esses patamares de dólar se confirmarem. A percepção de aumento de preço deve ser maior do que realmente será o aumento”, diz Pongeluppi.

No bolso do passageiro

Tarifa aérea real média, mercado doméstico

Em reais Média do mercado Média por empresa



*A partir de fevereiro; **Até novembro

Gráfico: Estadão • Fonte: Anac • Obter dados

Vice-presidente de finanças da Azul, Alexandre Malfitani afirma que as tarifas em 2025 serão as necessárias “para viabilizar o setor”. Ele destaca que a alta do dólar está afetando todas as empresas, que “estão disciplinadas” em relação ao preço. “Todo mundo está querendo sobreviver e gerar caixa.”

Malfitani pondera, porém, que a entrada de novas aeronaves em operação ajuda a diluir os custos e balancear a pressão da alta do dólar. Isso porque os novos modelos de aviões consomem menos combustível, tornando a operação mais barata.

No segmento internacional, os preços também devem continuar elevados. “Precisamos de aviões cheios para sermos lucrativos, porque tem uma pressão nos custos. As tarifas estão estabilizadas em patamar alto, e a ambição é mantê-las”, afirma o diretor-geral do grupo Air France-KLM na América do Sul, Manuel Flahault.

Procurada, a Latam não quis comentar o assunto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/01/2025

OPINIÃO - É A DÍVIDA, MR. PRESIDENT: SEM UM VERDADEIRO CAVALO DE PAU NAS DESPESAS, NÃO HÁ SAÍDA PARA O BRASIL

Inflação batendo em 5%, juros a 14% e dólar acima de R\$ 6 não são obra do acaso: o País é viciado em gastar o que não tem

Por Elena Landau

Tela branca e o desafio de escrever a primeira coluna do ano. O ano que passou me trouxe muitas alegrias pessoais: netos crescendo, família com saúde e Botafogo campeão de tudo. Tento pensar em algo positivo para dizer, mas olho em volta e não vejo nada muito auspicioso.

Crime organizado dominando o País. Crise institucional se agravando, o Brasil de mãos dadas com as piores autocracias no mundo e uma deterioração da economia. Poderia ver o copo meio cheio: PIB cresceu além do esperado, desemprego caiu e os níveis de pobreza também.

Mas, já vivi muitos “milagres econômicos”, de Delfim ao Lula 2. Financiados por dívida, externa ou interna, são de fôlego curto. Deixam de legado inflação, juros elevados e desvalorização da moeda.

Entro em 2025 com a sensação de estar de volta aos anos 80: o endividamento elevado gerava grande desconfiança na capacidade de pagamento do Brasil. Passamos por moratória externa e confisco de poupança. Era comum ver filas nas lojas de câmbio para comprar dólar e se defender da inflação e do calote ao mesmo tempo. Hoje nem precisa sair de casa. No final de 24, houve saída recorde de recursos mesmo com dólar acima de R\$ 6.



O arcabouço de Haddad é insuficiente; apenas se propõe a limitar o crescimento de gastos em termos reais. Foto: Wilton Junior/Estadão

Os leilões realizados pelo Banco Central não vão segurar a desvalorização do real. Estão enxugando gelo. Câmbio flutua exatamente para fazer um ajuste, dando sinal de algo errado em outra perna do tripé macroeconômico, no caso, a fiscal.

A crise atual foi contratada na PEC da Transição. Foi injúria em cima de desaforo. O País já vinha do desmonte do teto de gastos e políticas eleitoreiras de Bolsonaro.

O arcabouço de Haddad é insuficiente; apenas se propõe a limitar o crescimento de gastos em termos reais. O resultado primário sempre dependeu da arrecadação. Nem isso se conseguiu entregar. O déficit vai ultrapassar o limite da meta, mesmo com crescimento extraordinário de receitas. É um objetivo muito medíocre. Equilíbrio ou superávit nunca foi cogitado.

Achando que ninguém ia perceber, o governo abusou das gambiarras parafiscais. E, por isso mesmo, a meta do arcabouço não é mais levada a sério. O foco está na dívida pública, que deu um salto no governo Lula, podendo chegar a 85% do PIB. Inflação batendo em 5%, juros a 14% e dólar acima de R\$ 6 não são obra do acaso. O País é viciado em gastar o que não tem e, sem um choque de credibilidade, um verdadeiro cavalo de pau nas despesas, não vejo saída. A inflação não caiu de 20% ao mês para 2% por milagre na Argentina. Fica a dica.

Trinta anos depois, ainda precisamos de FHC.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/01/2025

GOVERNO DEFINE FUNDEB DE 2025 SEM MUDANÇA DO PACOTE FISCAL E PODE COMPROMETER ECONOMIA ANUNCIADA

Portaria assinada por ministros Camilo Santana e Fernando Haddad não incorpora repasses para ensino integral; MEC diz que não houve ‘tempo hábil’ e Fazenda afirma que governo está fazendo ‘novos cálculos’, mas pastas prometem reajustar valores

Por Daniel Weterman



Presidente Lula com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o ministro da Educação, em Osasco, em julho de 2024. Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República

BRASÍLIA – O governo Lula assinou uma portaria definindo os valores do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb) de 2025 sem incorporar as mudanças feitas pelo pacote de corte de gastos, aprovado no fim do ano passado no Congresso



Nacional, o que pode comprometer a economia anunciada com a medida.

A portaria foi assinada pelo ministro da Educação, Camilo Santana, e pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, no dia 27 de dezembro e publicada no Diário Oficial da União no dia 31. A mudança na Constituição que mexeu no Fundeb foi promulgada pelo Congresso Nacional no dia 20 de dezembro. O Poder Executivo, porém, ainda não adotou a nova regra, não liberando o espaço fiscal anunciado.

O Ministério da Educação afirmou ao Estadão que não houve “tempo hábil” para realizar as alterações sem comprometer o cumprimento do prazo final para a definição dos valores do fundo, fixado em 31 de dezembro de 2024. A pasta declarou que as mudanças ainda serão feitas, sem definir um prazo para isso, e os valores serão compensados para se adequar ao pacote. O Ministério da Fazenda afirmou que o governo está fazendo “novos cálculos” para publicar uma nova portaria e “assegurar a economia de gastos”.

O Fundeb representa a mudança de maior impacto fiscal do pacote em 2025, nos cálculos do governo. Com a alteração, a equipe econômica estima economizar R\$ 4,8 bilhões em recursos neste ano. A projeção é questionada por economistas, pois o espaço pode ser ocupado por outras despesas, como o programa Pé-de-Meia, e o Ministério da Educação seguiria pressionado por Estados e municípios para aumento de gastos, o que pode não se traduzir em redução no total de despesas.

O fundo reúne a arrecadação de impostos para financiar a educação básica no País, principalmente o salário de professores. Além do dinheiro arrecadado pelos Estados e municípios, a União repassa uma parcela adicional e distribui a verba de acordo com critérios de renda, matrícula de alunos e desempenho das escolas. A parcela da União, que era de 10% até 2020, vai subir para 23% em 2026, pressionando as contas públicas federais.

Como o governo espera economizar dinheiro com o Fundeb

O pacote fiscal estabelece que até 10% da complementação do governo federal ao Fundeb poderá ser destinada para o ensino em tempo integral em 2025, aliviando assim os gastos que o Ministério da Educação tem hoje com esse programa e que não fazem parte do Fundeb. Para os anos seguintes, os Estados e municípios deverão destinar recursos próprios para essa ação. Ao definir os valores deste ano, porém, os ministérios da Educação e da Fazenda se basearam na regra antiga, sem incorporar o ensino integral no fundo.

O Fundeb vai somar R\$ 269 bilhões da arrecadação dos Estados e municípios em 2025. A União entrará com uma complementação de R\$ 56,5 bilhões, de acordo com os valores definidos. O pacote de corte de gastos não altera o valor total da complementação, mas muda as regras de distribuição para incluir o ensino em tempo integral na destinação – liberando, assim, o espaço no Orçamento que é usado para esse gasto –, alterando quanto cada Estado e município recebe.

A complementação da União é dividida em três parâmetros: VAAF – que beneficia Estados mais pobres, que não alcançam parâmetros mínimos de arrecadação em comparação às matrículas no ensino fundamental urbano parcial; VAAT – que contempla municípios específicos, estando ou não em localidades beneficiadas pelo primeiro parâmetro, alcançando cidades pobres dentro de Estados ricos; e VAAR – que serve como prêmio para redes que alcançam bons índices na educação básica.

Com uma parte dos recursos indo para a educação em tempo integral, o dinheiro distribuído com base nos três critérios antigos teria de diminuir e um quarto parâmetro – o do ensino integral – deveria ser incluído para de fato abrir caminho para a economia de despesa, o que não ocorreu.

“O Fundeb foi estruturado à revelia das mudanças introduzidas pela PEC do pacote fiscal”, afirmou o economista Camillo Bassi, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), que classificou a mudança como o maior “equivoco contábil” das medidas propostas pelo governo. “Vai ser preciso um ajuste de contas. Se forem mantidos os valores estabelecidos na portaria, a PEC é uma mentira e o valor que o governo divulgou de espaço fiscal foi um engodo.”



Ministérios dizem que nova portaria será elaborada para garantir economia de gastos

Além da falta de “tempo hábil”, o Ministério da Educação afirmou que não incorporou as mudanças no pacote fiscal no Fundeb porque ainda não definiu qual percentual da complementação será destinada ao ensino em tempo integral.

“Atualmente, a determinação é de até 10%, sem um percentual ou valor exato definido. Essa definição é fundamental, pois o valor da complementação influencia diretamente o cálculo do VAAT-MIN e do VAAF-MIN, impactando a distribuição dos recursos aos entes federativos, incluindo o VAAR”, disse a pasta.

O tamanho do ajuste fiscal pode mudar a depender de qual percentual será adotado – quanto menor, menor é a economia.

A falta de uma definição fará com que os valores do Fundeb em janeiro sejam repassados aos Estados e municípios com base nas regras anteriores. A questão é fundamental pois a mudança implica redução dos valores enviados às prefeituras e governos estaduais com base nos parâmetros da complementação.

O MEC disse estar em tratativas para obter as definições necessárias e, assim, realizar os ajustes nas estimativas do Fundeb para 2025. “Os ajustes serão feitos de forma retroativa a 1º de janeiro e compensados em parcelas futuras.”

O Ministério da Fazenda afirmou que a promulgação da PEC ocorreu após a conclusão dos cálculos do Fundeb para 2025. “Embora a Emenda (PEC do pacote fiscal) preveja a destinação de até 10% da complementação da União ao Fundeb para o fomento ao ensino em tempo integral, a aplicação dessa regra ainda depende de regulamentação específica, atualmente em fase de discussão.” De acordo com a Fazenda, o Executivo está realizando novos cálculos para publicar uma nova portaria, “incorporar essa mudança e assegurar a economia de gastos prevista pelo governo no ajuste fiscal.”

Estados mais pobres devem perder R\$ 2,7 bi em repasses com pacote em 2025

Conforme o Estadão revelou, a mudança no Fundeb deve provocar perdas superiores a R\$ 2 bilhões aos Estados que mais dependem dos recursos da União para financiar a educação básica em 2025, conforme estudo do economista Camillo Bassi com base nos valores do fundo em 2024. Agora, com os valores de 2025 oficialmente divulgados, o cálculo atualizado aponta para impactos ainda maiores.

Os dez Estados mais pobres e que mais dependem do Fundeb, incluindo Maranhão, Pará, Bahia e Rio de Janeiro, devem perder R\$ 2,7 bilhões em repasses do primeiro parâmetro em 2025. Os Estados e municípios que recebem recursos com base no segundo parâmetro (são 2.357 municípios e um Estado) devem ser impactados com uma redução de R\$ 2,4 bilhões neste ano.

As redes que se beneficiam do terceiro parâmetro (são 2.844 municípios e seis Estados), por sua vez, seriam impactadas com uma queda de R\$ 538 milhões. Só o Maranhão, Estado mais pobre do País, deve perder R\$ 380,6 milhões na soma dos dois primeiros critérios – ele não é beneficiado pelo terceiro.

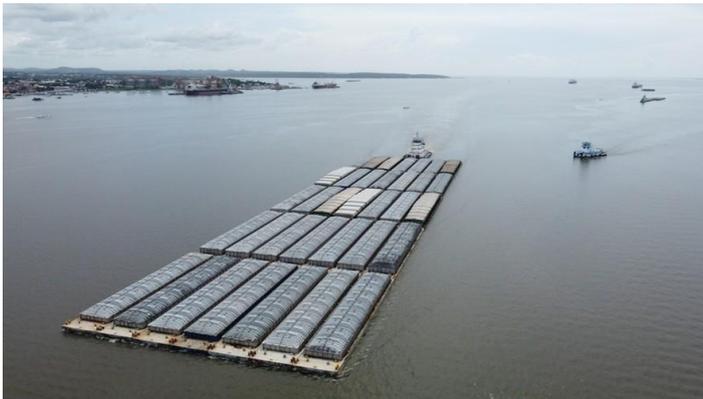
As perdas ocorrem porque o Fundeb dará espaço para a educação integral. Não há nenhuma garantia de que os Estados e municípios que recebem a parcela da União hoje sejam os beneficiados ou recebam os mesmos valores, pois os critérios serão outros. O MEC não afirmou como organizará o repasse, quais serão os critérios e quando adotará a mudança imposta pela PEC. A pasta tampouco respondeu sobre como avalia as alterações promovidas no fundo e os impactos citados pela reportagem.

VALOR ECONÔMICO (SP)

HIDROVIAS DO BRASIL PEDE AVAL DE DEBENTURISTAS PARA VENDA DE ATIVOS E EXISTÊNCIA DE CONTROLADOR

A companhia convocou pela segunda vez os donos de papéis da 1ª e da 2ª emissão para uma assembleia que irá discutir os rumos da companhia

Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo



Megacomboio de barcaças de grãos da Hidrovias do Brasil rumo ao Arco Norte — Foto: Divulgação

A Hidrovias do Brasil pretende obter de debenturistas a autorização prévia para uma eventual venda de ativos e para a existência de um acionista controlador.

A companhia convocou pela segunda vez os donos de papéis da 1ª e da 2ª emissão para uma assembleia que irá discutir os rumos da companhia. A primeira assembleia foi marcada para ontem, mas não chegou a ser

realizada por falta de quórum. A segunda é prevista para o dia 14 de janeiro.

A Hidrovias do Brasil pediu aos credores a concessão de anuência prévia para descumprir algumas cláusulas da escritura de emissão. A primeira delas diz que as debêntures podem ter o vencimento automático decretado caso a emissora venha a ter um acionista que seja caracterizado como controlador, direto ou indireto, exceto por acionistas que tenham participação igual ou superior a 5% das ações.

O pedido específico da Hidrovias do Brasil é que a regra possa ser descumprida por um período de dois anos e que, além disso, a escritura permita a presença de um controlador, desde que ele tenha 5% de participação nas ações e que esse controlador tenha classificação de risco equivalente a “AAA” pelas agências.

A Hidrovias também negocia com os credores a possibilidade de poder vender ativos pelo período de dois anos, em uma ou mais operações, cujo valor seja de até 20% da receita operacional líquida, sem que com isso haja a incidência de evento de inadimplimento das debêntures.

Como contrapartida, a emissora propôs aos credores o pagamento de prêmio de 0,2% incidente sobre o saldo devedor remanescente.

Em relatório recente, analistas da XP apontaram a necessidade da Hidrovias do Brasil de recalculer a rota, considerando os desafios operacionais que vem passando, tendo que pensar em venda de ativos ou ser incorporada pela Ultrapar.

A análise foi feita na última semana de dezembro, após a companhia anunciar o cancelamento de um aumento de capital e a injeção de R\$ 500 milhões que a Hidrovias vai receber da Ultrapar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/01/2025

CHINESES ESTÃO 'CLARAMENTE SE POSICIONANDO PARA UM CONFLITO' COM EUA, DIZ ANALISTA

Isso terá impacto importante para todos os parceiros comerciais, ou não, da China, diz Christopher Beddor

Por Vivian Oswald — Para o Valor, de Brasília



Christopher Beddor, da Gavekal Dragonomics — Foto: Divulgação

Baseado em Hong Kong pela segunda vez, agora desde 2022, o vice-diretor de pesquisas sobre China da Gavekal Dragonomics, Christopher Beddor, afirma que uma nova disputa comercial entre o Império do Meio e os EUA seria um dos maiores desafios para o mundo neste ano que se inicia. Em entrevista ao Valor, diz não ter certeza se os chineses estão totalmente preparados para o que vem aí, “mas estão claramente se posicionando para um conflito”. E isso, somado à perda de ritmo da economia chinesa, que continua às voltas com pacotes de estímulos, terá impacto importante para todos os parceiros comerciais, ou não, de Pequim.

Há quem diga que o convite do presidente eleito Donald Trump para que Xi Jinping participe de sua posse em 20 de janeiro — uma exceção à regra, pois, pelo protocolo de posses presidenciais americanas, os embaixadores representam seus países na ocasião — seja sinal de que se vislumbra um acordo entre as duas maiores economias do mundo. Beddor está menos otimista. Diz que “vai parecer mais um cessar-fogo superficial do que uma grande barganha: os EUA concordando essencialmente em deixar de impor mais tarifas em troca de algumas concessões modestas por parte de Pequim”.

Trechos da entrevista de Beddor ao Valor:

Valor: 2025 será marcado pelo que acontecer nos EUA sob Trump, na China, e as consequências da relação entre os dois. Nesse contexto, quais os principais desafios para o mundo no próximo ano?

Christopher Beddor: Outra disputa comercial entre os EUA e a China seria um grande desafio para o mundo. A China enfrenta a perspectiva de outra guerra comercial quando a sua economia interna já está relativamente fraca. Ao mesmo tempo, o governo tem intensificado os esforços de estímulo desde o fim de setembro. Não se sabe ao certo como é que essas forças concorrentes irão reagir no próximo ano, mas é quase certo que terá efeitos colaterais para os parceiros comerciais da China.

Valor: A economia chinesa tem perdido ritmo. É possível continuar crescendo de forma consistente?

Beddor: É possível que a China mantenha um crescimento rápido, mas terá um custo. O governo sinalizou claramente que está preparado para intensificar os estímulos no próximo ano para apoiar o crescimento econômico, especialmente face a possíveis tarifas dos EUA. Em teoria, os tomadores de decisão poderiam utilizar estímulos para manter a economia funcionando, apesar de um novo conflito comercial com os EUA. Mas o custo da utilização de mais estímulos fiscais é que a carga da dívida do governo continuará a aumentar, e a utilização de mais flexibilização pode exercer pressão descendente sobre a moeda. O país enfrenta algumas escolhas inevitáveis pela frente.

Valor: A China volta a olhar para fora para tentar compensar a queda no seu mercado consumidor. Como isso afeta o resto do mundo?

Beddor: A China continuará a exportar uma enorme quantidade de bens para o resto do mundo. O problema central é que o governo chinês redobrou a sua política industrial e forneceu um apoio substancial aos produtores nacionais, mesmo quando a procura interna permanece fraca. Isso criou um desequilíbrio entre oferta e procura, refletido numa inflação próxima de zero. Os produtores chineses passaram a exportar mais para o exterior em resposta. A reação dos parceiros comerciais



da China varia substancialmente, mas a tendência geral é clara: um número crescente de países está impondo tarifas e outras medidas comerciais contra as importações chinesas.

Valor: Como muitos outros países, a China prepara-se para a nova era Trump. Pequim está pronta?

Beddor: Os chineses certamente estão se preparando. Em termos de política econômica interna, as autoridades estão sinalizando que estão prontas para empreender um estímulo substancial no próximo ano, a fim de apoiar a confiança interna antes que mais tarifas dos EUA sejam aplicadas. Em termos de comércio, estão a criar moedas de troca contra os EUA, que vão desde a investigação antitruste à Nvidia até sugestões de que poderiam aumentar os controles sobre exportações de minerais críticos. Não tenho certeza se eles estão totalmente preparados, mas estão claramente se posicionando para um conflito.

Valor: Trump convidou Xi para sua posse. Alguns analistas veem a possibilidade de um acordo entre os países. É possível?

Beddor: Há muita discussão sobre um possível “grande acordo” entre os dois países. Não descarto, mas também não creio que seja o cenário mais provável. Simplesmente não é possível que os dois lados cheguem a fazer concessões em políticas profundamente enraizadas, como por exemplo Pequim suspender suas políticas industriais, ou os EUA removerem seus controles de exportação sobre algumas tecnologias avançadas. O cenário mais provável é que, se for alcançado um acordo comercial entre os EUA e a China, vai parecer mais um cessar-fogo superficial do que uma grande barganha: os EUA concordam essencialmente em deixar de impor mais tarifas em troca de algumas concessões modestas por parte de Pequim.

Valor: Em que áreas o sr. vê potencial para acordo? Quais são os mais sensíveis?

Beddor: Há margem para a China aumentar as compras de produtos dos EUA, a fim de aplacar o próximo governo Trump — provavelmente compras de matérias-primas agrícolas dos EUA e contratos já assinados para importar mais gás natural liquefeito. Mas essas compras seriam cosméticas: a China concordou em comprar mais produtos dos EUA como parte da “fase um” do acordo comercial em 2019, mas depois chegou a pandemia e as compras nunca se materializaram. As áreas verdadeiramente sensíveis são aquelas relacionadas com a segurança nacional, como a tecnologia e a política industrial. Não há indicação de acordo nessas questões.

Valor: Como fica a América Latina na relação entre a China e os Estados Unidos?

No Brasil, há quem veja a possibilidade de uma maior aproximação Brasil-China para compensar Trump. Beddor: A América Latina pode desempenhar um papel substancial, pelo menos do ponto de vista da China. Pequim vê o Brasil, em particular, como uma fonte crítica de importações agrícolas, como a soja. Os tomadores de decisão chineses estão perfeitamente conscientes do quanto a China depende dos EUA para algumas importações agrícolas. Tentaram mitigar esse risco nos últimos anos, dando seguimento a uma política de “diversificação” de importações. Para ser franco, “diversificação” é essencialmente um eufemismo para comprar mais do Brasil, juntamente com alguns outros lugares.

Valor: E a relação entre a China e a União Europeia neste contexto? Alguns dizem que a Europa poderá ser mais branda em relação a Pequim e pode utilizar a relação para contrabalançar a sua relação com os EUA?

Beddor: Não há dúvida de que a China tentará cortejar a UE para separá-la dos EUA no que diz respeito à política comercial. A questão é se a UE concordará com isso. A UE tem certamente divergências com Trump, mas também tem graves disputas comerciais com a China, refletidas na imposição de novas tarifas sobre as importações de veículos elétricos. Nas minhas conversas com responsáveis europeus, por vezes deixam claro que a sua antipatia por Trump não se traduz necessariamente numa vontade de cooperar com a China. Será interessante ver quanta força Pequim conseguirá alcançar em Bruxelas.

Valor: A China vem desempenhando papel importante no que diz respeito à mudança do clima. Está cooperando, às vezes à sua maneira, mas está. Trump deve tirar os EUA do Acordo de Paris. O sr. acha que a China pode se destacar nesse contexto?

Beddor: Se há alguma área em que a China pode se orgulhar de assumir uma liderança global, é a das tecnologias verdes — mais obviamente a sua indústria de veículos elétricos, líder mundial, mas também a sua construção de geração de energia solar e várias outras indústrias. Isso continuará por algum tempo. Há muito que discutir em termos da consistência de Pequim relativamente aos objetivos climáticos, mas, em geral, é notável o quanto alinhou os seus objetivos de energia verde com os seus objetivos de política industrial. Não creio que a China tenha vergonha de divulgar as suas conquistas ao mundo, especialmente se os EUA forem vistos como recuando nas suas iniciativas em matéria de alterações climáticas.

Valor: E a relação da China com a Rússia neste contexto?

Beddor: A relação da China com a Rússia é quase sempre vista em termos geopolíticos. Mas há também uma importante dimensão econômica. Após a invasão da Ucrânia pela Rússia e as subsequentes sanções ocidentais, Moscou recorreu a Pequim para as suas importações. As compras russas de muitos produtos chineses — especialmente automóveis — aumentaram desde então. Enquanto permanecer efetivamente excluída de muitos mercados ocidentais, a Rússia continuará provavelmente a desempenhar papel substancial na absorção do excesso de oferta da China no futuro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/01/2025

SIDERURGIA É ESTRATÉGICA PARA ECONOMIA E DEFESA, DIZ BIDEN AO BARRAR AQUISIÇÃO DA US STEEL

De acordo com o presidente, o aço impulsiona o país devido ao impacto na infraestrutura, indústria automobilística e na defesa

Por Ana Luiza de Carvalho, Valor — São Paulo



Biden barrou a aquisição da US Steel pela siderúrgica japonesa Nippon Steel — Foto: Bloomberg

O presidente dos Estados Unidos, Joe Biden, afirmou em e-mails da Casa Branca que a indústria siderúrgica é estratégica para a economia e soberania americanas. Biden barrou a aquisição da US Steel pela siderúrgica japonesa Nippon Steel, destacando medidas como as tarifas de importação sobre o aço da China e a abertura de cem novas siderúrgicas nos Estados Unidos.

As ações da companhia americana registravam há pouco queda de 7,98% no pré-mercado de Nova York, cotadas a US\$ 30. Ontem, os papéis terminaram o pregão com recuo de 4,09%.

De acordo com Biden, a US Steel “continuará sendo uma orgulhosa empresa americana”, com trabalhadores unidos e a melhor categoria do mundo. Caso a transação não seja suspensa, o procurador-geral está “autorizado a tomar quaisquer medidas necessárias para fazer cumprir esta ordem”, afirma.

“Como um comitê de especialistas em segurança nacional e comércio determinou, esta aquisição colocaria um dos maiores produtores de aço dos Estados Unidos sob controle estrangeiro e criaria riscos para nossa segurança nacional e nossas cadeias de suprimentos críticas”, afirmou em um e-mail da Casa Branca.

Biden alega que a produção de aço é “a espinha dorsal da nação” e representa uma prioridade para a segurança nacional. De acordo com o presidente, o aço impulsiona o país devido ao impacto na infraestrutura, indústria automobilística e na defesa. “Sem produção de aço nacional e trabalhadores siderúrgicos nacionais, nossa nação é menos forte e menos segura”, afirmou.

O presidente americano afirma que as empresas siderúrgicas dos Estados Unidos “enfrentaram práticas comerciais injustas” durante muito tempo, com perda de empregos e fechamentos de fábricas, em razão de concorrentes escoarem a produção globalmente a “preços artificialmente baixos”.

O cenário mudou, de acordo com ele, com a adoção de medidas como triplicar as tarifas sobre importações de aço da China, além da abertura de cem novas siderúrgicas desde que ele assumiu a Presidência. “Hoje, a indústria siderúrgica nacional é a mais forte dos últimos anos”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/01/2025

FS INFRAESTRUTURA BUSCA R\$ 350 MILHÕES COM DEBÊNTURES PARA COMPRA DE LOCOMOTIVAS E VAGÕES

Papéis vencem em dez anos e terão remuneração máxima de DI mais 1,3% ao ano

Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo

A FS Infraestrutura, ligada à produtora de etanol de milho FS, vai captar R\$ 350 milhões com debêntures. Os papéis vencem em dez anos e terão remuneração máxima de DI mais 1,3% ao ano.

O dinheiro da emissão será usado para a compra de 166 vagões e cinco locomotivas. Eventuais recursos excedentes após a aquisição dos ativos poderão ser utilizados para reforço do capital de giro, conforme os documentos da operação.

Leia mais: Leia também: Chineses estão 'claramente se posicionando para um conflito' comercial com EUA, diz analista 61% dos brasileiros veem economia brasileira no caminho errado, diz Datafolha Compagas vai emitir R\$ 410 milhões em debêntures para recomprar dívida mais cara Debenturistas da Sulamérica vão receber prêmio adicional em razão da compra pela Rede D'Or Hidrovias do Brasil pede aval de debenturistas para venda de ativos e existência de controlador

A primeira integralização da oferta é prevista para o dia 15 de janeiro. O Santander coordena a emissão. Produtora de etanol de milho FS — Foto: Divulgação/FS

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/01/2025

PRIO ENTRA NA ÁREA DE COMERCIALIZAÇÃO DE GÁS NATURAL

Por Fábio Couto, Valor — Rio



Plataforma da petroleira Prio — Foto: Divulgação

A Prio iniciou nesta quinta-feira (2) as atividades de uma nova área de negócios: a comercialização direta de gás natural no mercado livre, com produção da ordem de 300 mil metros cúbicos por dia (m³/dia).

A negociação tem início em meio à expectativa do começo da produção comercial do campo de Wahoo, no Espírito Santo.

A petroleira projeta uma produção de 1 milhão de m³/dia de gás pelo campo de Wahoo, além de cerca de 40 mil barris de petróleo por dia (barris/dia).

A empresa aguarda o licenciamento ambiental do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para iniciar a perfuração dos poços.

Segundo a Prio, o movimento acompanha a estratégia de verticalização da empresa, desde a produção até a entrega para os clientes finais.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 002/2025
Página 40 de 40
Data: 18/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O gás natural será escoado por dutos para a Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) de Cabiúnas, em Macaé (RJ), infraestrutura que pertence à Petrobras. Após o processamento, o gás seguirá pelos gasodutos das transportadoras TAG e NTS.

A Petrobras confirmou acordo firmado com a Prio nesse sentido. Segundo a empresa, com o acordo com a Prio cumpre com as disposições da Nova Lei do Gás (14.134/2021), possibilitando o acesso negociado às infraestruturas de escoamento e processamento da companhia.

O gerente de comercialização da Prio, Gustavo Hooper, disse que a Prio tem conversado com indústrias, distribuidoras e termelétricas a gás natural para construir um portfólio que garanta a segurança de fluxo de gás com maior retorno para a petroleira.

“Além de negociarmos nosso próprio gás, estamos prontos para comercializar o de outras companhias e estamos abertos a trabalhar com todas as empresas do setor”, disse Hooper, em comunicado.

O acesso à infraestrutura ocorrerá no início deste ano e a construção do portfólio de venda servirá como preparação para a oferta da produção do campo de Wahoo, observou o executivo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/01/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 03/01/2025