

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 003/2025
Data: 06/01/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CADEIA LOGÍSTICA GARANTE ESCOAMENTO DE CELULOSE AOS PORTOS	4
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
PORTO DE CABEDELO FECHA 2024 COM RECORDE E CONSOLIDADO EM ROTA GLOBAL	6
SECA IMPÕE GESTÃO HÍDRICA A DESTINOS TURÍSTICO DO NE, AMEAÇANDO A.....	7
O LITORAL NORDESTE ENFRENTA O DESAFIO DE CONCILIAR A ALTA TEMPORADA NO TURISMO COM O DESABASTECIMENTO D'ÁGUA.....	7
PORTAL PORTO GENTE	11
COMUNIDADE DO PORTO DE SANTOS ABRAÇA O DEPUTADO PAULO ALEXANDRE	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – O FUNDO DE MARINHA MERCANTE E A AMAZÔNIA	12
NACIONAL - HUB – CURTAS - PROJETO FERROVIÁRIO DA RUMO TEM INGRESSO NO REIDI APROVADO	13
<i>Ferrovia do Mato Grosso</i>	<i>13</i>
<i>Déficit primário</i>	<i>13</i>
<i>Investigação aérea 1</i>	<i>14</i>
<i>Investigação aérea 2</i>	<i>14</i>
<i>Águas turbulentas</i>	<i>14</i>
NACIONAL - VOA BRASIL: NORDESTE EM ALTA ENTRE OS DESTINOS PREFERIDOS	14
REGIÃO NORTE - FMM APOIA MODERNIZAÇÃO LOGÍSTICA NO AMAZONAS EM 2025.....	15
NACIONAL - SÉRIE DE LEILÕES RODOVIÁRIOS DE 2025 TEM INÍCIO NESTA TERÇA-FEIRA.....	16
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE CABEDELO REGISTRA NOVO RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2024	18
PORTO DE SANTOS - “CRESCENDO NA MÉDIA, A CASA DAS 190 MILHÕES DE TONELADAS SERÁ ALCANÇADA”	19
REGIÃO NORTE - BELÉM PRECISA MAIS QUE DOBRAR NÚMERO DE LEITOS DE HOTEL PARA COP30	21
OPINIÃO – ARTIGOS - ARTICULISTA - NÃO ME CHAME DE “SELFMADE MAN”	23
OPINIÃO – ARTIGOS - ARTICULISTA - SANTOS “PRECISA PARAR”!.....	25
BAHIA ECONÔMICA - BA	27
BRENNAND LOGÍSTICA PREVÊ 2025 COM OTIMISMO	27
GOVERNO TEM PLANOS DE FAZER 87 LEILÕES SETOR DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES AO LONGO DE 2025: SAIBA DETALHES	28
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	28
BRASIL REFORÇA PARCERIA COM MÉXICO PARA EXPORTAÇÃO DE ALIMENTOS	28
GOVERNO DO ESTADO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA DRAGAGEM DO CANAL INTERNO DO PORTO DE SUAPE	29
GOVERNO DIVULGA BALANÇA COMERCIAL DE 2024 NESTA SEGUNDA (6) E ESPERA SALDO DE US\$ 70,4 BI	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	32
GOVERNO PREPARA LEILÃO PARA SUPRIR DEMANDA DE ENERGIA NOS HORÁRIOS DE PICO	32
HADDAD DIZ QUE CONVERSOU COM LULA SOBRE ORÇAMENTO E NEGA POSSIBILIDADE DE ELEVAR IOF PARA CONTER SAÍDA DO DÓLAR	33
BIDEN BARRA EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO EM ÁREAS DO ATLÂNTICO E DO PACÍFICO, A DUAS SEMANAS DE DEIXAR A CASA BRANCA	34
HADDAD CANCELA FÉRIAS E TEM REUNIÃO COM LULA NESTA SEGUNDA	36
RESERVAS INTERNACIONAIS CAEM 7,1% EM 2024 APÓS ALTA DO DÓLAR IMPULSIONAR LEILÕES DO BANCO CENTRAL	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
ATÉ ONDE PODE IR O DÓLAR? SAIBA QUAIS OS FATORES QUE DEVEM INFLUENCIAR A MOEDA AMERICANA EM 2025.....	38
FOCUS: MERCADO PIORA PROJEÇÃO DE INFLAÇÃO E VÊ TAXA SELIC A 15% ESTE ANO.....	40
POR QUE A INFLUÊNCIA DA CHINA SOBRE OS PORTOS GLOBAIS TEM GERADO PREOCUPAÇÃO	41
O QUE MUDA NOS CARTÕES DE CRÉDITO E PIX COM O NOVO CONTROLE DA RECEITA? VEJA PERGUNTAS E RESPOSTAS.....	44
OPINIÃO - O BRASIL PODE CAMINHAR PARA A ESTAGFLAÇÃO.....	45
VALOR ECONÔMICO (SP).....	46
MINÉRIO DE FERRO CAI 2,21% NA BOLSA DE DALIAN	46
REGRA QUE SEPARA USINAS EM LEILÃO DE ENERGIA É CRITICADA POR ESPECIALISTAS	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	48
INÍCIO DA DERROCAGEM DE PEDRA SUBMERSA NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	48



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 003/2025
Página 3 de 51
Data: 18/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PRESIDENTE SANCIONA LEI PARA INCENTIVAR INDÚSTRIA NAVAL E GERAR EMPREGOS	48
MAERSK ANUNCIA INVESTIMENTOS EM ELETRIFICAÇÃO DE PORTOS NO BRASIL COMO PARTE DA AGENDA DE DESCARBONIZAÇÃO.....	49
50% DOS NAVIOS ENCOMENDADOS EM 2024 USARÃO COMBUSTÍVEL ALTERNATIVO	49
SEGUNDA PESQUISA SOBRE EQUIDADE DE GÊNERO NO SETOR AQUAVIÁRIO ESTÁ ABERTO	50
AMÉRICA LATINA AUMENTA EM 22,4% CAPACIDADE DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTÊINERES EM UM ANO.....	51
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	51
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	51



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CADEIA LOGÍSTICA GARANTE ESCOAMENTO DE CELULOSE AOS PORTOS

Do estoque em fábrica no Mato Grosso do Sul, material segue em caminhões para distribuição entre os portos do Brasil

Por Maurício Martins, enviado a Três Lagoas (MS)



(Alexsander Ferraz/AT)

É em um armazém que se destaca pela limpeza impecável, uma regra para manter os fardos de celulose brancos e sem contaminação, que atua uma das poucas mulheres operadoras de empilhadeira do País. Luci Dalva Ferreira de Souza, de 36 anos, trabalha na Eldorado Brasil, em Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul.

"Eu era do setor administrativo, mas sempre gostei de operação, de estar no pátio, perto das máquinas. Meu foco sempre foi aqui, até que mudei de função", conta Luci Dalva durante uma pausa na operação de empilhamento da celulose, que segue regras rígidas. As placas de 81 centímetros de comprimento por 66,8 centímetros de largura e 2 milímetros de espessura ficam dispostas em pacotes de 250 quilos. A Eldorado tem 21 tipos de celulose cadastrados, mas trabalha atualmente com os três mais vendidos, incluindo os certificados (que inclui a garantia de origem e comprovação de reflorestamento).

Luci Dalva diz que sempre foi tratada com respeito pelos colegas. "Somos uma equipe, e a cobrança é igual para todos. Se eu cometer um erro, recebo advertência como qualquer outro", afirma ela, que conta com o apoio do marido, que também trabalha na Eldorado como líder de inspeção.

Processo

A Eldorado movimenta, em média, 5,4 mil toneladas de celulose por dia, o equivalente a 150 caminhões. A carga é retirada da fábrica e enviada principalmente para o Porto de Santos, com uma pequena parte destinada a outros terminais e ao mercado nacional.

"A média de tempo para carregar um caminhão desses é de 3 a 4 horas, desde o posicionamento até a finalização. Esse tempo reduzido é um diferencial competitivo", explica Francieli Bridi, gerente de Logística da empresa. Isso porque a Eldorado tem um sistema próprio e ágil (menos de 30 minutos) para colocar as lonas nos caminhões que protegem a celulose da chuva. Além disso, o processo de emissão de notas fiscais é totalmente automatizado, reduzindo o tempo parado.

Os caminhões são o único meio de transporte da carga. Embora a Eldorado tenha uma frota própria para transportar madeira da floresta para a fábrica, o escoamento da celulose é realizado por transportadoras terceirizadas. "Estamos trabalhando em projetos para retomar a multimodalidade, como a construção de um ramal ferroviário direto da fábrica até Aparecida do Taboado, o que permitirá conectar novamente a produção à ferrovia", aponta Francieli.

Ela ressalta que 95% da produção é destinada à exportação, com cargas enviadas para a América Latina, Ásia, Europa e Estados Unidos. O restante abastece o mercado nacional. "Nosso foco é garantir que o produto chegue com qualidade, no prazo e com o menor custo possível", diz a gerente.



O que é essencial para essa logística toda dar certo? “Toda a preocupação que a Eldorado tem com tecnologia, com inovação, com melhorias no processo. Isso tudo faz com que a logística dê certo. Mais do que isso: as pessoas são fundamentais no processo. Você pode ter a melhor ferramenta, a melhor tecnologia, se você não tiver pessoas que entendam o seu valor, que saibam o propósito delas estarem aqui, não acontece”.

No volante

A motorista de caminhão Rosimeire Novais Valota, de 46 anos, trabalha como carreteira terceirizada na Eldorado Celulose há quatro meses, mas sua paixão por caminhões vem de muito antes. Inspirada pelo pai, que também era motorista, ela transformou um sonho de infância em realidade ao transportar celulose para vários destinos no Brasil. “Sempre admirei essa profissão”, Rosimeire.

Antes da Eldorado, Rosimeire teve experiência dirigindo caminhões caçamba por oito meses, transportando milho e soja. “O caminhão da celulose tem o mesmo tamanho, 25 metros, mas a diferença está no carregamento. Na caçamba, é mais simples, porque é basculante. Já a celulose exige enlonamento, o que torna o trabalho mais desafiador.”

A jornada no volante pode durar horas. Mas foi ali que ela encontrou o amor, na profissão e na vida. O marido também é caminhoneiro. “Estou onde sempre quis estar, e isso é muito especial para mim.”

Porto de Santos recebe maior parte da produção

Inaugurado em 2023, o terminal da Eldorado no Porto de Santos (EBLog) recebe mais da metade da produção da empresa para exportação, até 1 milhão de toneladas, e representou um aumento de 30% nos embarques de celulose da empresa. A integração com a fábrica é feita por meio de uma torre de controle tecnológica que monitora todas as etapas logísticas em tempo real, desde o carregamento até a entrega nos terminais internacionais.

A tecnologia permite antecipar soluções em caso de atraso de navios ou falta de espaço no estoque do armazém. Já os motoristas dos caminhões recebem uma agenda com horário específico de entrega, o que reduz atrasos e custos portuários adicionais.

O terminal tem 53 mil metros quadrados (m2), com capacidade para armazenar até 150 mil toneladas de celulose e movimentar mais de 3 milhões de toneladas por ano. Cerca de 150 colaboradores fazem parte da equipe, incluindo operadores, auxiliares, administrativos e especialistas em documentação aduaneira. “Além disso, contamos com mão de obra avulsa para operações de cais e embarque de navios”, explica Marcelo Falcão, gerente de logística do terminal.

O carregamento das embarcações é uma operação ágil. A produtividade média é de 18 mil a 20 mil toneladas por dia, dependendo do volume e da capacidade do navio. “Por exemplo, um navio com 14 mil toneladas pode ser carregado em menos de 24 horas. Já navios maiores, com até 40 mil toneladas, exigem mais tempo”, explica Falcão, detalhando que 55% da carga é enviada em navios de carga geral solta (breakbulk) e o restante em contêineres.

Evolução

O diretor de Logística do Terminal EBLog, Flavio da Rocha Costa, diz que a evolução da exportação da Eldorado Brasil com o novo terminal em Santos representa um marco estratégico para a companhia.

“A infraestrutura moderna e eficiente do terminal proporciona um aumento significativo na capacidade de entrega e agilidade nos embarques, reduzindo custos logísticos e otimizando prazos de entrega. A localização privilegiada do Porto de Santos, somada à tecnologia empregada no novo terminal, permite uma operação mais fluida, segura e sustentável, reforçando a competitividade da Eldorado no cenário internacional”.

Segundo ele, a alta eficiência operacional do EBLog é fundamentada em fatores estratégicos como um planejamento rigoroso e padronização dos processos que são essenciais para que todas as etapas da cadeia logística ocorram de forma contínua e sem nenhum tipo de gargalo. “Isso inclui

desde a gestão precisa dos estoques e o controle do fluxo de cargas e passa pela execução ágil e eficiente de toda a operação de carga. A automação do terminal também é um fator que contribui para o sucesso”.

A série

Com esta matéria, A Tribuna encerra a série de seis matérias sobre o ciclo da celulose, do campo até a exportação pelo Porto de Santos, que começou a ser publicada na última terça-feira. A Reportagem viajou para Andradina (SP) e Três Lagoas (MS), a convite da Eldorado Brasil. Na terça-feira (31), a matéria abordou o Eldtech, o laboratório de tecnologia e clonagem da empresa. Na quarta-feira (1), a matéria trouxe o viveiro de mudas da empresa; na quinta (2), foi a vez do plantio no campo; na sexta (3), a reportagem detalhou a colheita das árvores. Neste sábado (4), foi a vez da produção de celulose na fábrica. Para ver as matérias que já saíram, acesse atribuna.com.br.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 06/01/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PORTO DE CABEDELLO FECHA 2024 COM RECORDE E CONSOLIDADO EM ROTA GLOBAL

Entre os investimentos planejados está o projeto de resgate e revitalização da ferrovia de Cajazeiras a Cabedelo

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Porto de Cabedelo está com dragagem homologada/Foto: divulgação

O Porto de Cabedelo encerra 2024 com um novo recorde de movimentação de carga, ao mesmo tempo em que consolida sua posição em rota marítima global. O atracadouro movimentou aproximadamente 1,5 milhão de toneladas em 2024. Entre os principais produtos transportados estão o coque de petróleo, trigo, malte, açúcar, gasolina, diesel e álcool.

Os melhores meses de movimento nas docas paraibanas em 2024 foram janeiro e dezembro, com cerca de 157 mil toneladas movimentadas cada. No primeiro mês, o destaque foi a operação de açúcar, que enviou mais de 16 mil toneladas do produto para a África.

Entre os movimentos de produtos sólidos o coque de petróleo foi o destaque. Com aproximadamente 390 mil toneladas desse insumo passando pelo cais do Porto de Cabedelo em 2024, tanto em importação quanto exportação. A maior operação com petcoke ocorreu em março, com quase 35 mil toneladas importadas.

Já nos líquidos, o destaque foi a gasolina, com cerca de 370 mil toneladas sendo movimentadas no berço 101 – exclusivo para graneis líquidos. Esse berço que possui um sistema automatizado para a transferência do combustível diretamente do navio para os tanques.

Cabedelo na rota global

Além das conexões via cabotagem, o ano de 2024 consolidou o Porto de Cabedelo como uma rota global. Ao longo do ano o ancoradouro recebeu embarcações de diversos países de diversos continentes, desse modo fortalecendo sua posição estratégica no cenário internacional. Entre eles estavam navios argentinos, belgas, canadenses, dinamarqueses, norte-americanos, russos, africanos, suecos, uruguaios e venezuelanos.

“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”, afirmou Ricardo Barbosa.

Entre os investimentos planejados está o projeto de resgate e revitalização da ferrovia de Cajazeiras a Cabedelo, que conta com articulações do presidente da Federação das Indústrias da Paraíba (FIEP), Cassiano Pereira para que seja efetivado.

O Porto de Cabedelo, fundado em 1935, é gerido pela Secretaria Especial dos Portos (Sep) e tem uma estrutura que comporta um cais de 602 metros de extensão, um Calado de 11 metros em homologação, Silagem para 35.000 toneladas de grãos, além de 14.000m² de armazéns cobertos e 18.000m² de pátios.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/01/2025

SECA IMPÕE GESTÃO HÍDRICA A DESTINOS TURÍSTICO DO NE, AMEAÇANDO A O LITORAL NORDESTINO ENFRENTA O DESAFIO DE CONCILIAR A ALTA TEMPORADA NO TURISMO COM O DESABASTECIMENTO D'ÁGUA

Por Raianne Romão



O litoral nordestino não deixa de enfrentar desafios indiretos, mas igualmente preocupantes, especialmente no abastecimento de água e na preservação ambiental, o que pode impactar o turismo e a economia dos estados. / Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

A seca que castiga o Brasil há quase 18 meses trouxe impactos históricos para o país, afetando mais de 5 milhões de km², o equivalente a 59% do território nacional. O levantamento foi realizado pelo Centro Nacional de Monitoramento de Desastres Naturais (Cemaden), que também aponta que, desde junho de 2023, ao menos 137

cidades enfrentaram nove meses consecutivos de estiagem.

Embora a estiagem seja uma realidade em todas as regiões brasileiras, seus efeitos variam em intensidade e extensão, reflexo da diversidade climática de um país com dimensões continentais. De acordo com especialistas, o fenômeno El Niño, combinado a mudanças climáticas e ações humanas, como queimadas e uso inadequado de recursos naturais, está entre os fatores que agravaram o quadro atual.

Na Região Nordeste, a situação é crítica em estados como Maranhão, Alagoas, Sergipe e nordeste da Bahia, onde a área afetada por seca grave (S2) aumentou significativamente. Dados do último boletim publicado pelo Monitor de Secas da Agência Nacional de Águas (ANA) mostram que, em novembro de 2024, indicadores apontaram para um avanço da seca moderada (S1) em grande parte da região.

Por outro lado, algumas áreas registraram melhorias. O sul da Bahia registrou uma involução da seca, que passou de moderada (S1) para fraca (S0), e em áreas do sudeste do Piauí, oeste de Pernambuco e extremo sul do Maranhão, o quadro apresentou o mesmo padrão, involuindo de grave (S2) para moderado (S1).

Apesar da melhora no cenário, o litoral nordestino não deixa de enfrentar desafios indiretos, mas igualmente preocupantes, especialmente no abastecimento de água e na preservação ambiental.

O biólogo Maurício Dália explica que as mudanças climáticas que podem se seguir nos próximos anos serão intensas, destacando que a região é a maior em intensidade solar do país. “Acredito que poderemos perceber diversas mudanças climáticas. Não haverá só o aumento ou diminuição da seca, mas essas transformações climáticas vão alterar a dinâmica de ventos, a dinâmica de chuva, a dinâmica de tudo. Por exemplo, lugares que eram áridos vão se tornar menos áridos e vice-versa”, explica.

Panorama dos estados do Nordeste



Com o agravamento da estiagem em boa parte da região, inclusive em áreas metropolitanas e do litoral, os esforços para garantir o fornecimento hídrico a moradores e visitantes se intensificaram. Foto: Rafa Neddermeyer / Agência Brasil

O verão, estação do ano tradicionalmente marcada pela chegada de turistas em busca das praias paradisíacas do Nordeste, está diante de um cenário de pressão sobre os sistemas de abastecimento de água no começo deste ano.

Em destinos turísticos como Salvador, Maceió e Aracaju, que recebem milhares de turistas no período, a gestão hídrica torna-se uma questão estratégica. Em alguns casos, autoridades locais têm recorrido a ações emergenciais e campanhas de conscientização para reduzir o consumo de água em hotéis, pousadas, restaurantes e por parte da população.

Pernambuco conta com plano de contingência no primeiro trimestre de 2025

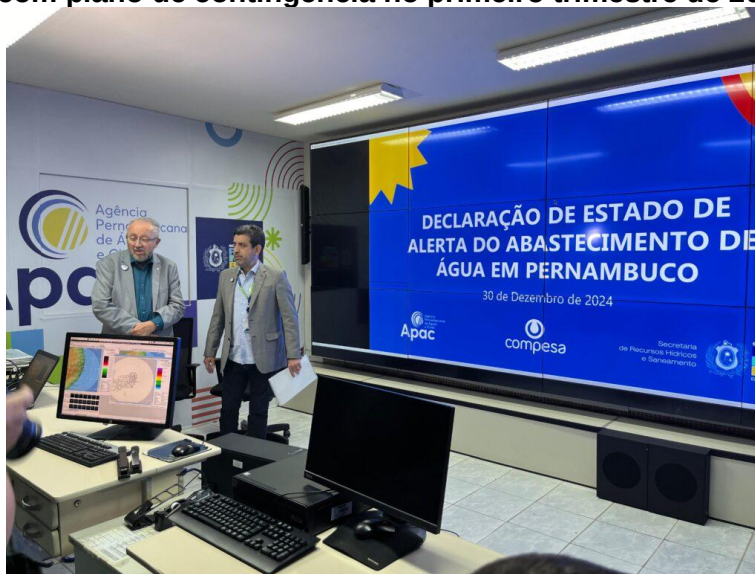


Foto: Raianne Romão/Movimento Econômico

Em Pernambuco, na última segunda-feira (30/12), a Agência Pernambucana de Águas e Clima (Apac), juntamente com a Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa), a Secretaria de Recursos Hídricos e Saneamento de Pernambuco e a Secretaria Executiva de Proteção e Defesa Civil, decretaram um plano de contingência para o primeiro trimestre de 2025.

Até o momento, 94 cidades decretaram situação de emergência, em um cenário de escassez de recursos hídricos, que compromete o abastecimento de água e traz reflexos nas condições de vida da população e na economia local.

As barragens Bita e Utinga estão em estado de pré-colapso, que estão com 13% e 13,8% de seu volume, respectivamente, sendo responsáveis por cidades do litoral e que são pontos turísticos em alta temporada, como Porto de Galinhas, em Ipojuca, e Cabo de Santo Agostinho.

“Estamos administrando o volume de água para as regiões de praia, levando em conta o turismo que ocupa essa área. Vamos fazer um regime especial para essas cidades nesse período”, conta o presidente da Compesa, Alex Campos.

O Porto de Galinhas Convention & Visitors Bureau, fundação sem fins lucrativos que realiza a captação de recursos e apoio à realização de eventos e a promoção do balneário, afirma que os hotéis e pousadas associadas estão cientes do alerta da Compesa e que possuem infraestrutura para “assegurar o fornecimento de água, garantindo o conforto e o bem-estar dos hóspedes”.

A organização informa ainda que reconhece que estabelecimentos menores podem enfrentar problemas por causa da estiagem e do plano de contingência. “Nossa entidade permanece comprometida, colaborando com parceiros e autoridades para mitigar qualquer adversidade e preservar a qualidade da experiência turística na região”, afirma por meio de nota.

Sergipe desenvolve programa estadual de mitigação da seca



Apesar do panorama desafiador, que vem afetando diretamente cerca de 700 mil pessoas no sertão e agreste sergipanos, o Governo de Estado garante que a atividade turística local não está sendo prejudicada com os efeitos da seca. / Foto: Arthur Paganini/Secom Sergipe

Já Sergipe, um dos estados que registrou o aumento de seca moderada (S1) para seca grave (S2), identificou que o período de seca impactou significativamente o abastecimento de água, especialmente no Sertão e Agreste, regiões já vulneráveis devido às condições

naturais e climáticas.

Além disso, há o avanço da desertificação e degradação ambiental por conta do desmatamento de matas ciliares e o assoreamento dos manguezais, que comprometem os ecossistemas e a capacidade de retenção e renovação hídrica, comprometendo a qualidade e quantidade de água disponível.

Entre os principais impactos da seca no abastecimento está a redução nos volumes de água em todos os mananciais superficiais e poços artesianos, com exceção do Rio São Francisco, que apresenta menor baixa na vazão. Isso afeta diretamente cerca de 700 mil pessoas no Sertão e Agreste sergipanos.

De acordo com o governo estadual, a Companhia de Saneamento de Sergipe (Deso), junto à Secretaria de Estado do Meio Ambiente, Sustentabilidade e Ações Climáticas (Semac) e outras instituições, participa do programa estadual de mitigação da seca, buscando minimizar esses impactos com medidas estratégicas.

Apesar do panorama desafiador, o Governo de Sergipe garante que a atividade turística local não está sendo prejudicada com os efeitos da seca.

“Felizmente, o turismo em Sergipe segue vivendo a alta temporada sem o impacto das questões relacionadas à seca tanto na região litorânea, nas famosas praias, como a da Atalaia, em Aracaju, e a do Saco, em Estância, quanto no Sertão, principalmente na área banhada pelo Rio São Francisco, a exemplo do Cânion de Xingó, em Canindé do São Francisco, um dos principais atrativos turísticos do nosso estado”, afirma o governo por meio de comunicado.

Alagoas faz investimento R\$ 10 bi para ampliar fornecimento de água



Foto: Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional

Em Alagoas, o Governo do Estado tem atuado na mitigação da seca nas regiões mais afetadas, especialmente no semiárido alagoano, que compreende cidades como Belo Monte, Olho d'Água Grande, Porto Real do Colégio e São Brás.

Nesse sentido, a Companhia de Saneamento de Alagoas (Casal) está executando o Programa Mais Águas Alagoas, que visa garantir a segurança hídrica e combater a intermitência no abastecimento de água,

um problema histórico para milhares de sertanejos.

“O programa foca em grandes investimentos públicos e privados, com destaque para as concessões, que já somam mais de R\$ 6 bilhões em compromissos firmados com concessionárias. Esses investimentos têm como objetivo ampliar a distribuição de água e melhorar o tratamento de esgoto nas áreas mais críticas, principalmente aquelas contempladas pelo Canal do Sertão, um sistema fundamental para a distribuição de água no semiárido alagoano”, afirma a entidade por meio de comunicado.

Além disso, a Casal é responsável por captar e tratar água de 17 mananciais para abastecer 77 municípios, com destaque para o Rio São Francisco, que sozinho atende 38 cidades. O monitoramento constante desses mananciais e a adoção de medidas preventivas, como o aumento da preservação de água, garantem que, mesmo durante os períodos de seca, não haja racionamento de água por razões climáticas.

No que diz respeito ao turismo, a companhia garante o turismo do litoral não será afetado, uma vez que não há risco de desabastecimento no estado. “Graças ao trabalho de monitoramento e gestão eficiente, a população pode contar com o fornecimento contínuo, mesmo em períodos mais críticos de seca”.

Além disso, expectativa é de que, até 2030, com cerca de R\$ 10 bilhões em investimentos, o Estado continue a aumentar a capacidade de fornecimento de água, garantindo mais segurança hídrica para a população e mitigando os efeitos da seca em Alagoas.

Apesar do avanço da seca, Ceará garante que situação não afetou turismo local



A presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Ceará (ABIH-CE), Ivana Rangel, afirma o avanço da seca ainda não foi discutido pela entidade desde o começo da alta temporada. / Foto: Reprodução de imagem do site Viajoteca

No Ceará, devido à piora nos indicadores, foi percebido um avanço da seca fraca (S0) no norte e da seca moderada (S1) no centro e sul do estado, de acordo com o último boletim do Monitor de Secas, datado em novembro de 2024. Mesmo com a evolução da seca, os impactos são definidos pelo levantamento como de curto prazo (C).

Apesar do panorama preocupante, a presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Ceará (ABIH-CE), Ivana Rangel, afirma que essa ainda não foi uma preocupação da entidade. “Sabemos que qualquer impacto, por menor que seja, termina gerando um problema. Mas a falta [de água] ainda não foi discutida nas nossas reuniões”, comenta em entrevista por telefone.

Para o diretor das Unidades do Interior da Companhia de Água e Esgoto do Ceará (Cagece), Carlos Salmito, medidas de contingência podem precisar ser tomadas, dependendo do panorama local.



“A partir do momento que o manancial perde volume, aquela qualidade da água fica mais difícil de ser tratada, então muitas vezes a gente acaba tendo que diminuir um pouco a oferta por conta da questão do tratamento, não só da quantidade mas também sobre o aspecto da qualidade de água que a gente tem que ofertar dentro dos padrões de portabilidade”, comenta.

Salmito comenta que a seca afeta a população das regiões brasileiras sobre diversos aspectos, inclusive o econômico, pois todos estão sendo afetados por um panorama de escassez hídrica. Isso pode, por exemplo, atrapalhar atividades como a agricultura familiar.

Risco à sustentabilidade do turismo

Especialistas alertam que a seca pode trazer impactos para a indústria do turismo, caso medidas sustentáveis não sejam adotadas. A preservação dos recursos naturais e o uso racional da água são apontados como essenciais para garantir que o litoral nordestino continue atraente para visitantes e economicamente viável para as comunidades que dependem da atividade turística.

O biólogo Maurício Dália chama atenção para pesquisas e criação de áreas protegidas como estratégias para a preservação de ecossistemas costeiros. “A gente tem que avaliar, tem que coletar dados, criar modelos para o futuro tentando entender como é que vai estar futuramente a distribuição climática e onde estão os recursos mais ameaçados devido a essa mudança climática”, aponta.

“O principal para mim é proteger floresta, que é a única fábrica de água que a gente tem. É preciso proteger o que temos agora, pois a gente não sabe se aquele lugar vai ser fundamental para a nossa sobrevivência no futuro”, completa ele.

Além disso, Dália destaca a necessidade de proteger áreas que podem ser visadas pela construção imobiliária: “uma área de interesse de incorporadoras pode ser o foco de água que, no futuro, poderia estar suprimindo a nossa necessidade. Por isso, defendo que devemos identificar quais são os lugares que vão ser mais e menos atingidos, além de identificar quais são as áreas potenciais que vão servir como recursos naturais para protegê-las”.

Maurício frisa ainda que, para além de desenvolver alternativas para driblar a seca e pensar em alternativas para potencializar a distribuição de água, é necessário preservar áreas turísticas e controlar a quantidade de visitantes nos locais. “É preciso moderar a intensidade de pessoas consumindo o turismo nos locais. Porto de Galinhas é um exemplo. Há 20 anos, havia muito mais vida naqueles corais próximos à terra e já hoje não tem tanta vida assim, não tem tanta diversidade. Hoje tem diversos corais mortos”, conclui.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 06/01/2025



PORTAL PORTO GENTE

COMUNIDADE DO PORTO DE SANTOS ABRAÇA O DEPUTADO PAULO ALEXANDRE

Editorial Portogente

A política é a arte de navegar em águas turvas (Machado de Assis)

A comunidade portuária santista espera que seja revertida a decisão nas cortes superiores, condenando o ex-prefeito de Santos e atualmente Deputado Federal (PSDB), Paulo Alexandre Barbosa, por prorrogação sem concorrência de exploração publicitária em relógios e placas públicas nesse município, onde se situa o principal porto do Hemisfério Sul. A sentença suspende seus direitos políticos por cinco anos.



Imagem IA gerada ChatGPT

Veja mais: Poder dos Investimentos e política, nos portos e aeroportos do Brasil

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116200-poder-dos-investimentos-e-politica-nos-portos-e-aeroportos-do-brasil>

Paulo Alexandre é presidente da comissão parlamentar de Portos e Aeroportos e recorre às instâncias na forma da lei, contra essa sentença. Ao que se assiste no noticiário

nacional, o ano de 2025 prenuncia os esforços para as disputas eleitorais no âmbito federal, em 2026. Será um período politicamente tenso. O Porto de Santos tem um papel extraordinário para a cidade, na geração de impostos e de empregos.

Veja mais: Benefícios do Porto de Santos devem ser compartilhados

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/111161-beneficios-do-porto-de-santos-devem-ver-compartilhadados>

Como presidente da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) no Congresso Nacional, o deputado tem como braço direito o Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), presidido por Mário Povia, antigo diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Os Investimentos previstos para os portos em 2024 foram de R\$ 3,74 bi e até 2026 serão de R\$ 20 bilhões. Para os aeroportos foram de R\$ 500 milhões e de R\$ 2 bilhões para o aeroporto de Congonhas.

Veja mais: Túnel Santos-Guarujá: Avanços e Desafios à Vista

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116129-tunel-santos-guaruja-avancos-e-desafios-a-vista>

É fundamental que o caso siga exclusivamente à luz da Justiça. Tudo indica que não haverá influência de pressões nefastas, por movimentos politikeiros adversários, como é comum acontecer em períodos eleitorais. Paulo Barbosa lidera as intenções de voto e esse destaque promove maior exposição. Dado que, quando tomou conhecimento dos fatos pelo jornal local, o então prefeito mandou remover de imediato as instalações realizadas.

Veja mais: Regionalizar o Porto de Santos e competir no novo tempo

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116209-regionalizar-o-porto-de-santos-e-competir-no-novo-tempo>

Evidente que está descartada a hipótese de adiar a solução e esquecê-la. A Justiça será feita. Independente da ação vigilante da oposição ser ou não eficaz. Principalmente por envolver um nome político de destaque regional e no plenário da Câmara Federal. Além de tudo, a penetrabilidade dos efeitos da Internet arma o palco para todos os processos que se pretende expor.

Veja mais: Itajaí abraça a regionalização do seu porto

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116251-itajai-abraca-a-regionalizacao-do-seu-porto>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 06/01/2025



A recente decisão do Governo Federal, de destinar R\$ 335 milhões do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para projetos na Amazônia, é uma boa notícia para a região, principalmente por poder impulsionar o desenvolvimento econômico local. Ao investir na modernização da indústria naval e na ampliação da frota de embarcações, a União demonstra seu compromisso em otimizar a logística regional, otimizar a economia e fortalecer a cadeia produtiva.

A Amazônia, com seus vastos rios e a rica biodiversidade, possui um potencial logístico imenso. No entanto, a falta de infraestrutura adequada e a dificuldade de acesso a regiões remotas têm sido desafios históricos para o desenvolvimento da região. Os investimentos do FMM prometem mudar esse cenário, proporcionando uma solução eficiente e sustentável para o transporte de cargas.

A construção de novas balsas, empurradores e sistemas de transbordo, como os previstos nos projetos da Grãos Pará e da Cidade Transportes, vai permitir a otimização da logística de grãos e outros produtos, reduzindo custos e prazos de entrega. Além disso, a modernização da frota contribuirá para a redução do impacto ambiental, uma vez que as novas embarcações tendem a ser mais eficientes e menos poluentes.

É importante destacar que os investimentos na indústria naval não se restringem à Amazônia. A aprovação de outros 20 projetos em diversos estados brasileiros demonstra a importância que o Governo Federal dá para o setor. Ao fortalecer a indústria naval, o Brasil está investindo em um setor estratégico para o desenvolvimento econômico e social do País, gerando empregos, promovendo a inovação e contribuindo para a redução da dependência de transportes rodoviários.

A ênfase em projetos de pesquisa e desenvolvimento de tecnologias mais limpas e eficientes, como motores híbridos e embarcações com combustíveis sustentáveis, demonstra o compromisso do Governo com a transição energética e com a preservação do meio ambiente. Ao investir em soluções inovadoras, o Brasil se posiciona como um líder global na busca por um transporte mais sustentável.

É correto afirmar que os investimentos do FMM na indústria naval representam um passo importante para o desenvolvimento da Amazônia e do Brasil como um todo. Ao fortalecer a logística regional, o Governo Federal está contribuindo para o crescimento econômico, a geração de empregos e a melhoria da qualidade de vida da população. É fundamental que esses investimentos sejam acompanhados de políticas públicas que incentivem a produção local, a valorização da mão de obra e a preservação do meio ambiente.

A Amazônia, com seu imenso potencial, merece ser desenvolvida de forma sustentável e inclusiva. Os investimentos na indústria naval são um passo fundamental nesse sentido, abrindo novas perspectivas para o futuro da região e do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/01/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - PROJETO FERROVIÁRIO DA RUMO TEM INGRESSO NO REIDI APROVADO

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

FERROVIA DO MATO GROSSO

A Rumo S.A. (Grupo Cosan) conseguiu a aprovação de seu projeto Ferrovia do Mato Grosso no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). O empreendimento, de R\$ 11,55 bilhões, prevê melhorias na Ferrovia Estadual Vicente Emilio Vuolo, com a construção de três trechos e 20 pátios. Pelo Reidi, a Rumo não precisará pagar impostos federais como o PIS/Pasep e o Cofins relativos às obras.

DÉFICIT PRIMÁRIO

O Palácio do Planalto prevê que o déficit primário de 2024 ficará entre R\$ 10 bilhões e R\$ 15 bilhões, cerca de 0,1% do Produto Interno Bruto (PIB). A cifra é menor que o previsto anteriormente – R\$ 28,7 bilhões (0,25% do PIB). A nova estimativa não considera gastos extraordinários decorrentes de

decisões judiciais ou legislativas, como os destinados ao combate às enchentes no Rio Grande do Sul e às queimadas pelo País.

INVESTIGAÇÃO AÉREA 1

A Aeronáutica está investigando um incidente envolvendo uma perigosa aproximação entre um jato Airbus A319 da Latam e um avião executivo Embraer Phenom 300, ocorrida em 10 de dezembro, às 15 horas, no Aeroporto Santos Dumont (RJ). A aeronave da Latam se aproximava para pousar quando acabou ficando próxima do Embraer, que estava decolando.

INVESTIGAÇÃO AÉREA 2

Segundo dados da plataforma Radarbox, a aeronave executiva passou a 2.300 pés de altitude na frente da unidade da Latam, que estava a 2.700 pés – ou seja, com uma diferença de altura de 120 metros.

ÁGUAS TURBULENTAS

A companhia de navegação chinesa CSSC, com sede em Hong Kong, passou por uma forte mudança em seu comando, com o CEO Li Xi e o secretário-executivo Ding Weisong deixando seus cargos nesse final de ano. Li, que assumiu como o gestor principal da empresa em março de 2022, não teve seu contrato de trabalho renovado no final de dezembro, sendo substituído pelo presidente do conselho de administração Li Hongtao. Já Ding pediu demissão de sua função, que passou a ser exercida pelo diretor financeiro Wu Guanhua.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/01/2025

NACIONAL - VOA BRASIL: NORDESTE EM ALTA ENTRE OS DESTINOS PREFERIDOS

São Paulo e Rio lideram o ranking. Brasília perde espaço no programa que democratiza o transporte aéreo

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Aeroporto Internacional do Recife, terceiro destino com mais reservas: nos cinco primeiros meses de funcionamento, o Voa Brasil teve 23.187 reservas para destinos em todo o Brasil

passagens aéreas por até R\$ 200.

Recife (PE), Fortaleza (CE) e Salvador (BA) conquistaram um lugar de destaque entre os destinos mais procurados pelo programa Voa Brasil em dezembro, entrando para a lista dos cinco mais requisitados. Foi o que apontou o mais recente ranking do programa do Governo Federal, que permite a aposentados do INSS adquirirem

“O VOA BRASIL É UM PROGRAMA DE INSERÇÃO SOCIAL, SEM QUALQUER SUBSÍDIO DO GOVERNO, DESTINADO A PESSOAS QUE NÃO VIAJARAM NOS ÚLTIMOS 12 MESES. OU SEJA, QUANDO SE ANALISA OS NÚMEROS, ESTAMOS INCLUINDO NOVOS PASSAGEIROS NO TRANSPORTE AÉREO, PREENCHENDO ASSENTOS QUE ESTARIAM VAZIOS E SERIAM SUFICIENTES PARA LOTAR 180 AERONAVES”

SILVIO COSTA FILHO
ministro de Portos e Aeroportos

Divulgada na última semana pelo Ministério de Portos e Aeroportos, a lista mostra São Paulo e Rio de Janeiro permanecendo no topo da preferência. Mas Brasília (DF), que ocupava o terceiro lugar em novembro, caiu para a sexta posição.

Nos cinco primeiros meses de funcionamento, o Voa Brasil registrou 23.187 reservas para desnos em todo o Brasil, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos. As regiões Sudeste e Nordeste lideram, concentrando, respectivamente, 44% e 40,5% das passagens adquiridas.

Os 20 destinos mais procurados e o número de reservas

1º	São Paulo	6.811
2º	Rio de Janeiro	2.069
3º	Recife	1.751
4º	Fortaleza	1.741
5º	Brasília	1.478
6º	Salvador	1.373
7º	João Pessoa/Bayeux	835
8º	Maceió/Rio Largo	699
9º	Natal	684
10º	Belo Horizonte/Confins	642
11º	São Luís	486
12º	Aracaju	430
13º	Campinas	367
14º	Porto Seguro	356
15º	Juazeiro do Norte	333
16º	Belém	279
17º	Vitória	260
18º	Porto Alegre	258
19º	Manaus	255
20º	Curitiba	248

“O Voa Brasil é um programa de inserção social, sem qualquer subsídio do governo, de nado a pessoas que não viajaram nos últimos 12 meses. Ou seja, quando se analisa os números, estamos incluindo novos passageiros no transporte aéreo, preenchendo assentos que estariam vazios e seriam suficientes para lotar 180 aeronaves”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Ele destacou ainda que a próxima fase do programa, voltada para estudantes universitários de baixa renda, deve ser anunciada no primeiro semestre de 2025.

Lançado em julho de 2024, o Voa Brasil permite que cada aposentado adquira até dois trechos por ano pelo site oficial do programa. As passagens são oferecidas pelas companhias aéreas a um preço máximo de R\$200, utilizando assentos considerados ociosos. O objetivo do Governo Federal com o programa é não apenas conectar pessoas de diferentes regiões, mas também fomentar o turismo e a aviação regional.

Ao longo dos primeiros meses, os voos incluíram 77 cidades em todo o Brasil. “É o avô, a avó que quer rever um parente, visitar um neto, uma neta, ou simplesmente fazer turismo. O Voa Brasil cria esta oportunidade para quem não tinha costume de usar o transporte aéreo”, comentou o secretário de Aviação Civil, Tomé Franca.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 06/01/2025

REGIÃO NORTE - FMM APOIA MODERNIZAÇÃO LOGÍSTICA NO AMAZONAS EM 2025

Com R\$ 335 milhões previstos, projetos incluem novas balsas e sistemas de transbordo para transporte de grãos e combustíveis, otimizando o escoamento da produção

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Porto de Manaus foi uma das principais rotas de exportação de grãos pelos terminais da Amazônia em 2024, levando o Ministério de Portos e Aeroportos a aprovar outros projetos (Foto: Divulgação/Porto de Manaus)

O Fundo da Marinha Mercante (FMM) irá destinar neste ano cerca de R\$ 335 milhões para projetos no Amazonas, com foco na modernização da indústria naval. Entre as iniciativas estão a construção de balsas, empurradores e sistemas de transbordo, que prometem otimizar a logística regional e impulsionar o setor em uma das principais rotas de exportação do país.

A Grãos Pará, empresa especializada no transporte de grãos como soja e milho, vai investir em 27 balsas graneleiras, dois empurradores, duas balsas de carga geral e a aquisição de uma balsa com moega para transbordo, além de um sistema de fundeio. O empreendimento, financiado pelo FMM, terá um custo de R\$ 179,7 milhões.

O Porto de Manaus, onde a Grãos Pará opera, foi uma das principais rotas de exportação de grãos pelos terminais da Amazônia ao longo do ano passado. Por isso, o Ministério de Portos e Aeroportos, que administra o FMM, aprovou outros 20 projetos destinados à indústria naval em estados como Amapá, Pará, Bahia, Pernambuco, São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. No total, os investimentos ultrapassam R\$ 10 bilhões e prometem criar 8,8 mil empregos diretos.

“Vivemos uma nova fase de retomada da indústria naval brasileira, que prepara o país para o crescimento socioeconômico promovido pelo transporte aquaviário”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, à época do anúncio dos investimentos. Ele ressaltou ainda que o governo federal prioriza o fortalecimento da indústria, o escoamento da produção nacional e o desenvolvimento de setores essenciais, gerando avanços econômicos e novas oportunidades de trabalho.

Outra iniciativa relevante no Amazonas será da empresa Cidade Transportes, empresa que opera na carga e descarga de produtos como derivados de petróleo e álcool. A companhia construirá 30 balsas graneleiras para navegação interior, com um investimento de R\$ 156 milhões.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, a indústria naval desempenha um papel crucial na transição energética do Brasil, com potencial para reduzir as emissões de carbono ao otimizar a distribuição dos modais de transporte. “A indústria pode ir além, liderando projetos inovadores com biocombustíveis para embarcações e torres eólicas, aproveitando o potencial de pesquisa e desenvolvimento no segmento naval”, afirmou a pasta em nota.

A pasta também informou que o FMM aprovou projetos de pesquisa e desenvolvimento de motores híbridos e embarcações com combustíveis sustentáveis, em alinhamento com a agenda ambiental do governo.

Atualmente, a principal fonte de receita do Fundo da Marinha Mercante é a contribuição paga no desembarque de mercadorias em portos brasileiros. Em 2024, o fundo destinou mais de R\$ 30 bilhões à indústria naval e conta com uma carteira de R\$ 42 bilhões em projetos aprovados, que incluem navegação de longo curso, cabotagem, apoio a plataformas de petróleo e pesca, além de instalações portuárias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/01/2025

NACIONAL - SÉRIE DE LEILÕES RODOVIÁRIOS DE 2025 TEM INÍCIO NESTA TERÇA-FEIRA

Primeiro dos 15 previstos é o da concessão da ponte São Borja, no Rio Grande do Sul, a Santo Tomé, na Argentina

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



Além da concessão da ponte São Borja-Santo Tomé, já está previsto no cronograma da União o leilão da BR-364, no estado de Rondônia, marcado para o dia 27 de fevereiro (Foto: Marcio Ferreira/MT)

O CONCESSIONÁRIO QUE ARREMATAR O EMPREENDIMENTO DEVERÁ REALIZAR UM CONJUNTO DE INTERVENÇÕES PARA RECUPERAR E MELHORAR AS CONDIÇÕES TÉCNICAS E OPERACIONAIS DA PONTE

O Governo Federal deve realizar cerca de 15 leilões de concessões rodoviárias em 2025, de acordo com o anúncio feito pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, no último certame do setor ocorrido em dezembro. Na ocasião, foi leiload a concessão do Lote 6 de rodovias do Paraná.



Na agenda do Executivo já constam dois projetos. O primeiro é a ponte que liga São Borja, no Rio Grande do Sul, a Santo Tomé, na Argentina, e seu Centro Unificado de Fronteira (CUF). O leilão está marcado para esta terça-feira, dia 7, prevendo aportes da ordem de US\$ 99 milhões (aproximadamente R\$ 500 milhões), sendo o valor mínimo estipulado em US\$ 40,8 milhões (cerca de R\$ 205 milhões). A duração do contrato será de 25 anos.

O concessionário que arrematar o empreendimento deverá realizar um conjunto de intervenções para recuperar e melhorar as condições técnicas e operacionais da ponte. Entre as obras esperadas estão a construção de faixas de acesso, a criação de uma nova área para veículos apreendidos, um pátio para caminhões e a instalação de um sistema de iluminação. A empresa também ficará responsável pela manutenção dos trechos nos dois países.

A ponte, com 15,62 km de extensão, é resultado de um acordo binacional firmado em 1989 e é um importante ponto de conexão entre São Borja e Santo Tomé. Aproximadamente 23% das trocas comerciais entre os dois países passam por essa ligação, o que torna a sua modernização e adequação ao crescente volume de tráfego essencial para o fortalecimento das economias de ambos os lados da fronteira.

BR-364

A segunda concessão no cronograma da União é a BR-364, no estado de Rondônia, marcada para 27 de fevereiro. O edital da proposta prevê investimentos de R\$ 10,2 bilhões para obras e serviços de ampliação da capacidade, duplicação de pistas, construção de vias marginais, recuperação, manutenção, conservação, operação, monitoramento e implantação de melhorias no nível de serviço da estrada, com um contrato de duração de 30 anos.

Conhecido como Rota Agro Norte, o trecho abrange 721 km da rodovia, ligando a capital do estado, Porto Velho, ao município de Vilhena, na divisa com Mato Grosso. A estrada é um importante corredor logístico que conecta a região Centro-Oeste aos estados de Rondônia e Acre, facilitando a distribuição de produtos no Norte do Brasil e a exportação pelos portos da região. Além disso, a rodovia serve como ligação entre o Sudeste e o Nordeste do país, conectando áreas produtivas e portos, e melhorando o fluxo de bens entre os estados da Bahia, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

Questionado pelo BE News sobre o calendário de realização das outras 13 concessões do sistema rodoviário para 2025, o Ministério dos Transportes respondeu que “o cronograma dos leilões para o segundo semestre está em fase de conclusão”.

Na lista dos próximos editais a serem divulgados estão os da BR-040/495/RJ/MG, que liga Juiz de Fora (MG) ao Rio de Janeiro (RJ), e da BR-060/364/GO/MT, que abrange a rota entre Rio Verde (GO) e Rondonópolis (MT), conhecida como Rota Agro. Também estão incluídos a BR-070/174/364/MT/RO, que integra a Rota Agro Central, além dos Lotes 4 e 5 das rodovias integradas do Paraná.

Segunda chance

Outra estrada a ser concedida à iniciativa privada é o trecho conhecido como Rota da Celulose, em Mato Grosso do Sul. O projeto envolve a concessão das rodovias federais BR-262 e BR-267, além das estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, que somam 870 quilômetros de extensão. Uma tentativa de leilão foi realizada em dezembro de 2024, mas não houve propostas.

Após o resultado do certame sem interessados, a secretária especial de Parcerias Estratégicas de Mato Grosso do Sul, Eliane Detoni, informou que o projeto seria revisado pela equipe técnica para atrair novos investidores. Ela destacou que seria conduzida uma pesquisa de mercado para entender as razões da falta de adesão e que ajustes serão feitos para aumentar o engajamento de potenciais parceiros.

As condições do último edital previam investimentos de R\$ 6 bilhões (e R\$ 3 bilhões em gastos operacionais) ao longo dos 30 anos de contrato. A ideia é criar um corredor logístico mais eficiente para exportação e transporte interno de cargas, beneficiando não apenas o setor de celulose, mas

também toda a cadeia produtiva do agronegócio, principal motor da economia local. A rota abrange rodovias que ligam a capital de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, ao Sudoeste do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/01/2025

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

Cais paraibano operou 1,5 milhão de toneladas ao longo do ano passado, um aumento de 12% em relação a 2023

Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redebeneews.com.br



Em 2023 o crescimento já havia sido significativo em relação a 2022, agora, em 2024, os resultados superaram todas as projeções

O Porto de Cabedelo encerrou 2024 com um recorde histórico, movimentando cerca de 1,5 milhão de toneladas de cargas, um aumento de aproximadamente 12% em comparação à marca de 1,337 milhão de toneladas registrada em 2023.

Entre os sólidos, o coque de petróleo destacou-se como o principal produto movimentado, amplamente utilizado no setor industrial. Cerca de 390 mil toneladas desse insumo foram processadas no porto ao longo do ano, tanto em operações de importação quanto de exportação. A maior movimentação de petcoke ocorreu em março, com a chegada de quase 35 mil toneladas.

Nos líquidos, a gasolina manteve sua liderança, assim como em 2023. Aproximadamente 370 mil toneladas foram transferidas no berço 101, dedicado exclusivamente a graneis líquidos. Esse terminal conta com um sistema automatizado que transfere o combustível diretamente do navio para os tanques de armazenamento.

Além das diversas conexões via cabotagem, 2024 consolidou o Porto de Cabedelo como um importante ponto de rota internacional. Navios provenientes de diferentes países e regiões, incluindo África, Antuérpia (Bélgica), Argentina, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, Rússia, Suécia, Uruguai e Venezuela, contribuíram para o fortalecimento do porto no cenário global, segundo a Autoridade Portuária do estado.

O diretor-presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), Ricardo Barbosa, celebrou o desempenho alcançado. “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. Agradecemos especialmente ao governador João Azevêdo (PSB) e a todos os trabalhadores que tornaram esse sucesso possível”, afirmou.

Em 2023, o porto já havia registrado um crescimento significativo de 11,5% em relação a 2022. Contudo, os resultados de 2024 superaram todas as projeções. O aumento no número de navios atracados também evidenciou a crescente capacidade e atratividade do Porto de Cabedelo.

“Em 2025 teremos a consolidação do novo Porto de Cabedelo, com a homologação da dragagem, a inauguração da nova área primária, e a entrega de diversos prédios em construção ou reforma, como a nova sede administrativa. Além disso, esperamos novos investimentos, cargas inéditas e operações inovadoras, com o mesmo comprometimento de toda a equipe”, concluiu Barbosa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/01/2025

PORTO DE SANTOS - “CRESCENDO NA MÉDIA, A CASA DAS 190 MILHÕES DE TONELADAS SERÁ ALCANÇADA”

Em entrevista exclusiva, presidente da APS Anderson Pomini fala sobre o crescimento do Porto de Santos e as obras consideradas prioritárias para 2025

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redenenews.com.br



Em entrevista exclusiva ao BE News, Pomini compartilhou projeções otimistas para o ano seguinte, quando o Porto de Santos poderá alcançar a movimentação de 190 milhões de toneladas, impulsionado por obras estratégicas e arrendamentos fundamentais (Foto: BE News)

“A PRINCIPAL OBRA LOGÍSTICA DO BRASIL NESTE MOMENTO HISTÓRICO É O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ. MAS NÃO É MAIS IMPORTANTE QUE A ZELADORIA DO ENTORNO DO PORTO OU A RECEPÇÃO CALOROSA DOS NOVOS CONCURSADOS DA APS”

No período de janeiro a novembro de 2024, o Porto de Santos (SP) movimentou mais de 167 milhões de toneladas, consolidando sua posição como o maior complexo portuário do Brasil. Essa marca histórica reforça a relevância estratégica do porto no escoamento de cargas do país. Conforme previsão do diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, o volume total deverá ultrapassar 180 milhões de toneladas até o fechamento do ano, estabelecendo um novo recorde.

Em entrevista exclusiva ao BE News, Pomini compartilhou projeções otimistas para este ano, quando o Porto de Santos poderá alcançar a movimentação de 190 milhões de toneladas, impulsionado por obras estratégicas e arrendamentos fundamentais. Entre as prioridades para 2025, estão o início do aprofundamento do canal de navegação, avanços na ampliação da poligonal portuária e o leilão do terminal de contêineres Tecon Santos 10 (STS 10), considerado um marco na história dos investimentos privados no setor portuário brasileiro.

Além disso, o presidente destacou a importância de iniciativas como o túnel imerso ligando as margens do porto, entre Santos e Guarujá, e a transferência do terminal de cruzeiros Concais. Também detalhou planos para ampliar a capacidade logística do complexo e enfrentar desafios ambientais e sociais relacionados à expansão do porto.

Anderson Pomini não falou sobre a recente federalização do Porto de Itajaí, em Santa Catarina, que passou a ser administrado pela APS no início deste ano. A entrevista havia sido concedida pouco antes de o Governo Federal anunciar a decisão, no dia 17 de dezembro. Uma liminar na Justiça suspendeu a medida, que só seria derrubada no dia 24. O processo de federalização foi dado por encerrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos no dia 30.

O senhor projetou que o Porto de Santos encerraria 2024 com 180 milhões de toneladas movimentadas. Era um número esperado pela APS ou superou as expectativas?

O resultado não foi surpresa, uma vez que nos três últimos anos a movimentação de cargas em Santos superou as expectativas do Plano Mestre de 2020. Estes resultados acima do previsto há cinco anos motivaram a APS a rever as projeções para os próximos anos. Por isso estamos fazendo a revisão da Poligonal, objetivando a incorporação de novas áreas greenfield ao Porto Organizado.

E para 2025, é possível chegar na casa dos 190 milhões?

O porto tem capacidade para absorver mais cargas, tanto pelas obras ferroviárias que estão em andamento quanto pela finalização das obras de terminais de granéis iniciadas no início da década. Crescendo perto da média dos últimos anos e com clima favorável, a casa dos 190 milhões de toneladas será alcançada.

Presidente, quais os projetos considerados prioritários para o porto em 2025?

A administração do porto precisa ter um olhar panorâmico. Assim, a principal obra logística do Brasil neste momento histórico é o túnel Santos-Guarujá. Mas não é mais importante que a zeladoria do entorno do porto ou a recepção calorosa dos novos concursados da APS. Acho que esse é o melhor modo de agir: atender aos anseios das grandes empresas, como os arrendamentos do STS 10 e do STS 08, mas, ao mesmo tempo, compreender as necessidades dos moradores de Santos, Guarujá, Cubatão e outras cidades da Baixada Santista. Complementando, podemos citar como prioridades a formalização da ampliação da Poligonal para mais de 20 milhões de km², as obras das perimetrais de Santos e Guarujá, a segunda fase do Parque Valongo, o fornecimento do 5G para o porto, a PPP (parceria público-privada) para a Usina de Itatinga e o aprofundamento do canal de navegação.

O início do aprofundamento do canal começará com a derrocagem das pedras. Quando esse serviço vai acontecer no canal de Santos?

A licitação para a contratação da obra está em fase de análise da proposta encaminhada. O contrato deverá ser assinado em janeiro e a derrocagem já inicia agora no primeiro trimestre de 2025

A inserção de São Vicente na poligonal do porto é o primeiro passo para a expansão do Porto de Santos?

É um passo importante, mas, com o crescimento que o porto vem apresentando nos últimos anos, outras áreas precisam ser incorporadas ao Porto Organizado nos quatro municípios (Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e Bertioga)



O STS 10, após os ajustes na proposta inicial, é um empreendimento importante para atender à demanda futura de contêineres no Porto de Santos

Já temos data de quando a transferência do Concais será concluída?

O processo está em fase de aprovação. Nossa expectativa é de que em quatro anos os turistas já possam desfrutar de um terminal muito mais confortável, com estacionamento amplo e coberto, próximo às atrações do centro histórico de Santos.

Na carteira de arrendamentos do Ministério de Portos há duas áreas do Porto de Santos que vão a leilão: STS 08 e o Tecon Santos 10. Qual é a sua expectativa para ambos os certames?

O STS 08 está adiantado e deve ser leiloado no primeiro semestre de 2025. É uma área importante, que vai trazer mais segurança para a movimentação de grãos líquidos, em especial combustíveis, para o Porto de Santos. O STS 10, por sua vez, após os ajustes na proposta inicial, feitos nesta administração, é um empreendimento importante para atender à demanda futura de contêineres no Porto de Santos. O processo de arrendamento vai seguir com responsabilidade, ouvindo todos os interessados, para chegarmos ao momento de oferecer ao mercado.

Presidente, qual o cronograma referente aos dois viadutos da margem direita que serão construídos pelo Grupo EcoRodovias? Quando iniciam as obras e previsão de entrega?

O cronograma para a construção será definido pelo Governo do Estado. Nossa expectativa é de que os dois novos viadutos sejam entregues juntamente com a entrada em operação dos terminais STS 10 e STS 08, uma vez que são necessários para garantir que os novos empreendimentos possam operar sem congestionar a entrada da cidade. Conforme foi acordado, a APS aguarda o envio do cronograma pelo Governo Estadual.

O projeto de um futuro terminal na área da Vila dos Criadores segue de pé? Como está o processo?

Costumo dizer que a área onde hoje existe a Vila dos Criadores é a última área nobre da margem direita do Porto, e nossos estudos apontam que é viável dragar o canal para que os navios possam

chegar até lá com tranquilidade. Por outro lado, há um passivo ambiental e um passivo social a serem enfrentados, que são a transferência das famílias para um local adequado, confortável para os moradores, e a mitigação de área de antigo lixão. Essas barreiras estão em estudo para serem enfrentadas, para que todas as necessidades sejam atendidas e o porto possa crescer também para aquela região, mas sem deixar de atender as pessoas. Não é possível um porto que gera riqueza ter áreas de pobreza extrema em seu entorno. E nós vamos combater isso.

O senhor havia dito que 2025 seria o ano referente às obras no Porto de Santos, como o túnel Santos-Guarujá, por exemplo. Como que a APS vai monitorar essas obras para que elas não interfiram nas atividades e operações do porto?

A chave é essa: monitorar. O Porto de Santos é um local que sempre está em expansão e é comum que as operações andem em conjunto com obras. Cada necessidade será vista pontualmente. Vamos focar, no entanto, nos benefícios que as obras, em especial o túnel, trarão para a capacidade do porto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/01/2025

REGIÃO NORTE - BELÉM PRECISA MAIS QUE DOBRAR NÚMERO DE LEITOS DE HOTEL PARA COP30

Rede hoteleira espera passar de 18 mil para 50 mil vagas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Com a inauguração de hotéis, a quantidade de leitos deve chegar a 22 mil. Belém vai ganhar três hotéis de alto padrão, construídos por grupos internacionais para o público A e B. Um deles ficará na área do Porto Futuro II; outro em um antigo prédio que pertencia à Receita Federal; e o terceiro em Castanhal. Foto: Fernando Brazão/Agência Brasil

Construído com traços dos estilos art nouveau e neoclássico, o Mercado de São Brás foi reinaugurado em Belém, no Pará. A construção histórica abriga mais de 300 feiras e lojas que vendem alimentos, ervas, artesanato e vestuário. A restauração do local é a primeira de uma série de intervenções que estão sendo concluídas na cidade nos próximos meses.

Belém se prepara para receber a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), que acontecerá de 10 a 21 de novembro de 2025. A conferência é importante encontro internacional para tratar de meio ambiente e de decisões que contribuam para frear o aquecimento global, causador das mudanças climáticas e desastres ambientais.



Por toda a cidade são vistos canteiros de obra, tapumes, intervenções no trânsito e placas com a inscrição Capital da COP30.

“São mais de 30 obras estruturantes que estão sendo feitas em Belém, realizadas pelo governo federal junto com a prefeitura e o governo do estado do Pará. Os investimentos têm um motivo e um significado. Estamos dotando de infraestrutura uma cidade maravilhosa que vai ter um grande legado”, informou o secretário extraordinário da COP30, Valter Correia.

Vinculada à Casa Civil da Presidência da República, a Secretaria Extraordinária para a COP-30 foi criada pelo governo em março de 2024 para coordenar a preparação da Amazônia para receber a COP30.

Expansão hoteleira

No entanto, para fazer frente à magnitude da conferência, que deve receber mais de 60 mil pessoas, entre chefes de Estado, diplomatas, empresários, investidores, ativistas, jornalistas e delegações dos 193 países membros, um setor precisa enfrentar o desafio de mais que dobrar de tamanho: a hotelaria.

“A hotelaria de Belém está a pleno vapor. Todos os hotéis estão passando por reformas para atender a COP30”, informou o presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Pará (ABIH-PA), Antônio Santiago, em entrevista à Agência Brasil.

“O principal desafio ainda é aumentar a quantidade de leitos existentes”, disse o presidente da ABIH-PA, que espera receber 40 mil visitantes na cidade.

Santiago detalha que a capital tem atualmente 18 mil leitos de hotel e espera chegar na COP30 com um número entre 45 mil e 50 mil, seno que uma cama de casal conta como dois leitos.

De acordo com Santiago, com a inauguração de hotéis, a quantidade de leitos deve chegar a 22 mil. Belém vai ganhar três hotéis de alto padrão, construídos por grupos internacionais para o público A e B. Um deles ficará na área do Porto Futuro II; outro em um antigo prédio que pertencia à Receita Federal; e o terceiro em Castanhal, fora da capital, mas na região metropolitana.

Alternativas

Estão sendo feitas negociações com plataformas virtuais como Airbnb e Booking, para cadastrar imóveis e aumentar a oferta de quartos disponíveis para o período da COP30. Além disso, dois transatlânticos deverão servir como hotéis flutuantes com 5 mil leitos.

Dezessete escolas públicas serão transformadas pelo governo paraense em espécies de hostel temporário. “Com tudo isso esperamos chegar a mais 22 mil leitos”, destacou Santiago. Aproximadamente 2,5 mil pessoas estão empregadas atualmente no setor. “Para a COP30, a estimativa é uma contratação de 40% a mais de trabalhadores.”

De acordo com o presidente da associação, as cidades vizinhas no raio de 150 quilômetros também devem ter procura por quartos de hotéis.

Segundo a Secretaria Extraordinária para a COP30, R\$ 224 milhões foram destinados pela estatal Itaipu para a construção da Vila Líderes, que vai disponibilizar cerca de 500 quartos de padrão cinco estrelas. As acomodações atenderão parte das delegações e, após a COP30, o local funcionará como centro administrativo do governo estadual.

O governo federal também destinou R\$ 100 milhões, por meio do Fundo Geral de Turismo (recursos do Ministério do Turismo), para melhoria da qualidade de hotéis e serviços de turismo.

O governo do Pará informou à Agência Brasil que incentivou a modernização da rede hoteleira ao isentar o setor de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para compras de itens como frigobar, televisão, ar-condicionado e mobiliário.

Antônio Santiago, da ABIH-PA, projeta que a realização da COP deixará para a rede hoteleira de Belém o legado de mão de obra mais bem preparada e novos empreendimentos hoteleiros de excelência.

Movimentação

A COP30 será realizada em novembro de 2025, mas Belém e os hotéis já experimentam aumento de movimentação. De acordo com Santiago, desde o início do ano, a taxa de ocupação da rede hoteleira na cidade passou de 50% para 82%, em média.

No último dia 15 de dezembro, o ministro do Turismo, Celso Sabino, esteve no aeroporto de Belém para comemorar o recorde de 3,9 milhões de passageiros em 2024, número cerca de 8% maior que o registrado no mesmo período de 2023.

Segundo o ministério, o Aeroporto Internacional comporta até 7,7 milhões de passageiros por ano, “cenário que, com a realização das adaptações necessárias, atenderá a contento os visitantes de Belém durante a realização da COP30”.

As atividades principais da COP30 vão ocorrer no Parque da Cidade e no Hangar Centro de Convenções, que são conectados e ficam no bairro Souza, a cerca de 20 minutos de carro do Aeroporto Internacional de Belém.

O Parque da Cidade ocupa a área de um antigo aeroporto e ainda está em construção, com cerca de 70% das obras concluídas. Após a realização da conferência, o parque será entregue para uso da população. O projeto final prevê áreas verdes preservadas, lago artificial, instalações esportivas, o museu da aviação, um centro de economia criativa e boulevard gastronômico.

O investimento do governo federal para os preparativos da Conferência sobre Mudanças Climáticas beira R\$ 4,7 bilhões. As intervenções, feitas em conjunto com as administrações estadual e municipal, são direcionadas para infraestrutura urbana, segurança, sustentabilidade, transporte e mobilidade, como a finalização do BRT Metropolitano (sistema de ônibus rápidos em pistas exclusivas), ampliação de vias e construção de quatro viadutos.

A Rua da Marinha, no polígono da COP30, passará de duas para seis faixas de rolamento. “A obra vai beneficiar a população de seis bairros, escoando o tráfego e melhorando a mobilidade”, diz comunicado enviado pelo governo paraense. As informações são da Agência Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/01/2025

OPINIÃO – ARTIGOS - ARTICULISTA - NÃO ME CHAME DE “SELFMADE MAN”



HUDSON CARVALHO

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

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

“Minha teoria dos “selfmade men” é, então, simplesmente esta; que eles são homens de trabalho. Quer esses homens tenham ou não adquirido excelência material, moral ou intelectual, o trabalho honesto, fiel, firme e persistentemente perseguido é a melhor, senão a única, explicação de seu sucesso”.

Frederick Douglass. Abolicionista, escritor e estadista norte-americano, conhecido como o Sábio de Anacostia



Respeito as pessoas que pensam. Respeito mais ainda se elas forem capazes de dizer o que pensam. Se explicarem porque pensam de determinada maneira, então, meu respeito chega ao máximo.

É o nível que dedico ao sr. Douglass, o máximo. Mas, ... sou obrigado a discordar dele em um ponto.

Quando o assunto é fazer-se (vencedor) sozinho na vida, prefiro a definição de Arnold Schwarzenegger. E tenho que respeitá-lo também, pois além de exterminar o futuro na ficção, foi – na vida real – o 38º. governador da Califórnia, o estado mais rico da Federação Americana.

Sua definição é simples: "... você pode me chamar do que quiser, mas nunca, nunca, me chame de selfmade man. Isso passa a impressão errada de que você pode fazer tudo sozinho. Nenhum de nós pode. O conceito de alguém que se faz sozinho é um mito. Eu nunca poderia ter feito o que fiz em minha vida sem ajuda. Por que eu preciso que você entenda isso? Porque uma vez que você perceba que você está aqui por causa de muita ajuda, você reconhecerá que deve ajudar os outros".

Poderoso, mesmo para quem já salvou o mundo mais de uma vez.

Falando sério, todos nós entendemos que o ser humano é um animal gregário, palavra bonita para dizer que a psicologia do homem o força a viver em grupo. O que começou como uma questão de sobrevivência, uma necessidade, transformou-se numa habilidade. Aristóteles tinha razão ao dizer que o "homem é um animal social".

Se restar dúvida para um de nós, convido-o a imaginar alguém saindo do ventre de sua mãe e – sozinho – alimentar-se, vestir-se, mais tarde alfabetizar-se e por aí vai.

Mesmo entre as organizações, um dos exemplos mais bem acabados do que é possível construir a partir da ação conjunta de homens e mulheres, reina o consenso que os melhores resultados são obtidos pelas que possuem as melhores equipes, não os melhores talentos.

Veja, isso não quer dizer que não tenhamos a obrigação individual de progredirmos. Há um trecho bíblico que demonstra isso de forma interessante: "Pois a quem tem, mais será dado, e terá em grande quantidade. Mas a quem não tem, até o que tem lhe será tirado". O trecho fala literalmente sobre talentos, mas poderíamos acrescentar a expressão "desejo de melhorar" e a explicação ficaria completa.

Quanto mais conhecimentos, habilidades e comportamento tenho para colocar à disposição do grupo, mais ferramentas temos para trabalhar junto com nossos semelhantes. Semelhantes, não necessariamente iguais, insisto, pois a ideia é justamente que as competências de um completem as do outro

Entendida essa primeira parte da ideia, quero voltar a Schwarzenegger e fixar-me na segunda, que é a necessidade de "ajudar os outros", como ele diz. Esse ponto me parece o mais desafiador da atualidade, na medida em que está mais fácil concentrarmo-nos em nós mesmos do que nos outros. Ouço alguns dizerem: "Já é difícil ser eu mesmo, quanto mais ajudar ao outro". É aí, caminhando sozinhos, que perdemos parte de nosso valor.

Nas empresas, em casa, na escola em que estudamos, no futebol aos finais de semana, ou vencemos como um time ou perdemos como indivíduos. Temos que colocar mais e mais energia em desenvolver a capacidade de melhorar o conjunto. A soma de 1+1 tem que dar mais do que dois.

Não há receita pronta para fazer um conjunto de pessoas funcionar melhor, mas tenho certeza de que os resultados começam a aparecer quando exercitamos três competências fundamentais: humildade, comunicação e liderança.

Quando falo em humildade, não quero dizer subserviência. Quero deixar clara a importância de, eventualmente tendo um conjunto melhor de habilidades, nós não nos sentimos melhores e mais importantes do que os demais. O contrário inibe o desenvolvimento do grupo e a qualidade dos relacionamentos.

A comunicação é o sistema circulatório de qualquer grupo, por onde se disseminam os objetivos e metas do conjunto, sim, mas também por onde tornamos conhecidas as competências de cada um de nós. Sem ela, o sistema simplesmente para de funcionar.

A liderança, além de dar ritmo e rumo, é capaz de inspirar – melhor seria dizer arrastar – todos a quererem ser melhores e a trabalharem de boa vontade em favor dos objetivos do conjunto.

Não é tudo, mas já cria base para um belo início. Está disposto, ou prefere fazer sucesso sozinho?

MESMO ENTRE AS ORGANIZAÇÕES, UM DOS EXEMPLOS MAIS BEM ACABADOS DO QUE É POSSÍVEL CONSTRUIR A PARTIR DA AÇÃO CONJUNTA DE HOMENS E MULHERES, REINA O CONSENSO QUE OS MELHORES RESULTADOS SÃO OBTIDOS PELAS QUE POSSUEM AS MELHORES EQUIPES, NÃO OS MELHORES TALENTOS

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/01/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SANTOS “PRECISA PARAR”!



WALDECK ORNÉLAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento
opinioao@portalbenews.com.br

Tomo por empréstimo aqui, para aplicar ao Porto de Santos (SP) – o mais importante do País –, a expressão que o engenheiro Figueiredo Ferraz, então prefeito de São Paulo, utilizou em relação à cidade que dirigia, em face do crescimento exagerado e acelerado de sua população.

Era a época do “Sul maravilha” e as hordas de migrantes não paravam de chegar, provenientes sobretudo do Nordeste, atraídas pelo milagre econômico, mas que ultrapassavam largamente os esforços que a prefeitura seria capaz de realizar para acolhê-los na cidade.

Hoje em dia, é o excesso de concentração de cargas no Porto de Santos que chama a atenção do País, transbordando, espontaneamente e a olhos vistos, para os portos do Paraná e de Santa Catarina, ao sul, e Rio de Janeiro e Espírito Santo, ao norte, numa clara indicação da necessidade de novas alternativas de atendimento ao fluxo marítimo nacional.

Incidentes com navios de 366 metros de LOA têm ocorrido, causando interrupções nas atividades, e tendem a se tornar mais frequentes à medida em que navios de maior porte, como os de 400 metros de LOA, comecem a chegar. Isso indica uma saturação no tráfego de embarcações, o que impacta negativamente as operações nos diversos terminais.

Manter moderno e atualizado o complexo portuário de Santos é fundamental para a economia brasileira. Expandi-lo continuamente, contudo, começa a apresentar custos (deseconomias?) até maiores fora do porto que dentro dele. É o caso da necessidade de uma terceira pista no sistema Anchieta-Imigrantes ou do túnel de ligação Santos-Guarujá.

Santos precisa, é certo, ampliar a sua capacidade operacional, sobretudo em relação à movimentação de contêineres, como é o caso da licitação para o STS10. Os investimentos devem



estar voltados, portanto, para a melhoria da qualidade e da segurança das operações e para a interface porto-cidade, em que se destaca, no presente, o Parque Valongo.

Além do transbordamento das cargas para os portos mais próximos, novos terminais de cruzeiros são anunciados, como em São Sebastião (Home Port) ou em Praia Grande (Litoral Plaza Port). São indicativos de que Santos deve se concentrar mesmo é no imenso volume de cargas de que necessita dar conta.

Santos precisa continuar cumprindo, e com a máxima eficiência possível, o seu importante papel em relação ao principal polo econômico nacional – São Paulo –, mas já não pode mais responder pelo imenso volume de cargas de todo o País. É chegada a hora de planejar o fim dessa concentração!

Surge, assim, a oportunidade para implantar uma nova estratégia de expansão portuária, capaz de corresponder à desconcentração da economia nacional, que se não vem por planejamento, chega por força das deseconomias de aglomeração. Mas é preciso planejar, e com visão de longo prazo.

Não é que Santos deva diminuir de tamanho, mas precisa ser direcionado à sua missão – que é atender ao maior polo econômico do País – ao invés de ficar disputando as cargas do Centro-Oeste, do Sul, do Nordeste e até do Norte!

O Brasil é um grande País, não apenas por sua extensão continental, mas sobretudo pelo tamanho de sua economia e, como tal, não pode ter apenas um único porto de grande porte. Precisa, como a China, ter várias portas de acesso para o fluxo de suas transações comerciais internacionais.

Neste contexto, a política nacional de portos há de contemplar e priorizar novos caminhos para as cargas no território nacional. Não é sem razão que o Arco Norte, ainda embrionário, já responde por 40% da movimentação de grãos do País.

De um lado, é preciso que seja revisto o plano de desenvolvimento e zoneamento (PDZ) do Complexo Portuário de Santos para, de forma estratégica, contemplar esta nova perspectiva. De outro, é preciso construir uma nova política portuária para o País, com pelo menos quatro ou cinco portos dividindo a primazia. E a Baía de Todos os Santos, por suas condições naturais e econômicas, está disponível para assumir um destes papéis.

Tendo sido desmembrado o Ministério da Infraestrutura, os portos ficaram com o novo Ministério de Portos e Aeroportos, e as ferrovias e rodovias, com o Ministério dos Transportes. É indispensável, no entanto, que eles dialoguem e atuem de forma articulada, considerando a indispensável integração intermodal.

Assim, as novas rotas ferroviárias, que estão sendo construídas ou requalificadas, são guias essenciais para a nova política de portos, que deve olhar para o mar – promovendo a dragagem de aprofundamento dos canais de acesso aos portos para atender aos navios de grande porte – e também para a terra – para enxergar a origem e o destino das cargas.

O que não pode é o Brasil perder a oportunidade de redesenhar a sua matriz logística, para suprir as necessidades de um país que cresce no agro, na mineração e quer voltar a crescer também na indústria.

O atual transbordamento das cargas de Santos para os portos mais próximos veio para ficar. E está a exigir dos gestores públicos a percepção de que este é um momento que requer um novo olhar para todo o cenário nacional e suas projeções futuras, em busca do melhor para o País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/01/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

BRENNAND LOGÍSTICA PREVÊ 2025 COM OTIMISMO

Por João Paulo - 06/01/2025 12:59



O ano de 2024 foi bastante promissor para o Centro Logístico do Grupo Ricardo Brennand em Salvador, que passou a operar com funcionamento pleno no segundo semestre. “Para nós, sem dúvidas, foi um ano muito produtivo. Inauguramos o Brennand Logística Pirajá, e com ele, uma nova área de atuação do Grupo Ricardo Brennand. Hoje nós temos um centro logístico com estrutura e serviços de primeira qualidade, cerca de 40% dos nossos galpões ocupados por empresas de grande porte, e com uma perspectiva de consolidação em 2025”, pondera Luís Henrique Valverde, CEO da Brennand Logística.

A Brennand Logística, inaugurada com a presença de autoridades em junho do ano passado, investiu R\$ 81 milhões no empreendimento, gerando emprego, renda e melhorias no entorno do negócio; o que promoveu melhoras também na vida dos moradores do entorno. O empreendimento foi construído seguindo os mais elevados padrões de qualidade e sustentabilidade, ideal para receber empresas com altos níveis de governança, que buscam eficiência e segurança em suas operações logísticas. Por isso, e pela preocupação com o meio ambiente, o centro logístico recebeu a certificação LEED SILVER (Leadership in Energy and Environmental Design), conferida pelo United States Green Building Council (USGBC), uma certificação internacional para construções sustentáveis, concebida com o intuito de promover e estimular práticas de construções sustentáveis. “Nossos empreendimentos são sempre pensados dentro dessa cultura de sustentabilidade. Ficamos muito orgulhosos com a certificação Leed Silver no estado da Bahia.”, completa o CEO. E assim, com instalações de alto padrão construtivo, uso racional de recursos naturais e redução de impactos ambientais, o empreendimento da Brennand Logística se tornou o primeiro centro logístico na Bahia contemplado com o selo.

Para o futuro, a expectativa é estar a todo o vapor. “Estamos trabalhando para que em 2025 a ocupação do nosso galpão seja de 100%. Vamos manter a estrutura e os serviços com o mesmo padrão de qualidade e segurança, para que as empresas parceiras se sintam seguras e atendidas dentro do nosso centro logístico”, finaliza Luís Henrique.

Sobre o Centro Logístico do Grupo Ricardo Brennand

O Centro Logístico do Grupo Ricardo Brennand está localizado próximo à BR 324, região estratégica para a logística do município, com acesso facilitado aos portos de Salvador (14km) e de Aratu (40km) e ao aeroporto (31km). O condomínio é composto por módulos flexíveis, permitindo múltiplas opções para armazenagem e logística, contabilizando uma área bruta locável de 42,5 mil metros quadrados. Além disso, o empreendimento oferece serviços de segurança e monitoramento, guarita blindada, portaria 24 horas, sala de convivência/descanso, restaurante, sala de treinamento e espaço amplo para estacionamento e manobra das carretas (evitando uso da via pública e consequente prejuízo do tráfego).

Fonte: Bahia Econômica

Data: 06/01/2025

GOVERNO TEM PLANOS DE FAZER 87 LEILÕES SETOR DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES AO LONGO DE 2025: SAIBA DETALHES

Por João Paulo - 03/01/2025 11:00 - Atualizado 04/01/2025



O governo federal pretende realizar pelo menos 87 concessões no setor de infraestrutura de transportes ao longo de 2025, projetos que somam R\$ 106,42 bilhões em investimentos. A maior parte desses recursos está concentrada nas repactuações de contratos antigos, acordos que estão sendo renegociados entre as empresas e o governo. O setor rodoviário deve ser, novamente, aquele que concentrará a maior parte dos recursos. São esperadas, pelo Ministério dos Transportes, sete repactuações de concessões de estradas federais, acordos que estão em análise no TCU (Tribunal de Contas da União). Essas sete

repactuações, se confirmadas, somam R\$ 60,32 bilhões de investimentos em rodovias.

Já a oferta de novos trechos rodoviários envolve oito estradas que ainda são geridas pelo governo federal e que deverão ser repassadas à iniciativa privada. Ao todo, essa carteira soma R\$ 34,16 bilhões. No MPor (Ministério de Portos e Aeroportos), a meta é fazer 21 concessões de terminais portuários neste ano, com previsão de R\$ 8,54 bilhões de investimentos. Em relação aos aeroportos, a pasta pretende conceder 51 terminais de pequeno porte às concessionárias que já controlam os maiores aeroportos do país, oferecendo prazo de concessão ou redução de valores atuais das outorgas que possuem. Neste caso, são mais R\$ 3,4 bilhões previstos.

Entre todos os modais, o setor ferroviário é aquele que inicia 2025 mais atrasado. As repactuações negociadas com as atuais concessionárias do setor estão em andamento, mas não na velocidade que se imaginava, o que tem atrasado o anúncio de novos trechos e ofertas. O ministro dos Transportes, Renan Filho, diz que haverá leilões de ferrovias neste novo ano, embora ainda não haja uma agenda específica para que isso ocorra. “Na área de rodovias, a gente espera fazer 15 concessões, entre leilões novos e repactuações. Na verdade, a repactuação é também um leilão, porque a obra está parada e nunca foi resolvida. Ao resolver problemas do passado, estamos dando solução ao que virou problema em outros governos. Além disso, antes de assinar com a concessionária, a proposta é oferecida ao mercado. Então, essa solução pode ser ainda mais relevante do que fazer leilão de novos trechos”, disse Renan Filho.

No setor portuário, todos os olhos se voltam para a oferta do terminal STS10, do porto de Santos (SP). Com previsão atualizada de investimentos superiores a R\$ 4 bilhões, o leilão do novo terminal de contêineres do porto deverá ser o maior já realizado pelo setor. “Este novo ano tem tudo para ser o ano mais forte das concessões portuárias na história do Brasil. O leilão do terminal STS10 é prioridade máxima, porque dobrará a capacidade do porto de Santos”, disse o ministro Sílvio Costa Filho em entrevista ao Jornal Folha de São Paulo.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 06/01/2025



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BRASIL REFORÇA PARCERIA COM MÉXICO PARA EXPORTAÇÃO DE ALIMENTOS

Informações: *Revista Cultivar (06 de janeiro de 2025)*

A Prorrogação do Pacífico contribui para o fortalecimento do fluxo comercial entre os dois países



O Ministério da Agricultura e Pecuária do Brasil (Mapa) recebeu a publicação do decreto que renova o “Paquete Contra a Inflação e a Carestia” (Pacic) pelo governo mexicano, visto que já havia sido anunciado pela presidente Claudia Sheinbaum. O Pacic, que foi estendido até 31 de dezembro de 2025, zera as tarifas para produtos da cesta básica, permitindo o acesso das famílias mexicanas a itens importantes para a segurança alimentar e reforçando a presença de produtos brasileiros no mercado mexicano.

A renovação do Pacífico tem sido fundamental para a continuidade das exportações brasileiras de alimentos ao México, especialmente produtos como carnes, leite, arroz e feijão, itens nos quais o Brasil tem forte participação exportadora. São iniciativas que visam mitigar o impacto da inflação sobre o poder de compra das famílias, ou que abrem espaço para produtos brasileiros competitivos no país.

“É uma grande oportunidade para continuarmos reforçando e intensificando uma parceria comercial tão importante com o México com produtos brasileiros competitivos que aumentam para a segurança alimentar e nutricional”, disse o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro.

O México se consolidou como um dos principais parceiros comerciais do Brasil, tornando-se o maior destino das exportações agropecuárias brasileiras na América Latina, após a implementação do Pacífico em maio de 2022. Com a isenção de impostos de importação sobre itens essenciais, As exportações brasileiras para o México registraram crescimento significativo. Somente nos primeiros meses deste ano já foram exportados mais de US\$ 2,7 bilhões.

O secretário de Comércio e Relações Internacionais do Mapa, Luis Rua, ressaltou a importância da renovação para o fortalecimento da parceria comercial. “A renovação do Pacífico reafirma o compromisso entre Brasil e México em promover uma relação comercial benéfica para ambos, permitindo que produtos brasileiros de qualidade e com preços competitivos cheguem aos consumidores mexicanos em um momento de desafios econômicos globais”, destacou.

“A continuidade do Pacífico reforça o papel do Brasil como parceiro estratégico no abastecimento alimentar do México e fortalece as exportações agropecuárias, abrindo caminho para futuras oportunidades de crescimento e cooperação entre os dois países”, destacou Luis Rua.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/01/2025

GOVERNO DO ESTADO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA DRAGAGEM DO CANAL INTERNO DO PORTO DE SUAPE

Informações: Guia Marítimo (06 de janeiro de 2025)

O Governo de Pernambuco assinou uma ordem de serviço para o início do serviço de dragagem do canal interno do Porto de Suape. Trata-se de uma das mais importantes obras de infraestrutura do atracadouro pernambucano, o 6º mais movimentado entre os portos públicos do país. A intervenção tem custo de R\$ 199.722.311,71, sendo R\$ 100 milhões do Ministério de Portos e Aeroportos, por meio do Programa de Aceleração Econômica (PAC3), e R\$ 99.722.311,7 de recursos próprios do estado. A autorização para mobilização das dragas ocorreu sexta-feira.

O serviço é fundamental para permitir a atracção, com segurança, de porta-contêineres de 366 metros de comprimento e de outras embarcações de classe mundial com capacidade máxima de carga. O prazo para conclusão da dragagem do canal, que será aprofundado para 16,2 metros, é de seis meses, evitando a remoção de 3,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos. O mesmo contrato contempla a dragagem e a manutenção da bacia de evolução e dos Píeres de Granéis Líquidos (PGLs) 3A e 3B, para aprofundamento até 18,5 metros.

“Essa obra é fundamental para aumentar a competitividade do Porto de Suape. Ampliando o calado operacional com a dragagem, o porto poderá receber com mais segurança grandes navios, gerando mais negócios, 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. Estamos trabalhando e investindo muito em infraestrutura portuária para tornar nossos portos mais competitivos”, ressaltou o secretário de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti.

Após a conclusão dos serviços, Suape terá o maior calado operacional para navios de contêineres entre os portos públicos brasileiros e o segundo maior calado operacional do país para granéis líquidos. Os sedimentos removidos serão direcionados para área de bota-fora, operação já licenciada pela Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH). Todas as autorizações já foram concedidas.

“Essa importante intervenção se soma à conclusão da dragagem do canal externo, cujas obras foram finalizadas em abril passado, com uma profundidade de até 20 metros. Com isso, Suape dá um grande passo para potencializar a operação de todos os cais e cais, além dos dois terminais de contêineres do atracadouro, o Tecon Suape e o APM Terminals (que entrega a operar em 2026)”, pontua o gestor da estatal pernambucana, Márcio Guiot.

O conjunto das disciplinas atende aos padrões internacionais de segurança e legislação ambiental, elevando Suape a uma posição de destaque no cenário global. Suape é um porto de águas abrigadas, com localização estratégica e infraestrutura adequada para estimular a atração de novas rotas marítimas e atração das maiores categorias de navios em operação com capacidade máxima de carga. O consórcio Van Oord/Jan De Nul foi o vencedor da licitação.

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

Data: 06/01/2025

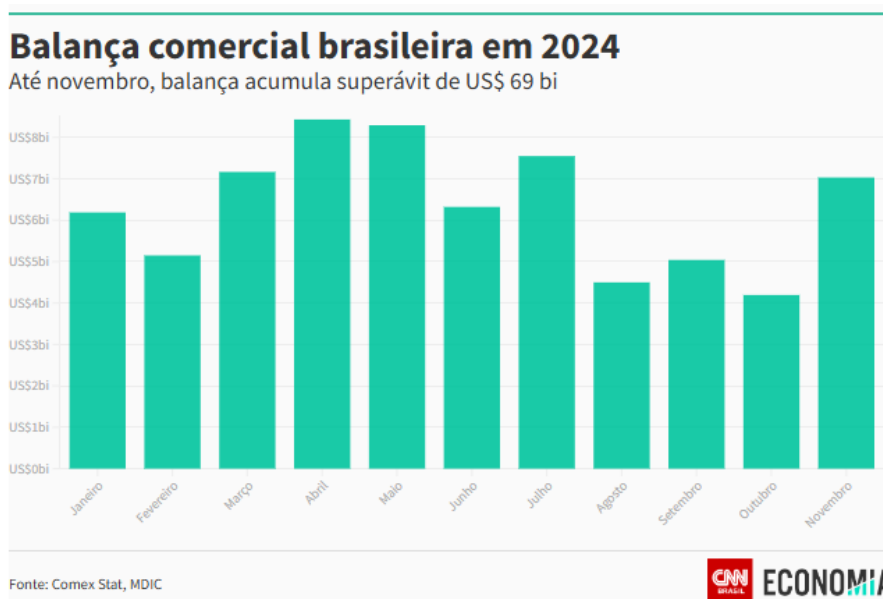
GOVERNO DIVULGA BALANÇA COMERCIAL DE 2024 NESTA SEGUNDA (6) E ESPERA SALDO DE US\$ 70,4 BI

Informações: CNN Brasil (06 de janeiro de 2025)

Número representa queda de 28,82% em relação a 2023, mas ainda é o segundo maior da série histórica do MDIC

Após o recesso do fim de ano, o governo começa a divulgar os dados consolidados dos principais índices econômicos.

Nesta segunda-feira (6), o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) divulgará os dados da balança comercial brasileira, que deverão mostrar um superávit de US\$ 70,4 bilhões em 2024, segundo cálculos da própria pasta publicada em dezembro passado.



A divulgação oficial ocorrerá em uma coletiva de imprensa marcada para as 15h15.

O superávit de 2024 é o resultado da diferença entre as exportações, que deve alcançar US\$ 335,7 bilhões, e as importações, que devem somar US\$ 265,3 bilhões.

Esse valor representa uma queda de 28,82% em relação a 2023, quando a balança registrou um saldo de US\$ 98,9 bilhões, o maior da série histórica iniciada em 2013. Mesmo assim, os números de 2024 são os melhores segundos dessa linha temporal.

Série histórica da balança comercial brasileira



Fonte: ComexStat, MDIC/Secex • *Estimativa



Gráfico: João Nakamura

Série histórica da balança comercial brasileira - Fonte: ComexStat, MDIC/Secex • *Estimativa
Gráfico: João Nakamura

Os dados da balança comercial brasileira são fundamentais para avaliar a saúde da economia do país. Eles revelaram o equilíbrio entre exportações e importações, oferecendo um panorama sobre a competitividade do Brasil no comércio internacional.

Para o secretário de Comércio e Relações Internacionais (SCRI) do Ministério da Agricultura, Luis Rua, em 2025 – além das exportações tradicionais de soja, milho e carne – produtos “não tradicionais”, como açaí e castanha-do-pará, que estão ganhando espaço no mercado internacional, deverá contribuir para o crescimento da balança comercial.

“Vai ter um impacto muito positivo na balança. A safra de soja, milho e carne vai continuar se expandindo. Esses produtos ‘não tradicionais’ já representam 7% de incremento na balança comercial e vão continuar avançando”, disse à CNN.

Por que esses números são importantes?

Quando o país apresenta superávit na balança comercial, ou seja, exporta mais do que importa, isso indica uma economia robusta e o aumento das reservas de divisas estrangeiras.

Por outro lado, um déficit comercial, quando as importações superam as exportações, pode sinalizar uma dependência de produtos estrangeiros e desafios específicos, como a deficiência de divisas.

Esses dados também ajudam a identificar quais setores estão ganhando destaque globalmente, como soja, carne, minérios de ferro e petróleo – que tiveram maior relevância em 2024 – e servem de base para o desenvolvimento de políticas econômicas.

Assim, o governo pode adotar medidas para estimular as exportações, ajustar tarifas e explorar novos mercados, contribuindo para a diversificação da economia e o fortalecimento da posição do Brasil no cenário internacional.

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

Data: 06/01/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO PREPARA LEILÃO PARA SUPRIR DEMANDA DE ENERGIA NOS HORÁRIOS DE PICO

Portaria já publicada terá mudanças para incluir usinas existentes e não apenas novas no certame. Poderão participar usinas a gás, a biocombustíveis e hidrelétricas

Por Manoel Ventura — Brasília



Usina Hidrelétrica Porto Primavera, na divisa de SP e MS — Foto: Raylton Alves/ANA

O Ministério de Minas e Energia (MME) prepara um leilão em junho para contratar energia e garantir a segurança do sistema nacional em momentos de pico. Mesmo com sobra na capacidade total disponível, há um “estresse” nos momentos de pico. Por isso, a iniciativa tem como foco as usinas termelétricas — movidas a gás e biocombustíveis — e hidrelétricas, ambas fontes que têm capacidade de ser acionadas e desligadas sob demanda do operador.

Uma portaria publicada na semana passada será revista para ampliar o número de empreendimentos que podem participar do leilão.

A necessidade do leilão decorre da crescente dependência brasileira de fontes renováveis intermitentes, ou seja, que não podem ser “ligadas” ou “desligadas” de acordo com a necessidade de operação.

Na média, em um dia, usinas eólicas e solares respondem por mais de 30% da energia consumida no país. Mas esse percentual varia muito ao longo do dia e a produção cai significativamente ao entardecer.

Esse período coincide com o aumento da demanda nacional por energia — devido ao acionamento da iluminação pública e ao fim do expediente de trabalho. É uma combinação de fatores que tem sobrecarregado o sistema e exige que o operador nacional (ONS) acione usinas termelétricas para suprir a demanda do pico

O leilão vai buscar contratação de termelétricas a gás, biocombustíveis e hidrelétricas — nesse caso, o potencial identificado é de aumentar a capacidade de usinas já em operação com a colocação de novos geradores.

A definição total de carga necessária será feita pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE) e o leilão será realizado pela Agência Nacional de Energia (Aneel). Nele, as empresas dizem a quantidade de energia que podem fornecer e o preço. Os valores mais baixos ganham.

Janelas de operação

Haverá duas janelas para entrada em operação: entre 2025 e 2027 e entre 2028 e 2030. A primeira portaria permitia que apenas novas usinas pudessem ofertar energia de 2028 em diante.

Uma nova versão do documento, porém, prevê que usinas novas e existentes forneçam energia em qualquer período de entrada em operação. A restrição feita na primeira versão afetou as ações da Eneva porque a empresa tem usina com contrato finalizando em 2028 que não poderia ser aproveitada nesse leilão. Agora, essa termelétrica poderá participar da licitação.

Os contratos serão de dez anos para usinas existentes e de 15 anos para usinas novas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/01/2025

HADDAD DIZ QUE CONVERSOU COM LULA SOBRE ORÇAMENTO E NEGA POSSIBILIDADE DE ELEVAR IOF PARA CONTER SAÍDA DO DÓLAR

Ministro diz que subida do dólar terá um "processo de acomodação natural"

Por Bernardo Lima — Brasília



O presidente Lula e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em evento no Palácio do Planalto — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo/11-09-2024

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad disse que conversou com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sobre o Orçamento de 2025 na primeira reunião realizada entre os dois neste ano. Haddad ainda negou que o governo discuta elevar o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para conter a saída do dólar no Brasil.

Questionado se discutiram eventuais novas medidas de contenção de gastos, Haddad negou e disse que a pauta do primeiro despacho de 2025 com o presidente foi o Orçamento deste ano.

— Não conversamos sobre isso. Conversamos sobre outros temas, mais um planejamento para o ano, questão do orçamento, que precisa ser votado —disse à jornalistas no Ministério da Fazenda nesta segunda.

O Congresso Nacional ainda precisa aprovar a Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2025. A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2025, que dá as bases para a elaboração e a execução do Orçamento do ano que vem, foi sancionada pelo presidente Lula no dia 31 de dezembro do ano passado.

Haddad ainda negou que o governo esteja discutindo uma elevação do IOF para tentar conter a fuga de dólares no Brasil. Segundo o ministro, a trajetória de subida da moeda americana terá um "processo de acomodação natural".

—A questão do dólar, a gente precisa entender isso, tem um processo de acomodação natural e nós tivemos um estresse no final do ano passado no mundo todo, tivemos um estresse aqui também, hoje mesmo o presidente eleito dos Estados Unidos deu declarações moderando determinadas propostas que foram feitas durante a campanha, é natural que se acomode. Mas não existe discussão de mudar regime cambial nem de aumentar imposto — afirmou.

O fluxo de saída de recursos do país atingiu US\$ 24,314 bilhões em dezembro de 2024, até o dia 27, segundo dados divulgados pelo Banco Central na semana passada. Esse movimento negativo é o maior para um único mês da série histórica do BC, iniciada em setembro de 2008 — em plena crise financeira global. O recorde anterior havia sido no último mês de 2019 (com saída de US\$ 17,612 bilhões).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/01/2025

BIDEN BARRA EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO EM ÁREAS DO ATLÂNTICO E DO PACÍFICO, A DUAS SEMANAS DE DEIXAR A CASA BRANCA

Presidente dos EUA diz que atividade petrolífera nessas regiões "não vale o risco" e é "desnecessária" para suprir demandas energéticas

Por Bloomberg — Washington



A decisão de Biden vai aprimorar ainda mais suas credenciais climáticas, aprofundando seu histórico de promoção da conservação e da energia de emissão zero — Foto: Mario Tama/Getty Images via Bloomberg

O presidente Joe Biden vai bloquear de forma permanente o desenvolvimento de novos empreendimentos de petróleo e gás em áreas do litoral dos Estados Unidos no Atlântico e no Pacífico. Segundo o presidente americano, a exploração nessas áreas "não vale os riscos" e é "desnecessária" para atender as necessidades energéticas do país.

A região que teve a exploração de petróleo e gás proibida inclui o leste do Golfo do México e uma faixa do norte do Mar de Bering, uma área repleta de aves marinhas, mamíferos marinhos, peixes e outras espécies selvagens das quais os povos indígenas dependem há milênios. É um total de 2,5 milhões de quilômetros quadrados.

A ação não afeta o desenvolvimento de energia sob concessões offshore existentes e não impedirá a venda de mais direitos de perfuração na área rica em gás Cook Inlet, no Alasca, ou nas regiões central e oeste do Golfo do México, que juntas fornecem cerca de 14% da produção de petróleo e gás dos EUA.

A medida de Biden está formalizada em um par de memorandos presidenciais que serão emitidos na segunda-feira, reforçando seu legado em conservação e combate às mudanças climáticas apenas duas semanas antes de o presidente eleito Donald Trump assumir o cargo.

Ela representa um esforço abrangente para proteger permanentemente as águas costeiras — e as comunidades que delas dependem — do desenvolvimento de combustíveis fósseis e do risco de derramamentos de petróleo.

Reação de Trump

A medida provocou uma reação imediata de Trump:

— Isso é ridículo. Vou revogar imediatamente. Tenho o direito de revogar isso imediatamente — disse Trump em uma entrevista no programa de rádio de Hugh Hewitt.

Mais cedo, antes de Trump se manifestar, a porta-voz do presidente eleito, Karoline Leavitt, classificou a ação do governo Biden como "vergonhosa e projetada para se vingar politicamente do povo americano que deu ao presidente Trump um mandato para aumentar a perfuração e reduzir os preços do gás".

"Joe Biden claramente quer que os altos preços do gás sejam seu legado", disse a porta-voz em um comunicado por e-mail. "Fique tranquilo, Joe Biden vai falhar, e nós vamos perfurar, baby, perfurar", referindo-se a um bordão de campanha de Trump.

No entanto, ao contrário de outras ações que Biden tomou para restringir o desenvolvimento de combustíveis fósseis e as emissões de gases de efeito estufa que resultam nas mudanças climáticas, a decisão de proibir a exploração de petróleo nas áreas citadas será difícil para Trump reverter.

Isso porque a medida planejada por Biden se baseia em uma disposição de 72 anos de uma lei federal que concede aos presidentes amplo poder discricionário para retirar as águas dos EUA de arrendamentos de petróleo sem autorizar explicitamente revogações.

Decisão judicial

A chamada Lei de Terras (Lands Act), que permite que presidentes retirem áreas para arrendamento e perfuração mineral, não lhes concede autoridade legal para reverter proibições anteriores, de acordo com uma decisão judicial de 2019 – o que significa que uma reversão provavelmente exigiria um ato do Congresso. E não está claro se os parlamentares apoiariam a reversão da decisão de Biden.

Trump também usou a Lei de Terras para proibir a venda de direitos de perfuração offshore no leste do Golfo do México, ao largo da costa da Flórida, até 2032. A decisão de Biden protegerá a mesma área.

A medida de Biden ocorre num cenário em que Trump se comprometeu a reverter as políticas de conservação e mudanças climáticas de seu antecessor assim que assumir o cargo ainda neste mês. Ele prometeu estabelecer o que chama de "domínio energético" americano ao redor do mundo, enquanto busca aumentar a perfuração de petróleo e gás nos EUA.

Biden apresentou a medida como um equilíbrio cuidadoso entre conservação e segurança energética.

— Está claro para mim que o potencial relativamente mínimo de combustíveis fósseis nas áreas que estou retirando não justifica os riscos ambientais, à saúde pública e econômicos que viriam de novas concessões e perfurações — disse Biden, acrescentando:

—Não precisamos escolher entre proteger o meio ambiente e fazer a economia crescer, ou entre manter nossos oceanos saudáveis, nossas costas resilientes e os alimentos que elas produzem seguros — e manter os preços da energia baixos.

Políticos republicanos e democratas de estados costeiros têm pressionado para manter algumas das águas afetadas livres de perfuração, especialmente perto da Flórida e ao longo da costa oeste dos EUA.

O desastre da Deepwater Horizon, em 2010, que matou dez pessoas e despejou milhões de barris de petróleo bruto, destacou os riscos duradouros da perfuração offshore, particularmente para comunidades costeiras cujas economias estão intimamente ligadas ao turismo.

— Estamos empolgados e gratos por a administração Biden reconhecer o imenso valor da Costa do Golfo da Flórida — disse Martha Collins, diretora executiva do grupo de defesa sem fins lucrativos Healthy Gulf.

— Desde suas praias de areia branca até sua vida marinha vibrante, a Costa do Golfo da Flórida define um modo de vida valorizado por milhões — afirmou, acrescentando que "a decisão de hoje ajuda a proteger essa área especial de operações industriais de petróleo e gás."

Reação da indústria

Representantes da indústria petrolífera criticaram a medida, dizendo que as restrições generalizadas — mesmo em territórios com pouco interesse atual para perfuração — enfraquecem o potencial energético doméstico.

Essas proibições abrangentes “ameaçam nossa segurança econômica e nacional ao criar barreiras políticas para nossos próprios recursos”, disse Erik Milito, presidente da Associação Nacional das Indústrias Oceânicas:

—Mesmo que não haja interesse imediato em algumas áreas, é crucial que o governo federal mantenha a flexibilidade para adaptar sua política energética, especialmente em resposta a mudanças globais inesperadas, como a invasão da Ucrânia pela Rússia.

A indústria petrolífera dos EUA há muito defende mais oportunidades offshore, onde poços que exploram reservas convencionais podem produzir petróleo por décadas — ao contrário dos retornos menores do desenvolvimento de xisto em terra. No entanto, há uma longa cadeia de atividades entre a venda inicial de uma concessão offshore e a produção efetiva.

Atualmente, não há concessões ativas de petróleo e gás em águas federais no Mar de Bering ou ao longo da Costa Leste dos EUA, onde Biden está protegendo cerca de 1,3 milhão de quilômetros quadrados, desde o Canadá até o extremo sul da Flórida. Aproximadamente quatro dúzias de poços foram perfurados na Costa Leste dos EUA nas décadas de 1970 e 1980, mas a última venda de concessões na região foi em 1983, e nunca houve produção de petróleo nessa área.

As empresas petrolíferas possuem cerca de uma dúzia de concessões no leste do Golfo do México e cerca de 30 em águas federais próximas ao sul da Califórnia, onde a última venda de concessões ocorreu em 1984. Essas áreas não são afetadas pela medida.

O governo dos EUA está atualmente programado para realizar apenas três leilões de direitos de perfuração no Golfo do México nos próximos cinco anos, sob um plano limitado desenvolvido pela administração Biden. Republicanos no Congresso têm considerado a possibilidade de exigir mais vendas como uma forma de gerar receita que possa compensar o custo da extensão de cortes de impostos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/01/2025

HADDAD CANCELA FÉRIAS E TEM REUNIÃO COM LULA NESTA SEGUNDA

Assessoria de ministro diz que decisão foi tomada após 'pronto restabelecimento' de familiar de Haddad que passou por cirurgia

Por Bernardo Lima — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o presidente Lula em reunião para discutir o pacote de corte de gastos — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva publicou nesta segunda-feira um despacho no Diário Oficial da União (DOU) cancelando as férias do ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Segundo a assessoria do Ministério da Fazenda, Haddad retorna a Brasília nesta segunda-feira para cumprir a agenda que já estava prevista anteriormente com o presidente Lula.

“A decisão de cancelar o período de descanso foi tomada após o pronto restabelecimento de seu familiar, que passou por um procedimento cirúrgico no final do ano, motivo da marcação de férias para este período”, diz a assessoria em nota.

O ministro e o presidente se reúnem no Palácio do Planalto pela manhã desta segunda. Segundo a agenda pública, o encontro será reservado entre os dois.

A equipe econômica do governo começa o ano pressionada pela disparada do dólar, que causou uma intervenção do Banco Central (BC). A autoridade financeira realizou um leilão de divisas no ano passado que diminuiu as reservas internacionais em 7%, para R\$ 329,7 bilhões.

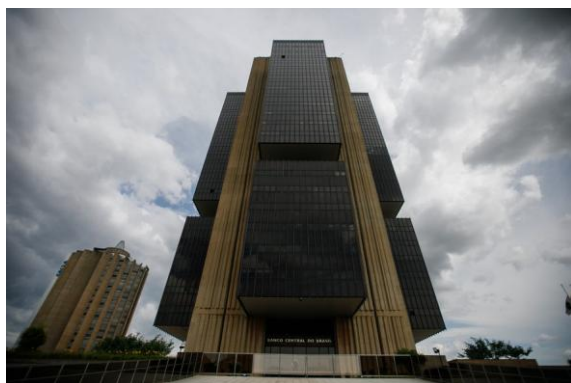
Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/01/2025

RESERVAS INTERNACIONAIS CAEM 7,1% EM 2024 APÓS ALTA DO DÓLAR IMPULSIONAR LEILÕES DO BANCO CENTRAL

Montante funciona como uma espécie de "poupança" que o governo faz em moedas estrangeiras, para que sejam usadas em caso de crises internacionais

Por Gabriel Sabóia — Brasília



Sede do Banco Central (BC), em Brasília — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

As reservas internacionais do Brasil somaram US\$ 329,7 bilhões em 31 de dezembro de 2024. O número representa uma queda de 7,1%, ou US\$ 25,3 bilhões, em relação ao patamar do ano anterior, no mesmo período, quando o país tinha US\$ 355 bilhões em reservas. O montante funciona como uma espécie de "poupança" que o governo faz em moedas estrangeiras, para que sejam usadas em caso de crises internacionais.

A queda se deve à venda de dólares pelo Banco Central. Em um intervalo de 12 dias úteis, o Banco Central injetou US\$ 32,574 bilhões no mercado por meio de intervenções cambiais extraordinárias. Foram 14 leilões, nove com oferta de dólares à vista e cinco com compromisso de recompra.

Só a venda à vista somou US\$ 21,574 bilhões em dezembro, incluindo o maior leilão da modalidade desde o início do câmbio flutuante, em 1999, com a oferta de R\$ 5 bilhões de uma só vez. Em leilões de linha, foram entregues US\$ 11 bilhões em dinheiro novo para o mercado. A atuação extraordinária do BC no mercado de câmbio aumentou a oferta de dólar, o que ajuda a conter a alta da moeda.

Em dezembro do ano passado, o então presidente do BC, Roberto Campos Neto, afirmou que "o BC tem muita reserva e vai atuar quando necessário" ao comentar a alta do dólar e a venda da moeda americana.

Nas duas últimas décadas, o país formou boa parte das reservas cambiais, uma espécie de "colchão de segurança", com o BC adquirindo uma porção dos dólares que entram nas vendas do comércio exterior, nos investimentos financeiros no mercado de capitais e nos investimentos diretos. As exportações brasileiras têm batido recorde reiteradamente.

O dólar vem em uma escalada desde o fim de novembro, com a apresentação do pacote fiscal do governo federal, que frustrou as expectativas de um ajuste mais duro nas contas públicas e aumentou as dúvidas sobre a sustentabilidade da dívida do país. Desde então, a moeda superou pela primeira vez a marca de R\$ 6 e seguiu em trajetória de alta, situando-se próximo de R\$ 6,20.

O real fechou 2024 com a pior performance na comparação com a moeda americana entre 31 moedas mais líquidas (de fácil negociação), em desvalorização de 27,35%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 06/01/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ATÉ ONDE PODE IR O DÓLAR? SAIBA QUAIS OS FATORES QUE DEVEM INFLUENCIAR A MOEDA AMERICANA EM 2025

Próximos passos do Fed, retorno de Trump para a presidência dos EUA e incerteza fiscal no Brasil devem mexer com cotação do dólar neste ano; economistas enxergam moeda na casa de R\$ 6

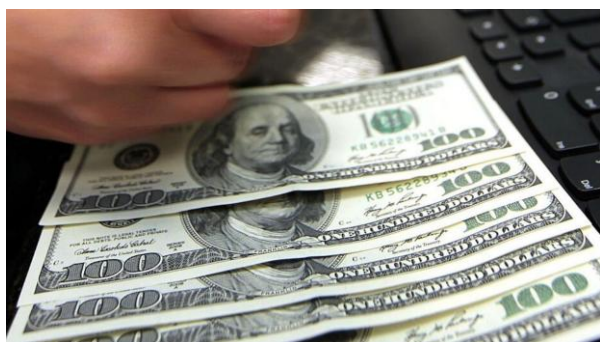
Por Luiz Guilherme Gerbelli

Em 2025, uma das grandes preocupações dos analistas é qual será o comportamento do dólar diante de cenário de tantas incertezas internas e externas. Depois de avançar mais de 27% e se consolidar acima de R\$ 6 em 2024, a moeda norte-americana acumulou leve alta de 0,03% nos primeiros dois pregões deste ano, cotada a R\$ 6,1821.

“O dólar segue muito valorizado em termos globais. Todos os índices do dólar contra cestas de moedas estão em patamares elevados”, afirma Silvio Campos Neto, economista e sócio da consultoria Tendências. “Não vejo margem para um grande alívio na parte externa.”

Do lado internacional, a principal incerteza vem dos Estados Unidos. Donald Trump volta ao cargo de presidente dos EUA em 20 de janeiro. Na campanha, o republicano prometeu uma série de medidas, como a adoção de tarifas de importação. A medida tem um risco de ser inflacionária e dificultar ainda mais a queda da taxa básica de juros pelo Federal Reserve (Fed, banco central norte-americano).

“As novas políticas de Trump podem afetar as expectativas de inflação e, por consequência, a direção do Fed nos juros”, diz Alexandre Espirito Santo, economista da Way Investimentos e coordenador de economia e finanças da ESPM.



Dólar deve seguir valorizado este ano, projetam economistas Foto: Clayton de Souza/AE

No seu encontro de dezembro, o Fed reduziu as taxas de juros norte-americanas em 0,25 ponto porcentual, para a faixa entre 4,25% a 4,50% ao ano. O BC dos EUA sinalizou que deve reduzir os juros apenas duas vezes em 2025.

Depois da decisão, o presidente do banco central norte-americano, Jerome Powell, afirmou estar

confiante que a inflação está em uma trajetória de queda nos Estados Unidos, embora em um ritmo mais lento. Ele afirmou que os EUA podem levar mais um ou dois anos para alcançar a meta de inflação 2%.

Juros mais altos nos Estados Unidos tendem a atrair recursos de economias consideradas mais arriscadas, como é o caso da brasileira.

“O Fed enfrenta um dilema grande. A economia pode entrar em recessão este ano - e isso piora ainda mais com as políticas que o Trump está sinalizando. Ao mesmo tempo, a inflação segue pressionada e começou a acelerar um pouco nas últimas leituras, o que coloca o Fed num cenário em que o momento pode ser de parar de cortar a taxa de juros”, afirma Sergio Vale, economista-chefe da MB Associados. “Mas se a economia entra numa desaceleração ou recessão mais grave, esses juros caem com mais intensidade. É um caminho ainda aberto.”

A preocupação com o rumo econômico dos EUA sob o comando de Trump é apenas uma das incertezas no cenário internacional. Há ainda todas as tensões geopolíticas existentes e todos olham atentamente para a economia da China, que dá sinais de desaceleração. O país asiático tem tido dificuldade de alcançar, por exemplo, a meta de crescimento de 5% do Produto Interno Bruto (PIB).

Incerteza fiscal

No cenário local, os investidores também se debruçam sobre vários temas. Uma das principais preocupações é com o rumo da condução das contas públicas. A desconfiança cresceu depois que o governo anunciou o pacote de contenção de gastos acompanhado da proposta de isenção de Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil por mês.

O pacote foi considerado aquém do necessário, segundo a avaliação dos especialistas, e foi desidratado durante a tramitação no Congresso. E embora o governo tenha apresentado uma proposta de taxar quem ganha mais de R\$ 50 mil mensais para compensar a isenção de IR, a medida abriu uma grande preocupação de uma perda bilionária de arrecadação numa economia que precisa de um ajuste fiscal.

O Brasil precisa acertar suas contas públicas para conter o endividamento público e retomar a confiança dos investidores. O País tem uma dívida elevada para uma economia emergente. Portanto, sem uma clareza sobre o futuro, os investidores retiram os seus recursos do País, levando à desvalorização do câmbio.

“Do ponto de vista macrofiscal, as notícias foram consistentemente ruins nos últimos anos. Agora, vamos viver dois anos de transição. É esperar 2026 chegar para ver qual vai ser o resultado eleitoral - e se vai haver mudança a partir de 2027”, afirma Vale.

“Com isso, o cenário de 2025 segue tenso. O câmbio não tem chance de baixar de R\$ 6 e há o risco de subir ainda mais. Aparentemente, está caminhando para se estabilizar em R\$ 6,20, mas não dá para descartar que, junto com o cenário internacional e o fiscal mal encaminhado, ele vá para procurar um patamar de R\$ 6,50”, acrescenta.

No relatório do Focus, elaborado pelo Banco Central com a projeção de dezenas de analistas, a previsão deles é a de que o dólar encerre este ano em R\$ 5,96.

Desde que o pacote e a isenção de IR foram apresentados, o dólar ultrapassou a marca de R\$ 6 e os juros futuros dispararam, num claro sinal de que os investidores estão exigindo um retorno maior para financiar a dívida brasileira. Para conter a escalada da moeda norte-americana, o BC despejou US\$ 21,5 bilhões em leilões à vista no mercado em dezembro - a maior injeção de recursos em um único mês da história do regime flutuante de câmbio.

Escalada da moeda

Dólar se consolidou acima do patamar de R\$ 6 desde o fim do ano passado



Fonte: Broadcast • Obter dados

“Hoje, estamos numa situação em que já se contratou uma piora econômica para 2025 e 2026”, diz Silvio Campos Neto. “Não apostaria que o governo terá alguma bala de prata para mudar esse

ambiente. No máximo, pode contornar para evitar que as coisas piores mais. E, se partir para um populismo econômico, aí o dólar ficar mais perto de R\$ 7 do que de R\$ 6.”

O impacto da desvalorização

A desvalorização do câmbio tem contribuído para previsões piores para a inflação. O cenário de boa parte dos analistas é de que o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de 2024 e 2025 deve ficar num patamar acima do teto da meta, que é de 4,5%. O centro é de 3%. No relatório Focus, as projeções são de 4,90% e 4,96%, respectivamente.

Dessa forma, além da questão fiscal, os analistas observam com lupa os primeiros passos de Gabriel Galípolo no comando do Banco Central brasileiro. O presidente do BC foi uma escolha de Lula, que viveu um embate permanente com Roberto Campos Neto, ex-presidente da autoridade monetária e que foi escolhido por Jair Bolsonaro.

“O Galípolo começa o seu mandato sob algum ceticismo, por mais que ele tenha se esforçado em adotar um discurso adequado ao posto, de defesa da política monetária firme para trazer a inflação para a meta”, diz Silvio Campos Neto. “Mas, ao mesmo tempo, tem todas as sinalizações do Lula e dos integrantes do PT de que, a partir da posse do Galípolo, o BC é outro. A mensagem tem de ser continuidade. O câmbio reflete o temor de que o BC dê uma guinada mais voluntariosa - algo em que não acredito.”

Com a inflação fugindo da meta, o Comitê de Política Monetária (Copom) aumentou a taxa básica de juros em 1 ponto percentual em dezembro, para 12,25% ao ano, e indicou mais duas altas da mesma magnitude. Bancos e consultorias já trabalham com a projeção de que a Selic deve passar de 15% em 2025 e encerrar o ano em 14,75%, como mostra o relatório Focus.

“Com o Copom subindo os juros para perto de 15% e o governo conseguindo convencer de que o fiscal está se arrumando, acredito que o real se beneficie. Se o fiscal continuar ruim, aí é bem difícil”, diz Espírito Santo, da Way Investimentos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/01/2025

FOCUS: MERCADO PIORA PROJEÇÃO DE INFLAÇÃO E VÊ TAXA SELIC A 15% ESTE ANO

No primeiro boletim do ano, analistas do mercado financeiro seguiram piorando as projeções para indicadores econômicos

Por Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O primeiro relatório Focus, do Banco Central, de 2025 mostra mais uma piora das projeções econômicas. A mediana para o IPCA do ano subiu pela 12.^a semana consecutiva, passando de 4,96% para 4,99% - acima do teto da meta, de 4,5%. Um mês antes, a projeção intermediária era de 4,59%.



A partir deste ano, a meta de inflação começa a ser apurada de forma contínua, com base na inflação acumulada em 12 meses. O centro continua em 3%, com tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou para menos. Se o IPCA ficar fora desse intervalo por seis meses consecutivos, considera-se que o Banco Central perdeu o alvo.

Copom, do Banco Central, já sinalizou mais duas altas de um ponto percentual na Selic nas próximas reuniões Foto: Dida Sampaio/Estadão

A mediana para o IPCA de 2024 caiu de 4,9% para



4,89%, também acima do teto da meta, de 4,5%. Quatro semanas atrás, estava em 4,84%. O IPCA de dezembro será divulgado pelo IBGE nesta sexta-feira, 10. A mediana para o IPCA de 2026, por sua vez, subiu de 4,01% para 4,03%, um pouco mais distante do centro da meta. Um mês atrás, estava em 4%.

O Comitê de Política Monetária (Copom) considera o segundo trimestre de 2026 como horizonte relevante da política monetária. O colegiado espera um IPCA de 4% nos quatro trimestres fechados nesse período. Também no cenário de referência, o Banco Central espera que o IPCA tenha terminado 2024 em 4,9% e desacelere a 4,5% em 2025.

Selic

Em relação à taxa de juros, a mediana do relatório Focus aumentou de 14,75% para 15% o patamar da Selic ao final deste ano. Um mês atrás, estava em 13,5%. Na sua última reunião, de dezembro, o Copom aumentou a taxa básica para 12,25% ao ano e sinalizou mais duas elevações de 1 ponto percentual cada, que levariam os juros a 14,25% em março.

A mediana para os juros no fim de 2026 se manteve em 12%. Um mês atrás, era de 11%. A projeção para o fim de 2027 continuou em 10%, mesmo nível de quatro semanas antes.

O Relatório Trimestral de Inflação (RTI) do Banco Central reforçou o cenário de deterioração da inflação, já sinalizado na ata da última reunião do Copom, e firmou a percepção do mercado de que será preciso uma taxa de juros rodando acima de 13,75% - estimativa adotada como pico do juro básico no cenário de referência do RTI - para a convergência da inflação à meta de 3%.

Câmbio

A mediana do relatório Focus para a cotação do dólar no fim de 2025, por sua vez, subiu de R\$ 5,96 para R\$ 6. Um mês antes, estava em R\$ 5,77. A moeda americana encerrou 2024 cotada em R\$ 6,1802, o maior nível nominal da história no fechamento de um ano.

A estimativa intermediária para o dólar no fim de 2026 se manteve em R\$ 5,90. A projeção para o fim de 2027 permaneceu em R\$ 5,80. Um mês atrás, elas estavam em R\$ 5,73 e R\$ 5,69, respectivamente.

A projeção anual de câmbio publicada no Focus é calculada com base na média para a taxa no mês de dezembro, e não mais no valor projetado para o último dia útil de cada ano, como era até 2020. Com isso, o BC espera trazer maior precisão para as projeções cambiais do mercado financeiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/01/2025

POR QUE A INFLUÊNCIA DA CHINA SOBRE OS PORTOS GLOBAIS TEM GERADO PREOCUPAÇÃO

Governo chinês investiu pesadamente na construção de portos em todo o mundo, e as empresas privadas chinesas agora têm uma influência significativa no tráfego global de mercadorias

Por Ana Swanson (The New York Times)

WASHINGTON - Foi uma mensagem de Natal que ninguém esperava.

Em 25 de dezembro, o presidente eleito dos Estados Unidos Donald Trump foi à sua plataforma de mídia social, a Truth Social, para desejar um “Feliz Natal a todos, inclusive aos maravilhosos soldados da China, que estão amorosamente, mas ilegalmente, operando o Canal do Panamá”.

A afirmação de Trump é falsa. O Canal do Panamá é operado por uma agência do governo panamenho, não por soldados chineses. Em uma coletiva de imprensa, o presidente do Panamá, José Raúl Mulino, contestou as declarações de Trump, dizendo que “não havia chineses no canal” além daqueles em navios em trânsito ou no centro de visitantes.



Contêineres empilhados em uma área de armazenamento em um porto perto da Cidade do Panamá Foto: Federico Rios/NYT

“Não há absolutamente nenhuma interferência ou participação chinesa em nada que tenha a ver com o Canal do Panamá”, disse Mulino.

Embora a afirmação de Trump seja imprecisa, a crescente influência das empresas chinesas e do governo chinês sobre o transporte marítimo e os portos globais, incluindo o Canal do Panamá, tornou-se uma preocupação para as autoridades americanas.

O governo chinês investiu pesadamente na construção de portos em todo o mundo. E como a China é o maior exportador global, as empresas privadas chinesas agora desempenham um papel importante nas operações de transporte marítimo e portuário, o que lhes dá uma influência significativa sobre o movimento de mercadorias globais e posições estratégicas para monitorar as atividades de outros países.

Brian Hughes, porta-voz da equipe de transição Trump-Vance, disse em um comunicado que “o controle chinês do Canal do Panamá representa absolutamente uma ameaça à segurança nacional dos EUA”.

Ele apontou para o testemunho no Congresso, no ano passado, da general Laura J. Richardson, chefe do Comando Sul dos EUA, de que os investimentos chineses em infraestrutura servem como “pontos de acesso futuro de múltiplos domínios” para os militares chineses.

O Canal do Panamá foi construído pelos Estados Unidos no início do século XX, mas foi devolvido ao governo panamenho em 1999, nos termos de um acordo firmado anteriormente pelo presidente Jimmy Carter. Essa decisão tem sido uma fonte de consternação para alguns republicanos, incluindo o sucessor de Carter, o presidente Ronald Reagan.

Grande parte da preocupação das autoridades dos EUA em tempos mais recentes está centrada em dois portos marítimos em cada extremidade do Canal do Panamá, um canal pelo qual 40% do tráfego de contêineres dos EUA passa. Esses portos marítimos são operados há décadas pela Hutchison Ports PPC, uma divisão da CK Hutchison Holdings, uma empresa com sede em Hong Kong.

A CK Hutchison é um conglomerado de capital aberto cujo maior proprietário é uma família de bilionários de Hong Kong, e não o governo chinês. No entanto, Pequim estendeu suas leis de segurança nacional a Hong Kong, e o governo chinês recentemente demonstrou disposição para transformar as cadeias de suprimentos em “armas” (algo que Pequim também acusa os Estados Unidos de fazer).

Com isso, as autoridades americanas de ambos os lados do corredor estão cada vez mais preocupadas com a possibilidade de o governo chinês exercer influência sobre empresas privadas para interromper remessas comerciais e militares em tempos de guerra.

Em uma audiência no Congresso em maio, Raja Krishnamoorthi, de Illinois, o membro democrata do Comitê da Câmara sobre a China, questionou um especialista que estava testemunhando perante o Congresso sobre a possibilidade de o governo chinês exercer controle sobre os portos panamenhos para atrasar as remessas dos EUA, por exemplo, no caso de um conflito sobre Taiwan.

“Compartilho da sua preocupação”, disse-lhe Daniel Runde, vice-presidente sênior do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais, um think tank de Washington. Runde disse que o governo do

Panamá controla todo o canal, mas que, em um mundo ideal, as empresas controladas por Hong Kong não estariam administrando os portos próximos a eles.

Um relatório recente da Strategy Risks, uma empresa de análise, disse que não foram encontrados vínculos diretos específicos com o Panamá entre a CK Hutchison e o Partido Comunista Chinês, mas que o envolvimento da empresa na administração dos portos do Canal do Panamá levantou preocupações de segurança devido aos vínculos de sua matriz com a China. Como uma empresa de Hong Kong, a CK Hutchison está sujeita à jurisdição chinesa - incluindo leis que podem exigir que as empresas ajudem na coleta de informações de inteligência ou em operações militares - e cooperou com várias entidades ligadas ao Estado chinês em projetos comerciais, segundo o relatório.

Os registros corporativos obtidos por meio da Wirescreen, uma plataforma de dados, mostram que, por meio de uma rede de subsidiárias, a CK Hutchison é coproprietária de uma joint venture imobiliária com a Aviation Industry Corp. of China, uma das maiores empresas de defesa da China.

A CK Hutchison e a Hutchison Ports não responderam aos pedidos de comentários.

A presença de empresas chinesas perto do porto no Panamá não é única. A CK Hutchison é uma das maiores empresas portuárias do mundo, operando 53 portos em 24 países, incluindo a Holanda, o Reino Unido, Hong Kong e Austrália.

Michael R. Wessel, que foi membro da Comissão de Revisão Econômica e de Segurança EUA-China, uma agência governamental que examinou a questão da segurança portuária, disse que a influência sobre os portos era importante por vários motivos, incluindo a influência política e econômica e o potencial de vigilância.

Noventa por cento da carga militar dos EUA é transportada por navios comerciais, disse ele, o que dá aos operadores portuários uma visão quando o governo intensifica as operações em determinados locais. A propriedade do porto também pode fornecer pistas sobre como o governo dos EUA examina a carga em busca de riscos à segurança, o que poderia facilitar a evasão desses esforços, disse Wessel.

“Ser um operador de porto ou terminal lhe dá a capacidade de acessar ou ter conhecimento do que o governo dos EUA está procurando, quais contêineres podem ser alvo de avaliação extra”, disse ele.

A crescente abertura do Panamá para a China nos últimos anos ajudou a alimentar as preocupações dos Estados Unidos sobre a influência de Pequim. Em 2017, o Panamá cortou seus laços diplomáticos com Taiwan, reconhecendo a região como parte da China. No ano seguinte, o Panamá se tornou o primeiro país latino-americano a aderir ao programa de infraestrutura global da China, a Iniciativa Cinturão e Rota.

Mas, desde então, tem havido uma apreensão crescente no Panamá sobre a aceleração dos fluxos de comércio e investimento da China, disse Jason Marczak, especialista em América Latina do Atlantic Council, um think tank de Washington.

O Panamá fez uma parceria com os Estados Unidos para expandir seu setor de chips. E desde que o governo de Mulino assumiu o cargo no ano passado, o Panamá tem sido inequívoco em seu desejo de aprofundar os laços com os Estados Unidos e de se alinhar de forma mais ampla com os objetivos da política externa dos EUA, disse Marczak.

“Uma dependência excessiva da China é algo que os panamenhos querem evitar”, disse ele.

Liu Pengyu, porta-voz da Embaixada da China em Washington, disse que a China há muito tempo apoia a soberania do Panamá sobre o canal e o reconhece como uma hidrovia internacional permanentemente neutra.



Mesmo que os Estados Unidos recuperem o controle do canal - uma perspectiva difícil, pois os tratados que o transferem foram ratificados pelo Senado dos EUA - isso não mudaria o fato de que uma empresa de propriedade chinesa controla os portos em ambas as extremidades.

Este conteúdo foi traduzido com o auxílio de ferramentas de Inteligência Artificial e revisado por nossa equipe editorial. Saiba mais em nossa Política de IA

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/01/2025

O QUE MUDA NOS CARTÕES DE CRÉDITO E PIX COM O NOVO CONTROLE DA RECEITA? VEJA PERGUNTAS E RESPOSTAS

Instituições de pagamento e operadoras de cartão de crédito devem informar ao Fisco dados de movimentações de clientes que superem R\$ 5 mil ao mês

Por Redação

Desde o dia 1º de janeiro, operadoras de cartões de crédito e instituições de pagamento estão obrigadas a informar à Receita Federal as movimentações financeiras dos contribuintes, com relatórios enviados a cada seis meses. Com isso, elas passaram a se enquadrar em medidas que já vigoravam sobre as instituições financeiras, tais como bancos públicos e privados. Os dados deverão ser apresentados quando o montante movimentado no mês superar R\$ 5 mil para pessoas físicas e R\$ 15 mil para jurídicas.

Segundo a Receita Federal, o objetivo dessa medida é o de aprimorar o controle e a fiscalização financeira, aumentando a coleta de dados. Isso visa cumprir compromissos internacionais do Brasil, combater a evasão fiscal e aumentar a transparência nas finanças globais, segundo o Fisco. Confira abaixo mais detalhes sobre a mudança.

O que levou a Receita Federal a criar as regras?

A Receita Federal implementou as novas regras com o objetivo de melhorar o controle e a fiscalização das operações financeiras, aumentando a coleta de dados. Essas medidas também visam reforçar os compromissos internacionais do Brasil, contribuindo para o combate à evasão fiscal e promovendo a transparência nas operações financeiras globais.

Quais instituições são afetadas pela nova regra da Receita Federal?

Além das instituições financeiras tradicionais, como bancos públicos e privados, financeiras e cooperativas de crédito, a nova regra passou a incluir operadoras de cartões de crédito e instituições de pagamento, incluindo plataformas e aplicativos de pagamentos, bancos virtuais, e varejistas de grande porte.

A partir de quando a nova regra da Receita Federal entrou em vigor?

A nova regra entrou em vigor em 1º de janeiro deste ano.

Quais movimentações financeiras devem ser informadas?

As entidades listadas na norma são obrigadas a apresentar informações quando o montante movimentado no mês for superior a R\$ 5 mil para pessoas físicas, ou R\$ 15 mil para pessoas jurídicas.

Quais são as consequências para as operações de Pix e cartões de crédito com a nova regulamentação?

Com a nova regulamentação, dados de pagamentos via Pix e cartões de crédito que superem os valores estipulados serão informados à Receita Federal.

O cliente deve informar algo à Receita?

Não. Quem se encarregará disso serão as instituições de pagamento e operadoras de cartão de crédito (bandeiras) as quais os clientes mantêm relacionamento.

Como essa “prestação de contas” é feita?

As informações serão apresentadas pelas instituições de pagamento e operadoras de cartão de crédito via e-Financeira, um sistema do Fisco que visa melhorar o controle fiscal e a transparência das movimentações financeiras no Brasil.

Quando essas informações devem ser apresentadas?

A periodicidade será semestral, até o último dia útil do mês de agosto de cada ano, contendo as informações relativas ao primeiro semestre do ano vigente. Também deve ser feito no último dia útil de fevereiro, contendo as informações relativas ao segundo semestre do ano anterior.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/01/2025

OPINIÃO - O BRASIL PODE CAMINHAR PARA A ESTAGFLAÇÃO

As incertezas internas, além de impulsionarem a inflação, inibem o investimento e o aumento da capacidade produtiva

Por Claudio Adilson Gonzalez

Encerrei meu último artigo de 2024 falando sobre o risco de estagflação. Pode ter soado estranho, dado que a taxa de desemprego está na mínima histórica, que as taxas de crescimento do PIB, desde 2022, vêm superando, com folga, o que se acredita ser o potencial, e que o Banco Central (BC) está em pleno ciclo de elevação da Selic.

A estagflação surge quando há uma retração na oferta agregada de bens e serviços, geralmente provocada por choques adversos, como pandemias, problemas meteorológicos, ação de cartéis, guerras, etc.



Banco Central está em pleno ciclo de elevação dos juros
Foto: Dida Sampaio/Estadão

A expressão foi usada pela primeira vez em 1965 pelo político inglês Iain Macleod, referindo-se à situação da economia britânica na época. Passou para a literatura técnica na década de 1970, quando os choques do petróleo e as respostas equivocadas das políticas econômicas levaram vários países a um ciclo de inflação alta e estagnação/recessão.

Mas como a estagflação pode surgir, a médio prazo, na economia brasileira?

Começamos pelo cenário internacional. Tudo indica que Donald Trump, que tomará posse em 20 de janeiro, não só intensificará a guerra tarifária com a China, como estenderá sua política protecionista a economias aliadas. Some-se a isso a prometida expulsão em massa de imigrantes, que causará queda de produtividade e aumento do custo da mão de obra. As resultantes são inflação mais alta, dificuldade de queda da taxa de juros e continuidade do fortalecimento do dólar, que já se apreciou, nos últimos 12 meses, mais de 6% em relação a uma cesta de moedas fortes (DXY).

Para o Brasil, o choque de oferta vem pelo encarecimento em reais dos preços de produtos comercializados no mercado internacional, o que atinge não somente os bens e serviços de consumo, mas, principalmente, afeta o custo de produção da indústria e até mesmo de alguns serviços, como, por exemplo, transporte aéreo e saúde.

Internamente, além da economia já operar ligeiramente acima da capacidade instalada, vivemos uma crise de confiança na política fiscal, que retira parte da eficácia da política monetária, como venho discutindo em meus artigos anteriores. O choque de juros promovido pelo BC em sua última reunião

não reduziu as expectativas de inflação, que seguem se elevando, mas provocou forte crescimento da relação dívida pública/PIB.

A reversão dessa crise de confiança somente seria possível com alguma medida relevante na área fiscal, capaz de mudar as expectativas de crescimento contínuo do endividamento público. Mas o governo Lula da Silva, mesmo que quisesse, provavelmente não teria apoio político para isso.

A depreciação cambial funciona como um autêntico choque de oferta para o País. As incertezas internas, além de impulsionarem a inflação, inibem o investimento e o aumento da capacidade produtiva, o que é essencial para o crescimento quando já se opera em pleno-emprego. Estão aí os ingredientes da estagflação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 06/01/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

MINÉRIO DE FERRO CAI 2,21% NA BOLSA DE DALIAN

Por Valor — São Paulo

Os futuros do minério voltaram a registrar forte desvalorização na Bolsa da Dalian, pressionados pela queda na demanda das siderúrgicas chinesas e pela elevação das entregas da commodity nos portos do país asiático.

Os contratos para maio, os mais negociados, fecharam em queda de 2,21%, a 751,5 yuans (US\$ 102,65) a tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/01/2025

REGRA QUE SEPARA USINAS EM LEILÃO DE ENERGIA É CRITICADA POR ESPECIALISTAS

Portaria com diretrizes para certame de segurança energética poderia trazer mais competição sem separação de termelétricas, afirmam agentes

Por Fábio Couto — Do Rio

Xisto Vieira Filho, da Abraget: governo poderia estabelecer apenas parâmetros técnicos essenciais para a disputa
— Foto: Leo Pinheiro/Valor

A separação entre usinas existentes e novos projetos no leilão de segurança energética previsto para o dia 27 de junho é uma das principais ressalvas feitas por especialistas ouvidos pelo Valor. A medida traria risco de menor competição. Os técnicos também apontam outra dificuldade: usinas existentes não podem contratar energia a partir de 2028. Foi essa limitação que vedou a entrada da Eneva no certame, uma vez que a empresa tem duas usinas com contratos até essa data.

Na quinta-feira (2), o Ministério de Minas e Energia (MME) publicou no “Diário Oficial da União” uma portaria com as diretrizes do certame para contratar potência de termelétricas e hidrelétricas. Entretanto, técnicos do governo passaram a considerar a possibilidade de ajustar a portaria, segundo fonte oficial, o que deve ocorrer nesta semana. A mudança teria o objetivo de buscar maiores ganhos para o consumidor com gás e biocombustíveis.

A divisão do leilão entre usinas novas e existentes surpreendeu especialistas ouvidos pelo Valor. A portaria estabeleceu contratos de sete anos, com início de suprimento em setembro deste ano, julho



de 2026 e julho de 2027, para térmicas existentes. Novas usinas a gás poderão disputar contratos com início de fornecimento em julho de 2028, julho de 2029 e julho de 2030, com prazo de 15 anos.

Para ter mais concorrência faria mais sentido juntar as usinas no leilão

— Adriano Pires

O presidente da Associação Brasileira de Geradores Termelétricos (Abraget), Xisto Vieira Filho, avalia que o MME poderia estabelecer no edital apenas os parâmetros técnicos considerados essenciais para a disputa. Assim, usinas existentes que não atendessem às exigências do edital seriam obrigadas a passar por investimentos em “retrofit” para participar da licitação, disse. Segundo Vieira, em alguns casos, a construção de uma usina nova pode até ser mais barata do que a adaptação de térmicas mais antigas. “A competição resolve tudo. É preciso amadurecer o mercado.”

Adriano Pires, sócio-fundador e diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), também não vê por que dividir as térmicas, mas acredita ser mais difícil a revisão desse ponto pelo governo. “Para o consumidor, a separação não faz diferença se é um elétron [eletricidade] existente ou novo. Para ter mais concorrência, faria sentido juntar as usinas”, disse Pires.

Luiz Augusto Barroso, presidente da PSR Consultoria, disse que em geral, o conteúdo da portaria é positivo para o setor, que aguardava o leilão há mais de um ano, mas vê espaço para aprimoramentos no texto. “Acreditamos que é oportuno permitir a maior participação de projetos possível, para privilegiar a competitividade no certame, beneficiando o consumidor final”, disse Barroso.

Um ponto mais fácil de ser alterado pelo governo, avalia Pires, é retirar a limitação para que usinas existentes participem da disputa. Foi isso que retirou as térmicas da Eneva do certame. Na quinta-feira (2), a empresa teve queda de 9,3% nas ações, com a exclusão das usinas Parnaíba 1 e Parnaíba 3. A portaria impede a entrada de usinas existentes com contratos de energia vigentes em 2025, 2026 e 2027. As usinas só estariam sem contratos de energia em 2028, mas as regras permitem apenas a negociação de novas usinas. “Se o objetivo é a segurança energética, não tem sentido deixar quase 800 MW de fora do leilão”, salientou Pires.

Na mesma linha, os analistas Antonio Junqueira, Gisele Gushiken e Maria Resende, do BTG, afirmam que as regras favorecem nova capacidade em detrimento da existente. “Se o governo ajustar o texto, isso poderá ajudar as ações da Eneva”, afirmam os analistas do BTG, que também é acionista da empresa de geração.

Outro ponto que gerou dúvidas é o critério para habilitação das usinas no leilão, que limita a entrada ao custo variável unitário (CVU) mais alto entre as térmicas previstas na programação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) para janeiro. Em análise, Francisco Vítter, pesquisador associado da FGV Energia, destaca que o CVU mais alto disponível é o da térmica a óleo Pecém 2, de R\$ 2.636,99 por megawatt-hora (MWh) - não se trata da Porto do Pecém II, da Eneva, esta movida a carvão mineral.

Como usinas a óleo estão impedidas de participar do leilão de capacidade, o valor que será considerado é o da usina a gás com CVU mais alto é Nova Piratininga, com R\$ 1.673,38 por megawatts-hora (MWh), apurou a reportagem. Já o preço-teto para cada produto estarão presentes no edital que será publicado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que será responsável pela realização do certame.

Xisto Vieira Filho, da Abraget, destacou também a ausência de térmicas a óleo do certame, uma vez que essas usinas entram rapidamente em operação caso sejam chamadas pelo ONS. Para ele, a portaria poderia estabelecer regras alinhadas a princípios da transição energética, como uso de biocombustíveis e conversão para gás natural. (Colaboraram Rafael Bitencourt, de Brasília, e Bianca Ribeiro, de São Paulo)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 06/01/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INÍCIO DA DERROCAGEM DE PEDRA SUBMERSA NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Da Redação Portos e logística 05/01/2025 - 10:31



Teve início no Porto de São Francisco do Sul a aguardada obra de retirada de uma rocha submersa de 370 m³, localizada entre os berços 101 e 102. A intervenção, conduzida pela empresa Náutica Marítima Serviços, envolve um investimento de R\$ 12 milhões e busca ampliar a profundidade do local de 10,5 para 14 metros, eliminando manobras adicionais exigidas atualmente e reduzindo custos operacionais.

Utilizando métodos mecânicos de alta precisão, sem explosivos, a obra emprega martelos de fundo, rompedores hidráulicos e uma escavadeira para fragmentar e remover a rocha. Este processo minimiza impactos ambientais e assegura a segurança da operação. A primeira etapa, que inclui perfurações na rocha, deve ser concluída até o final de janeiro, com paralisações programadas durante o escoamento da safra de soja e retomada após outubro.

O presidente do Porto, Cleverton Vieira, destacou a relevância da obra para melhorar a eficiência operacional, segurança e sustentabilidade, reforçando o papel estratégico do Porto no desenvolvimento regional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2025

PRESIDENTE SANCIONA LEI PARA INCENTIVAR INDÚSTRIA NAVAL E GERAR EMPREGOS

Da Redação Indústria naval 05/01/2025 - 10:32



O presidente Lula sancionou a Lei 15.075, de 2024, que beneficia empresas petrolíferas com o objetivo de incentivar a indústria naval e gerar empregos no Brasil. A proposta, enviada pelo governo federal em agosto de 2023, foi aprovada em regime de urgência pelo Congresso Nacional. O senador Jaques Wagner (PT-BA), relator do projeto no Senado, destacou que a nova legislação aperfeiçoa a Política Energética Nacional, oferecendo incentivos fiscais ao setor e fortalecendo a reindustrialização do país.

A lei prevê a depreciação acelerada para navios-tanques fabricados em estaleiros nacionais, utilizados no transporte de cabotagem, reduzindo tributos para as empresas beneficiadas. Além disso, a prorrogação dos contratos de partilha de produção proporciona maior segurança para investimentos em campos de petróleo e gás, especialmente pela Petrobras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2025

MAERSK ANUNCIA INVESTIMENTOS EM ELETRIFICAÇÃO DE PORTOS NO BRASIL COMO PARTE DA AGENDA DE DESCARBONIZAÇÃO

Por Lorena Parrilha Teixeira | Portos e logística 05/01/2025 - 10:30



A empresa compromete-se a reduzir emissões em 70% até 2030 e a atingir neutralidade de carbono até 2040, destacando a necessidade de infraestrutura portuária moderna e incentivos governamentais.

Durante participação no podcast Conecta Infra, Ana Carolina Estevão, head de direito e política da concorrência para a América Latina na A.P. Moller – Maersk, destacou os avanços da empresa na descarbonização dos portos brasileiros. Com metas ambiciosas de redução de emissões, a companhia já investiu globalmente em tecnologias e anunciou novos projetos no Brasil, reforçando o compromisso com práticas mais sustentáveis no setor portuário e logístico.

A Maersk estabeleceu metas de neutralidade de carbono até 2040 e redução de emissões em 70% até 2030. Para tanto, investe em equipamentos eletrificados e combustíveis limpos, como o metanol verde. No Brasil, a empresa já adquiriu três RTGs totalmente eletrificados para terminais locais e anunciou um investimento de US\$ 1,6 bilhão no desenvolvimento do primeiro terminal 100% eletrificado na América Latina, o SWAP.

Segundo Estevão, o setor enfrenta desafios como a falta de padronização global para baterias e combustíveis, além da necessidade de uma infraestrutura portuária mais robusta, como dragagens adequadas e fontes de energia renováveis. Tecnologias como o shore power, que permitem aos navios conectarem-se à energia elétrica ao atracar, já disponíveis em navios da Maersk no Brasil, ainda aguardam implementação nos terminais nacionais. A executiva reforçou a necessidade de incentivos financeiros e regulatórios para fomentar a descarbonização no Brasil.

"Iniciativas como redução de valores de outorga ou condições especiais para operadores e navios que utilizam tecnologias limpas seriam fundamentais para atrair investimentos e manter a competitividade do país no comércio global", afirmou.

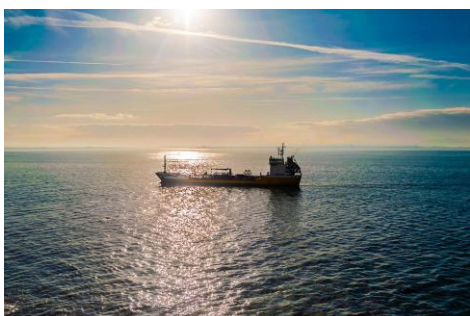
A modernização dos portos pode evitar a perda de competitividade brasileira no cenário internacional, além de gerar benefícios sociais como redução de ruídos, maior segurança para trabalhadores e diminuição de acidentes. A indústria exportadora, por exemplo, depende diretamente de uma logística sustentável para cumprir compromissos de baixo carbono. Para alcançar uma descarbonização ampla e efetiva, Estevão destacou a necessidade de um esforço conjunto entre setor privado, governos e organizações internacionais. "Ninguém consegue descarbonizar sozinho", concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/01/2025

50% DOS NAVIOS ENCOMENDADOS EM 2024 USARÃO COMBUSTÍVEL ALTERNATIVO

Da Redação | Indústria naval 04/01/2025 - 12:00



O "Green Technology Tracker", relatório recém-lançado da Clarksons Research, estima que a construção de navios encomendados no ano passado para uso com combustíveis alternativos alcançou nível recorde.

As encomendas, em seu nível mais alto desde 2007, contemplaram a opção por combustíveis alternativos em 50% dos contratos.

820 navios foram encomendados, com 62,2 milhões de GT envolvendo capacidade para combustível alternativo, um nível recorde de investimento.

A tecnologia que permite o uso de combustível duplo com GNL dominou essas encomendas e representa 70% da tonelagem com combustíveis alternativos encomendados, excluindo os gaseiros. O metanol teve participação reduzida de 30% para 14%.

A Clarksons enumera encomendas de 297 navios capazes de usar GNL, excluindo gaseiros, 118 para metanol, 25 para amônia, 72 para GLP e 12 para hidrogênio.

O Green Technology Tracker também observou que as encomendas de embarcações com um status de “prontas” para usar combustível alternativo aumentaram para cerca de um quinto de todas as encomendas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2025

SEGUNDA PESQUISA SOBRE EQUIDADE DE GÊNERO NO SETOR AQUAVIÁRIO ESTÁ ABERTO

Da Redação Portos e logística 04/01/2025 - 12:00



A pesquisa, que foi reformulada para essa edição, pode ser respondida até o dia 31 de janeiro de 2025

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) disponibilizou o questionário da 2ª Pesquisa sobre Equidade de Gênero no Setor Aquaviário. O prazo para contribuições se estende até o 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 cargos operacionais e administrativos, além de perguntas específicas para o tipo de empresa respondente.

O questionário, que foi enviado para entes regulados pela Antaq entre os dias 5 e 6 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 nos diferentes cargos da empresa. O prazo inicial de resposta era dia 15 de janeiro de 2025, porém a Antaq decidiu prorrogar a data para o dia 31 de janeiro de 2025.

A pesquisa contempla Empresas Brasileiras de Navegação (EBNs), terminais autorizados, autoridades portuárias, arrendamentos e Órgãos Gestores de Mão de Obra (Ogmo).

Pesquisa

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

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2025



AMÉRICA LATINA AUMENTA EM 22,4% CAPACIDADE DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTÊINERES EM UM ANO

Da Redação Navegação 04/01/2025 - 12:00



A capacidade empregada nas rotas oceânicas desde e para a América Latina, incluindo os serviços intrarregionais, aumentou em 853.000 TEUs. O número representa um aumento de 22,4% em um ano, segundo a Alphaliner.

16,9% da capacidade adicional foi adicionada à frota contêineira nos últimos dois meses, informa a consultoria. Os serviços de e para a região representam 15% da capacidade da frota ativa global desse tipo de navio. No mundo, a frota de navios porta-contêineres aumentou 10,6% durante os últimos dois

meses ainda segundo a Alphaliner, com cerca de 3 MTEUs de capacidade acrescentada.

1,76 MTEUs, ou os 59% desta capacidade adicional, foi absorvida pela rota Ásia-Europa, onde foram necessários muitos navios adicionais pelo Cabo de Boa Esperança para evitar o inseguro trânsito pelo Mar Vermelho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 06/01/2025