

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 004/2025
Data: 07/01/2025**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
NOVA GREVE NOS EUA PODE AFETAR GRÃOS E INDÚSTRIAS	4
MINISTRO PROJETA MELHORIA NO PORTO DE ITAJAÍ.....	4
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	5
PONTE DO FUTURO COMEÇA A SER CONSTRUÍDA NESTE MÊS NA PARAÍBA	5
CDE, ENCARGO DO SETOR ELÉTRICO, PODE AUMENTAR E SOBRAR PARA A CONTA DE LUZ DOS BRASILEIROS	6
BE NEWS – BRASIL EXPORT	8
EDITORIAL – UM NOVO VOO PARA A AVIAÇÃO CIVIL	8
NACIONAL - HUB – CURTAS - DÉFICIT COMERCIAL DO BRASIL COM OS ESTADOS UNIDOS DEVE PROTEGER PAÍS DE AMEAÇAS DE TRUMP, DIZ SECRETÁRIA.....	8
A ameaça de Trump 1	8
A ameaça de Trump 2	8
A ameaça de Trump 3	9
Queda no superávit 1	9
Queda no superávit 2	9
Queda no superávit 3	9
NACIONAL - ANAC LANÇA PAINEL PARA MONITORAR QUALIDADE EM AEROPORTOS CONCEDIDOS	9
NACIONAL - CENIPA CONCLUI ANÁLISE DE CAIXAS-PRETA DE AVIÃO QUE CAIU NO CAZAQUISTÃO.....	10
NACIONAL - GOVERNO PROJETA MAIOR ENTREGA AEROPORTUÁRIA NOS ÚLTIMOS 10 ANOS	11
NACIONAL - FERNANDO HADDAD DESCARTA ALTA DO IOF E DEFENDE CÂMBIO FLUTUANTE.....	12
NACIONAL - PETROBRAS LANÇA PRIMEIRA CHAMADA PARA AQUISIÇÃO DE BIOMETANO.....	13
REGIÃO NORTE - IBAMA IDENTIFICA FISSURAS EM TANQUE SUBMERSO NO RIO TOCANTINS.....	14
REGIÃO SUDESTE - ZPE DE UBERABA INICIA OPERAÇÃO E ATRAI INTERESSE DE EMPRESAS	15
INTERNACIONAL - BRICS ANUNCIA ADESÃO DA INDONÉSIA COMO MEMBRO PLENO EM 2025.....	16
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O PORTO DE SANTOS PRECISA PARAR?	17
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	21
CONHEÇA RONEI GLANZMANN, O NOVO CEO DA MOVEINFRA	21
BRASIL SE DESTACA COM RECORDE DE EXPORTAÇÕES DE US\$ 181,9 BILHÕES NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	21
APS INDICA ADVOGADO ANDRÉ BONINI PARA GESTOR INTERNO DO PORTO DE ITAJAÍ.....	22
MUSEU DO PORTO FICA FECHADO NESTA SEMANA PARA OBRA NO LOCAL	24
JORNAL O GLOBO – RJ.....	24
RECEITA AMPLIA FISCALIZAÇÃO SOBRE TRANSAÇÕES ACIMA DE R\$ 5 MIL POR MÊS COM NOVA REGRA DO PIX.....	24
HADDAD DIZ ACREDITAR QUE BRASIL VAI CHEGAR BEM EM 2026: 'COMENDO ATÉ FILÉ MIGNON'.....	25
HADDAD DIZ QUE PROPOSTAS DE APOSENTADORIA DOS MILITARES E LIMITAÇÃO DE “SUPERSALÁRIOS” PRECISAM SER VOTADAS PELO CONGRESSO EM 2025	25
HADDAD DIZ QUE NÃO PENSA EM SAIR DO MINISTÉRIO DA FAZENDA ATÉ 2026.....	26
HADDAD SOBRE GALÍPOLO: 'TENHO ABSOLUTA CONFIANÇA DE QUE ELE SABE QUAL É A MISSÃO DO BANCO CENTRAL'	27
TCU SUSPENDE LEILÃO DE PONTE QUE LIGA BRASIL A ARGENTINA POR INDÍCIOS DE IRREGULARIDADE	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	29
A GRANDE VILÃ DA POLUIÇÃO NA INDÚSTRIA ENFRENTA UM DESAFIO MULTIBILIONÁRIO PARA A DESCARBONIZAÇÃO	29
ANÁLISE - CONTAS DESARRUMADAS E JUROS ALTOS SEGUEM NO HORIZONTE COM LULA GASTADOR	32
HADDAD DIZ QUE DÉFICIT PRIMÁRIO DE 2024 FICARÁ EM 0,1% DO PIB E DEFENDE MUDANÇA NA COMUNICAÇÃO	33
VEJA O QUE SIDERÚRGICAS E FORNECEDORA DE MINÉRIO ESTÃO FAZENDO PARA REDUZIR AS EMISSÕES DE CO ₂	34
EMPREITEIRA QUE VAI REFAZER PONTE QUE CAIU JÁ FOI FLAGRADA PAGANDO PROPINA A EX-CHEFE DO DNIT	38
VALOR ECONÔMICO (SP).....	42
HUGO MOTTA ADOTA DISCURSO EM TOM ALINHADO AO MERCADO	42
GOVERNO RETOMA DEFESA DA AGENDA MICROECONÔMICA.....	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	44
APS SELECIONA EMPRESA PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO ANUAL	45
PROJETO CRIA PLANO PARA CONSERVAÇÃO DE RIOS E NAVEGABILIDADE NA AMAZÔNIA	45
CRISE NO PORTO DE ITAJAÍ: MEDIDAS EMERGENCIAIS E A LUTA PELA RECUPERAÇÃO.....	46
CINGAPURA ANUNCIA ISENÇÃO DE TAXAS PORTUÁRIAS PARA EMBARCAÇÕES COM TECNOLOGIAS DE EMISSÃO ZERO	47
MSC LIDERA RANKING DAS MAIORES COMPANHIAS MARÍTIMAS DE 2024.....	48



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 004/2025
Página 3 de 49
Data: 18/12/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ARGENTINA TERÁ NOVO TERMINAL PORTUÁRIO COM INVESTIMENTO DE US\$ 600 MILHÕES.....	48
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	49
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	49



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NOVA GREVE NOS EUA PODE AFETAR GRÃOS E INDÚSTRIAS

As negociações serão retomadas nesta terça-feira
Por EC-Dow Jones Newswires



(Alex Brandon/Associated Press/Estadão Conteúdo)

Analistas alertam que uma possível retomada da greve pelos trabalhadores da International Longshoremen's Association (ILA) em portos nos Estados Unidos, a partir do próximo dia 15, pode ter um impacto maior nas indústrias norte-americanas, incluindo os grãos.

Em outubro, uma greve de três dias - deflagrada após impasses sobre a extensão dos contratos - paralisou portos da Costa Leste e da Costa do Golfo, incluindo o Porto de

Nova Iorque e Nova Jérsei e o Porto de Savannah, na Geórgia.

A primeira greve afetou apenas os embarques de contêineres - nos Estados Unidos, grande parte dos grãos é transportada a granel. Mas, se a possível greve durar mais dias que movimento do ano passado, os atrasos também podem afetar o comércio de grãos, destacaram analistas.

Retomada de negociações

Trabalhadores portuários do país e seus empregadores concordaram em retomar as negociações formais hoje, de acordo com fontes familiarizadas com as negociações. A liderança sindical ameaça realizar uma nova paralisação a partir do dia 15, quando expira o contrato atual.

No ano passado, a greve terminou depois que os empregadores, sob pressão da administração Joe Biden, concordaram com um aumento salarial provisório de 62% ao longo de seis anos. As duas partes concordaram em estender o contrato por três meses enquanto negociavam outras questões, como o uso de automação nos portos.

Posicionamento

O presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, expressou apoio à ILA, o que pode encorajar os trabalhadores.

As negociações fracassaram em novembro, quando os líderes sindicais se irritaram com os planos dos empregadores de expandir o uso de máquinas semiautomáticas nos portos. Trump, em dezembro, disse que a automação ameaça empregos e que as empresas de transporte marítimo com sede no exterior, que controlam o grupo de empregadores, deveriam investir em salários em vez de máquinas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/01/2025

MINISTRO PROJETA MELHORIA NO PORTO DE ITAJAÍ

Para Silvio Costa Filho, gestão provisória da Autoridade Portuária de Santos devolverá protagonismo ao porto
Por ATribuna.com.br

Sob gestão da Autoridade Portuária de Santos (APS) desde a semana passada, o Porto de Itajaí, em Santa Catarina, tem potencial para voltar a ser um dos principais complexos logísticos do País na

movimentação de contêineres. A afirmação é do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, cuja pasta, após amplo debate com os agentes do setor, federalizou o porto catarinense depois de mais de duas décadas de gestão municipal.



Porto de Itajaí será comandado pela APS até o final de 2025, com previsão de ampliação das atividades (Divulgação)

“Estamos realizando um trabalho conjunto com a sociedade e todo setor portuário, com objetivo de resgatar o que mais importa para gente: o desenvolvimento da cidade (de Itajaí), a melhora na qualidade de vida dos moradores, a geração de novos postos, o aumento da renda e a continuidade das operações portuárias”.

Para o ministro, o retorno da gestão à União vai garantir a ampliação das atividades no complexo, o que deve elevar a economia local. Quando teve suas atividades paralisadas em 2022, a intenção da União era privatizar o Porto de Itajaí, que demitiu cerca de 2 mil funcionários. Parte dos trabalhadores retornou no ano seguinte, quando o Governo Federal abriu mão da proposta e assinou um contrato provisório para retomada dos serviços.

“Estamos trabalhando para fortalecer a competitividade logística, facilitar a otimização de rotas e operações e melhorar a eficiência no atendimento ao mercado internacional. Com a APS (no comando), vamos avançar no fortalecimento de Itajaí, para que o porto possa voltar a operar o que se viu em um passado recente”, acrescentou.

Antes reconhecido como um dos maiores exportadores de grãos do Brasil, o Porto de Itajaí será alvo de ações direcionadas por parte do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para modernização da infraestrutura. Mesmo sendo administrado pela APS, todos os valores de tarifas e taxas relacionadas à movimentação do Porto de Itajaí ficarão na cidade catarinense.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/01/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

PONTE DO FUTURO COMEÇA A SER CONSTRUÍDA NESTE MÊS NA PARAÍBA

Segundo o DER-PB, o complexo rodoviário que interligará Cabedelo, Santa Rita e Lucena será a maior obra viária realizada na Paraíba, com quase meio bilhão de reais de investimento

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Segundo simulação do DER-PB, a ponte passará por cima do Rio Paraíba em dois pontos e a previsão de conclusão é o último trimestre de 2026. Foto: Reprodução/Governo da Paraíba

Com projeto orçado em R\$ 465,5 milhões, as obras do Complexo Rodoviário Ponte do Futuro devem ser iniciadas ainda neste mês de janeiro. A estrutura viária ligará as cidades de Cabedelo, Santa Rita e Lucena, na Região Metropolitana de João Pessoa, fortalecendo o turismo e facilitando a logística para acesso ao Porto de Cabedelo. O

anúncio foi feito pelo governo paraibano durante evento realizado no Centro de Convenções de João Pessoa na segunda-feira (6).

O projeto tem investimento de R\$ 465,5 milhões e consiste na construção de duas pontes, a primeira com 2 km ligando a BR-230 a BR-101 Norte, com pista de 7,2 metros, pista de passeio com 3,3 metros, ciclovia de 2,5 metros e acostamento de 2,5 metros, além de um mirante para ver o pôr do sol no Jacaré.

Na assinatura do contrato da obra, em agosto, o superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem da Paraíba (DER-PB), Carlos Pereira, destacou que a Ponte do Futuro será a maior obra da história do estado. Na época, a empresa A.Gaspar, responsável pela execução da obra, afirmou que seriam gerados entre 600 e 800 empregos diretos.

A ponte passará por cima do Rio Paraíba em dois pontos, uma vez que segue de Cabedelo até a Ilha Stuart, em Santa Rita, e da Ilha Stuart até a PB-011, antes do acesso ao Forte Velho, ainda em Santa Rita.

Já a segunda terá uma extensão de 420 metros e será construída sobre o Rio da Guia, em Lucena, tendo ainda, um viaduto sobre a linha férrea, com 40 metros, cujos trabalhos de fundações já foram iniciados.

De acordo com o secretário de Infraestrutura, Deusdete Queiroga, a obra da ponte Cabedelo-Lucena já possui licenciamento ambiental e tem as autorizações necessárias para o seu início. A expectativa do governo é de que construção seja concluída no último trimestre de 2026.

O complexo também contará com um prolongamento da PB-011, de Forte Velho a Lucena, com 11,2 km de extensão, até o entroncamento com a PB-019; e adequação de PB-025 até o entroncamento da BR-101, com extensão de 500 metros.

O acesso para a ponte, para quem sai de Cabedelo, será feito no km 9,64 da BR-230, no bairro de Intermars, próximo ao início do Viaduto de Intermars, no sentido João Pessoa – Cabedelo.

Reforço portuário da Paraíba

Um dos propósitos da construção da ponte é melhorar o acesso ao Porto de Cabedelo, que em 2024 atingiu recorde de movimentações, com 1,5 milhão de toneladas.

Além do projeto da ponte, existem outros investimentos planejados para a melhora da logística do ancoradouro. Entre eles 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.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 07/01/2025

CDE, ENCARGO DO SETOR ELÉTRICO, PODE AUMENTAR E SOBRAR PARA A CONTA DE LUZ DOS BRASILEIROS

Os subsídios respondem por 13,80% da conta de luz dos consumidores residenciais no Brasil

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



Os subsídios contribuem para a alta do preço da energia dos consumidores residenciais no Brasil. Foto: Divulgação

Um dos principais encargos do setor elétrica, a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) pode ter um aumento de R\$ 3,4 bilhões, saindo de um orçamento de R\$ 37,2 bilhões em 2024 para R\$ 40,6 bilhões em 2025. A variação será de 9,23%, enquanto a inflação acumulada ficou em 4,29% no ano passado, segundo o IPCA do IBGE. O aumento “representa um novo choque sobre as condições

de competitividade dos consumidores de energia e ameaça a sustentabilidade do setor”, informa uma avaliação feita pela Associação Nacional dos Consumidores de Energia (Anace).

Os brasileiros pagaram R\$ 40,9 bilhões em subsídios na conta de energia em 2024 e isso representou, em média, 13,80% da conta de luz dos consumidores residenciais, segundo informações do subsidiômetro da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que regula o setor.

“É inacreditável que, de um ano para o outro, os consumidores tenham de arcar com um reajuste de mais de 18% no valor que pagam pelo encargo. Estamos chegando num ponto em que o consumidor simplesmente não terá mais condições de pagar a conta”, afirma o diretor-presidente da Anace, Carlos Faria. O executivo estava se referindo ao aumento previsto para a CDE-Uso que vai corresponder a R\$ 36,5 bilhões dos R\$ 40,6 bilhões previstos pela Aneel para toda a CDE em 2025.

A CDE-Uso é a parte do encargo rateada pelos consumidores de energia elétrica por meio da conta de luz paga mensalmente. Este valor com o reajuste de 18% serviu de base para as quotas provisórias da CDE-Uso aprovadas no dia 10 de dezembro pela Aneel para serem recolhidas a partir de janeiro, de acordo com o próprio site da agência. Quando o valor final da CDE 2025 for definido pela Agência, o que provavelmente ocorrerá em fevereiro, as quotas serão corrigidas, de acordo com informações da Aneel.

Ainda segundo informações da Aneel, a principal razão do aumento do orçamento da CDE diz respeito aos descontos custeados por meio das tarifas, principalmente aqueles para os consumidores que estão no Ambiente de Contratação Livre (ACL) também chamado de mercado livre e compram a energia de fontes incentivadas, como a solar e a eólica. Os consumidores do mercado livre escolhem o seu fornecedor de energia e pagam, em média, 30% mais barato na conta de luz. Os consumidores residenciais não podem fazer o mesmo.

A CDE banca várias políticas públicas como a tarifa social da baixa renda, a universalização do serviço, subsídio do carvão mineral, conta de consumo dos combustíveis (CCC) dos sistemas isolados, como o da Amazônia, entre outros. No Brasil, um dos fatores que mais contribui para a alta do preço da conta de luz aos consumidores residenciais são os subsídios embutidos no serviço.

Os subsídios e a conta de luz

A Aneel abriu uma consulta pública em dezembro último informando os novos valores da CDE. A Anace vai analisar a documentação colocada em consulta pública para identificar alternativas de redução deste aumento e enviar estas sugestões para a agência. “O pior é que, não obstante observarmos ano a ano aumentos repetidamente superiores à inflação, as discussões no Congresso Nacional seguem pródigas na prorrogação ou estabelecimento de novos subsídios para os consumidores pagarem por meio de encargos”, cita Carlos Faria.

A Anace defende que seja feita uma revisão completa dos subsídios, com a manutenção apenas daqueles que fazem sentido em termos de políticas públicas, bem como que seja suspensa a prática de criação de novos encargos por meio de “jabutis” em projetos no Legislativo. “E, mesmo no caso dos subsídios que dizem respeito a políticas públicas, como a tarifa social de baixa renda, os valores não caberiam aos consumidores, mas sim ao Tesouro”, argumenta a diretora de Assuntos Técnicos e Regulatórios da entidade, Mariana Amim.

A Consulta Pública sobre os valores a serem fixados pela CDE é a de nº 038/2024 e vai receber contribuições até 24 de janeiro pelo e-mail cp038_2024@aneel.gov.br.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 07/01/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM NOVO VOO PARA A AVIAÇÃO CIVIL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O anúncio do ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, sobre a entrega de mais de 30 aeroportos em 2025, marca um novo capítulo na história da aviação civil brasileira. A ambiciosa meta de modernizar e ampliar a infraestrutura aeroportuária do País, com um investimento de quase R\$ 3 bilhões, demonstra o compromisso do Governo em conectar o Brasil e impulsionar o desenvolvimento regional.

A iniciativa de modernizar aeroportos em grandes centros urbanos, como São Paulo e Rio de Janeiro, é fundamental para atender à crescente demanda por transporte aéreo e garantir a fluidez das operações. No entanto, o foco do governo em fortalecer a aviação regional é ainda mais relevante. Ao investir em aeroportos menores e em regiões mais remotas, o Governo pode promover a inclusão social e econômica, conectando cidades que antes estavam isoladas e estimulando o desenvolvimento regional.

A expansão da malha aérea brasileira trará diversos benefícios para o País. Além de facilitar a vida dos brasileiros, conectando pessoas e cidades, a modernização dos aeroportos irá gerar empregos, estimular o turismo e facilitar o transporte de cargas, contribuindo para o desenvolvimento econômico da Nação.

No entanto, é fundamental que a expansão da infraestrutura aeroportuária seja acompanhada de políticas públicas que garantam a sustentabilidade do setor. A regulamentação do mercado aéreo, a promoção da concorrência e a definição de padrões de qualidade são essenciais para garantir que os benefícios da expansão da malha aérea cheguem a todos os brasileiros.

Além disso, é preciso que o Governo continue investindo em infraestrutura aeroportuária nos próximos anos. A meta de construir ou reformar 130 aeroportos em cinco anos é ambiciosa, mas necessária para garantir que o Brasil tenha uma infraestrutura aeroportuária moderna e eficiente.

Nesse cenário, a expansão da infraestrutura aeroportuária brasileira é uma notícia positiva para o País. Ao investir em novos aeroportos e modernizar os existentes, o Governo está promovendo o desenvolvimento regional, estimulando a economia e melhorando a qualidade de vida dos brasileiros. No entanto, é fundamental que essa expansão seja feita de forma planejada e sustentável, garantindo que os benefícios cheguem a todos os brasileiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/01/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - DÉFICIT COMERCIAL DO BRASIL COM OS ESTADOS UNIDOS DEVE PROTEGER PAÍS DE AMEAÇAS DE TRUMP, DIZ SECRETÁRIA

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

A AMEAÇA DE TRUMP 1

O déficit comercial do Brasil com os Estados Unidos deverá contribuir para que o País fique fora do foco da elevação de tarifas prometida pelo presidente eleito, Donald Trump, disse nessa segunda-feira a secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Tatiana Prazeres. Segundo Tatiana, o governo brasileiro pretende trabalhar para manter e aprofundar os vínculos econômicos com a maior economia do planeta.

A AMEAÇA DE TRUMP 2

Conforme as estatísticas do Mdic, em 2024, o Brasil teve pequeno déficit comercial de US\$ 253 milhões com os Estados Unidos. O país exportou US\$ 40,330 bilhões e importou US\$ 40,583 bilhões

no ano passado, o que torna os Estados Unidos o segundo maior parceiro comercial do Brasil, o segundo maior destino das mercadorias brasileiras e a terceira maior fonte de importações.

A AMEAÇA DE TRUMP 3

“O Brasil, na contabilidade do próprio governo americano, somando-se bens e serviços, responde pelo sexto superávit comercial dos Estados Unidos. A questão do superávit ou déficit comercial é algo que parece chamar a atenção do próximo governo dos Estados Unidos e, nesse quesito, o fato de que os americanos acumulam superávit com o Brasil deveria ser levado em conta”, disse a secretária na apresentação dos dados da balança comercial de 2024.

QUEDA NO SUPERÁVIT 1

A queda no preço de diversos produtos agrícolas e o crescimento das importações decorrente da recuperação econômica fizeram o superávit da balança comercial (exportações menos importações) cair em 2024. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), o país exportou US\$ 74,552 bilhões a mais do que importou no ano passado.

QUEDA NO SUPERÁVIT 2

O resultado representa queda de 24,6% em relação a 2023, quando o saldo da balança comercial tinha batido recorde e registrado superávit de US\$ 98,903 bilhões. Mesmo assim, é o segundo maior saldo anual positivo desde o início da série histórica, em 1989.

QUEDA NO SUPERÁVIT 3

No ano passado, o país exportou US\$ 337,036 bilhões, com recuo de apenas 0,8% em relação ao recorde de exportações de US\$ 339,696 bilhões registrado em 2023. Em contrapartida, as importações cresceram 9% e encerraram 2024 em US\$ 262,484 bilhões, contra US\$ 240,793 bilhões em 2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/01/2025

NACIONAL - ANAC LANÇA PAINEL PARA MONITORAR QUALIDADE EM AEROPORTOS CONCEDIDOS

Ferramenta avalia mensalmente serviços prestados em 29 terminais e busca elevar padrões de atendimento

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O painel tem como principal objetivo garantir que os aeroportos sob concessão ofereçam serviços de alto padrão para os usuários do transporte aéreo e para as companhias aéreas (Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil)

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) apresentou um novo painel digital que irá monitorar a qualidade dos serviços prestados em 29 aeroportos brasileiros administrados por concessionárias privadas. O Painel Indicadores de Qualidade de Serviço em Aeroportos Concedidos reúne informações detalhadas sobre o

desempenho mensal de cada terminal, com dados intuitivos e acessíveis para passageiros e operadores do setor aéreo.

O painel tem como principal objetivo garantir que os aeroportos sob concessão ofereçam serviços de alto padrão para os usuários do transporte aéreo e para as companhias aéreas. Os dados também permitem à Anac verificar o cumprimento dos contratos de concessão. Terminais que apresentarem desempenho abaixo das metas estabelecidas poderão ser penalizados, enfrentando multas ou ajustes tarifários.

Os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) são organizados em três categorias principais:

1. Serviços diretos: Inclui métricas como tempo de espera nas filas de segurança e atendimento a passageiros com necessidades especiais (PNAE).
2. Disponibilidade de equipamentos: Mede o percentual de tempo em que equipamentos essenciais, como esteiras e elevadores, estão funcionando plenamente.
3. Satisfação dos passageiros: Avaliada com base em pesquisas realizadas por empresas especializadas, utilizando uma escala de 1 (péssimo) a 5 (muito bom).

Os resultados são obtidos por meio de cálculos simples, como médias aritméticas, para criar uma visão clara e objetiva sobre o desempenho de cada aeroporto.

Impacto

Além de acompanhar a qualidade dos serviços, os passageiros podem utilizar canais específicos para relatar problemas. As manifestações podem ser enviadas diretamente para a ouvidoria da concessionária responsável pelo aeroporto ou pelas plataformas governamentais como o Consumidor.gov.br e o Fala.BR. Segundo a Anac, essas ferramentas reforçam a transparência e dão voz aos usuários.

Segundo a Anac, o painel não é apenas um instrumento de fiscalização, mas também uma ferramenta para identificar oportunidades de melhoria. “Esse sistema proporciona uma avaliação contínua da qualidade, promovendo uma experiência mais satisfatória para os passageiros e incentivando as concessionárias a buscarem a excelência”, destacou a agência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/01/2025

NACIONAL - CENIPA CONCLUI ANÁLISE DE CAIXAS-PRETAS DE AVIÃO QUE CAIU NO CAZAQUISTÃO

Dados extraídos em Brasília auxiliam na investigação sobre a queda de aeronave fabricada pela Embraer, que resultou na morte de 38 pessoas

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Acidente resultou na morte de 38 pessoas (Foto: Reprodução/via Reuters)

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), vinculado à Força Aérea Brasileira (FAB), finalizou em Brasília (DF) a extração, aquisição e validação dos dados das caixas-pretas do Embraer 190 que caiu no Cazaquistão no dia 25 de

dezembro. As caixas-pretas contêm os registros da comunicação de voz e dados operacionais do voo.

Esses itens são considerados essenciais para investigar a causa do acidente que resultou na morte de pelo menos 38 pessoas, entre os 67 ocupantes da aeronave, incluindo cinco tripulantes. O jato, fabricado no Brasil pela Embraer, era operado pela Azerbaijan Airlines e seguia de Baku, no Azerbaijão, para Grozny, na Rússia, quando se desviou da rota e caiu no lado oposto ao Mar Cáspio.

De acordo com informações divulgadas pela FAB na segunda-feira (6), todo o material recuperado foi encaminhado à agência de investigação do Cazaquistão, responsável por liderar os esforços para esclarecer o ocorrido. Relatos da imprensa internacional levantam a hipótese de que o avião pode ter sido atingido pelas defesas antiaéreas russas, ativadas em resposta a drones ucranianos.

Tecnologias

Os trabalhos no Cenipa foram realizados em seu laboratório especializado, equipado com tecnologias avançadas para análises técnicas. Entre os recursos utilizados estão microscópios e sistemas de realidade virtual, que permitem recriar o cenário do voo em três dimensões.

A primeira etapa incluiu a remoção das placas de memória das caixas-pretas, seguidas por uma análise detalhada dos componentes e recuperação eletrônica dos dados. Informações como comunicações na cabine, comandos dos pilotos e parâmetros de voo – incluindo altitude, velocidade e trajetória – foram extraídas.

Com o auxílio do simulador de voo, os especialistas conseguiram transformar os dados em uma animação que recria as condições imediatamente anteriores ao acidente. Essa reconstrução ajuda a entender com maior precisão o que aconteceu durante o voo, oferecendo subsídios para a investigação internacional.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/01/2025

NACIONAL - GOVERNO PROJETA MAIOR ENTREGA AEROPORTUÁRIA NOS ÚLTIMOS 10 ANOS

Segundo ministro, o objetivo é que mais de 30 terminais estejam disponíveis em 2025, contemplando novas obras e requalificações

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatizou a importância de ampliar a infraestrutura tanto em grandes capitais quanto no fortalecimento da aviação regional (Foto: José Cruz/Agência Brasil)

O Governo Federal projeta a entrega de mais de 30 aeroportos em 2025, contemplando novas obras e requalificações. A estimativa foi revelada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, durante entrevista ao

programa A Voz do Brasil, na última semana. Segundo ele, essa será a maior entrega do setor nos últimos 10 anos, resultado de um investimento de quase R\$ 3 bilhões.

“O presidente Lula, nesses próximos 12 meses, vai fazer a maior entrega aeroportuária dos últimos 10 anos. Estamos entregando, entre novos e requalificados, mais de 30 aeroportos no Brasil”, destacou Costa Filho.

O ministro também enfatizou a importância de ampliar a infraestrutura tanto em grandes capitais quanto no fortalecimento da aviação regional. “Além de a gente estar estruturando grandes aeroportos, estamos requalificando e investindo nos aeroportos estratégicos, que ficam nas regiões metropolitanas, e o Governo está tendo o olhar para a aviação regional”, afirmou.

Em um horizonte de cinco anos, o plano do Governo inclui a construção ou reforma de até 130 aeroportos regionais, por meio de obras da Infraero, iniciativas do Ministério de Portos e Aeroportos e o Plano de Aviação Regional. “Juntando obras da Infraero, aeroportos em andamento do Ministério de Portos e Aeroportos e o Plano de Aviação Regional, a gente espera que em cinco anos, para além desses 30 entregues neste ano, possamos fazer mais de 100 novos aeroportos por todo o país”, completou o ministro.

Em novembro, sete aeroportos da Região Norte foram modernizados, incluindo os de Porto Velho (RO), Manaus (AM), Tefé (AM), Tabatinga (AM), Boa Vista (RR), Rio Branco (AC) e Cruzeiro do Sul (AC), com um total de R\$ 1,4 bilhão investido.

Outros aeroportos em modernização incluem o de Goiânia (GO), que recebeu R\$ 65 milhões pelo Novo PAC, e o de Teresina (PI), com R\$ 166 milhões. Já o Aeroporto de Congonhas (SP), o segundo maior do Brasil, está em fase inicial de obras e contará com R\$ 2,4 bilhões em investimentos. “Vai mudar completamente a realidade do aeroporto que hoje é o coração do Brasil”, afirmou Costa Filho.

Voa Brasil

Silvio Costa Filho também falou sobre o programa Voa Brasil. A iniciativa destinada a aposentados do INSS que não viajaram nos últimos 12 meses já emitiu mais de 23 mil passagens aéreas em cinco meses. Desenvolvido em parceria com o setor privado, o projeto oferece passagens aéreas por R\$ 200 e não utiliza recursos públicos

“É a primeira vez que se tem um programa social de inclusão, sobretudo para idosos. É um programa exitoso e, mais do que isso, sem um real de recursos públicos. Foi construído coletivamente com o setor produtivo, com as companhias aéreas e a gente quer, cada vez mais, ampliar”, ressaltou o ministro.

Para 2025, o Voa Brasil pretende incluir estudantes do Prouni e do Fies como beneficiários.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/01/2025

NACIONAL - FERNANDO HADDAD DESCARTA ALTA DO IOF E DEFENDE CÂMBIO FLUTUANTE

Ministro da Fazenda atribui acomodação do dólar a fatores externos e reforça foco na base fiscal e na reforma tributária para 2025

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Dólar está relacionado ao mercado externo, em especial às declarações do presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump (Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil)

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, negou na segunda-feira (6) a possibilidade de o Governo Federal aumentar o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para conter a alta do dólar. Segundo ele, o câmbio está passando por uma “acomodação natural” no início do ano.

“Tem um processo de acomodação natural [do câmbio]. Houve um estresse no fim do ano passado no mundo todo e aqui também no Brasil”, afirmou Haddad, após reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tratar do atraso no Orçamento de 2025.

Para o ministro, o recuo do dólar está relacionado ao mercado externo, em especial às declarações do presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump, que, segundo Haddad, “moderaram propostas feitas ao longo da campanha eleitoral”.

“É natural que as coisas se acomodem, mas não existe discussão sobre mudar o regime cambial no Brasil e nem de aumentar imposto com esse objetivo”, destacou Haddad. Ele reforçou que o Governo está focado na recomposição da base fiscal com propostas que já estão em tramitação no Congresso, sem recorrer ao IOF para elevar a arrecadação.

Atualmente, o Brasil opera em regime de câmbio flutuante, com intervenções do Banco Central em momentos de disfuncionalidade do mercado.

Reforma tributária

Haddad também comentou sobre a segunda fase da reforma tributária, que prevê mudanças no Imposto de Renda. Ele afirmou que a proposta de ampliar a faixa de isenção para R\$ 5 mil, com a

introdução de uma alíquota na fonte para rendimentos acima de R\$ 50 mil, será discutida somente após as eleições dos novos presidentes da Câmara e do Senado e a aprovação do Orçamento de 2025 pelo Congresso.

“Nossa prioridade neste momento é a votação do Orçamento”, disse o ministro. “Mas a discussão [sobre o Imposto de Renda] está programada para 2025 e ela tem de acontecer em 2025”, completou.

Em dezembro, durante um encontro com jornalistas, Haddad explicou que “inconsistências” nos modelos estatísticos da Receita Federal sobre o Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) atrasaram o envio do projeto ao Congresso. Ele informou que espera receber nesta segunda-feira as atualizações necessárias da Receita para dar continuidade aos ajustes.

Fonte: BÉ NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/01/2025

NACIONAL - PETROBRAS LANÇA PRIMEIRA CHAMADA PARA AQUISIÇÃO DE BIOMETANO

Iniciava busca acelerar a transição energética com contratos de até 11 anos e foco na descarbonização das operações

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) informou que o petróleo caminha para fechar o ano como principal produto da pauta exportadora brasileira pela primeira vez na série histórica iniciada em 1997. Foto: Tânia Rego/Agência Brasil

A Petrobras lançou na segunda-feira (6) sua primeira chamada de propostas para aquisição de biometano. Essa iniciava, considerada pioneira pela estatal, está alinhada aos objetivos da companhia de reduzir a pegada de carbono em suas operações, consolidando um portfólio robusto e competitivo em produtos energéticos mais sustentáveis

A chamada prevê a contratação com entregas a partir de 2026 e prazos contratuais de até 11 anos, contemplando diferentes pontos de entrega, como refinarias, usinas termelétricas, malha de transporte e distribuição. O objetivo é não apenas a aquisição do insumo, mas também o levantamento das condições comerciais oferecidas pelo mercado, conforme o mandato de descarbonização criado pela chamada Lei do Combustível do Futuro.

“Dentro dos conceitos da transição energética justa, se a empresa obtiver sinalização positiva dos produtores quanto às condições de competitividade e oferta desse insumo, a Petrobras pode adquirir volumes três a quatro vezes maiores do que a produção média diária de biometano do país, que é de cerca de 220 mil m³/dia, conforme registros públicos da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis)”, destacou Maurício Tolmasquim, diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras.

A estatal acredita que o processo tem potencial para impulsionar investimentos na cadeia produtiva do biometano, envolvendo segmentos como agroindústria e aterros sanitários.

A chamada será realizada em duas fases. A primeira etapa, de caráter não vinculante, demanda a apresentação de propostas comerciais com informações detalhadas, como origem do biometano, sazonalidade de produção, meios de movimentação e cronogramas previstos. A segunda fase, prevista para iniciar em maio de 2025, será dedicada à negociação comercial para aquisição do insumo.

Todos os fornecedores deverão apresentar certificados de garantia de origem e atender aos requisitos e padrões de qualidade estabelecidos pela ANP. Também serão aceitas propostas para aquisição apenas dos certificados de garantia de origem, ampliando a participação de produtores em pequena escala ou localizados em áreas com desafios logísticos para entrega direta.

Os termos para participação na chamada de propostas estão descritos no regulamento disponível no site da Petrobras, na seção “Negócios”. O processo será conduzido por meio do Portal de Compras Eletrônicas Petronect. Empresas interessadas que ainda não possuam cadastro devem acessar o site www.petronect.com.br e clicar na opção “Cadastre-se na Petrobras” para iniciar o registro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/01/2025

REGIÃO NORTE - IBAMA IDENTIFICA FISSURAS EM TANQUE SUBMERSO NO RIO TOCANTINS

Órgão solicitou um relatório à empresa proprietária do veículo, que transportava 23 mil litros de ácido sulfúrico

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Mergulhadores trabalham no Rio Tocantins: apesar da descoberta, o Ibama informou que “até o momento, os parâmetros avaliados estão dentro da normalidade para água doce”

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) confirmou nesta segunda-feira (6) a existência de fissuras no tanque de um dos caminhões que afundou no Rio Tocantins após o desabamento da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, que liga o Tocantins ao

Maranhão. O veículo da empresa Pira-Química continha 23 mil litros de ácido sulfúrico.

A informação preliminar foi constatada por mergulhadores que identificaram, na última sexta-feira (3), a presença de duas fissuras no tanque, após a suspeita de um possível vazamento levantada pela equipe da Marinha do Brasil que atua na operação de busca e resgate das vítimas. De acordo com o Ibama, foi solicitado relatório oficial das informações obtidas no local pela equipe da Pira-Química, que deverá ser concluído até esta quinta-feira (9).

Apesar da descoberta, o Ibama informou que “até o momento, os parâmetros avaliados estão dentro da normalidade da ponte, não foi constatado impacto à fauna local”. As análises da qualidade da água estão sendo realizadas diariamente pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico, em conjunto com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais do Maranhão.

Além disso, o acompanhamento da emergência ambiental envolve servidores do Centro Nacional de Emergências Ambientais e Climáticas e das superintendências do Ibama nos estados do Maranhão e Tocantins.

Outros dois caminhões carregados de produtos perigosos também foram arrastados para o fundo do rio. Um deles, da empresa Videira, transportava 40 mil litros de ácido sulfúrico, mas a análise visual feita por mergulhadores indicou que o tanque permanece intacto.

Já o terceiro caminhão, da empresa Suminoto, carregava bombonas de agrotóxicos. O Ibama informou que a sondagem dessa carga será realizada ainda hoje por mergulhadores contratados pela própria empresa.

O Ibama notificou as empresas envolvidas, assim como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), para a apresentação de Planos de Atendimento à Emergência (PAEs). Esses planos devem incluir análises de riscos para a retirada dos caminhões e das cargas submersas.

Desabamento

A ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira desabou na tarde do dia 22 de dezembro, interrompendo a ligação pela BR-226 entre Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA). Desde então, equipes do Corpo de Bombeiros, empresas privadas e autoridades estão envolvidas nas buscas, utilizando embarcações, helicópteros e viaturas para localizar as três vítimas ainda desaparecidas.

Enquanto isso, o trânsito entre os dois municípios está sendo feito por rotas alternativas: duas opções para veículos leves e três para veículos pesados. O Dnit também planeja estabelecer o fluxo de balsas para carros de passeio, ambulâncias e caminhonetes, sem custos aos usuários. O serviço entrará em operação após o término da operação de busca e resgate.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/01/2025

REGIÃO SUDESTE - ZPE DE UBERABA INICIA OPERAÇÃO E ATRAI INTERESSE DE EMPRESAS

Novo polo exportador do Sudeste começa a operar com grande adesão e promete expansão com 62 lotes planejados

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A ZPE da cidade mineira oferece, nesta primeira etapa, dez lotes disponíveis, com novas áreas e infraestrutura planejadas para expansão conforme as vagas forem ocupadas

A primeira Zona de Processamento de Exportação (ZPE) das regiões Sul e Sudeste do Brasil já começa a impulsionar o setor empresarial em Uberaba, Minas Gerais. Denominada ZPE Dr. Renato Miranda Caetano Borges, a área foi oficialmente aberta em dezembro, em cerimônia que contou com a presença de autoridades federais, estaduais e

municipais. Desde então, seis empresas já solicitaram autorização para iniciar obras de instalação no local.

De acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Inovação de Uberaba, outras companhias também devem formalizar seus pedidos no início deste ano, enquanto aguardam os últimos trâmites administrativos.

AZPE de Uberaba oferece, nesta primeira etapa, dez lotes disponíveis, com novas áreas e infraestrutura planejadas para expansão conforme as vagas forem ocupadas. No total, o projeto contempla 62 lotes, distribuídos em três vias principais, com futuras liberações condicionadas a processos de licitação. Para acelerar a ocupação, o município está realizando busca avá por novos investidores.

Fábio Pucci Martins, secretário-executivo do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), destacou o que entende ser um bom momento para o regime de exportação no Brasil, com a aprovação de nove novas empresas para ZPEs em funcionamento, totalizando R\$ 26 bilhões em investimentos esperados.

“Estamos verificando um aumento da atratividade para os investidores, especialmente com a flexibilização do limite mínimo das exportações para situações de contingência, enquanto se mantém a orientação exportadora das ZPE como princípio basilar, conforme cancelado pela decisão recente do Supremo Tribunal Federal”, afirmou Pucci durante a inauguração.

Empresas instaladas em ZPEs têm acesso a isenções tributárias significativas. Durante a produção voltada para exportação, são suspensos os pagamentos de IPI, PIS/Cofins, Imposto de Importação e Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Caso o produto final seja exportado, esses tributos são convertidos em isenção ou alíquota zero.

A aprovação de projetos industriais, no entanto, depende de rigorosos critérios definidos pelo CZPE, que garantem a viabilidade econômica e o alinhamento dos empreendimentos ao objetivo exportador das ZPEs.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/01/2025

INTERNACIONAL - BRICS ANUNCIA ADESÃO DA INDONÉSIA COMO MEMBRO PLENO EM 2025

Maior economia do Sudeste Asiático se junta ao bloco, que busca ampliar cooperação entre economias emergentes

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Com mais de 284 milhões de habitantes, a Indonésia é a maior economia do Sudeste Asiático e a 10ª do mundo em paridade de poder de compra, segundo o Banco Mundial (Foto: Reprodução/Governo Federal)

O Brics, bloco econômico que reúne grandes economias emergentes como Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, anunciou na segunda-feira (6) que a Indonésia será o primeiro país a se tornar membro pleno em

2025. Com mais de 284 milhões de habitantes, o país é a maior economia do Sudeste Asiático e a 10ª maior do mundo em paridade de poder de compra, segundo o Banco Mundial.

“O governo brasileiro saúda o governo indonésio por seu ingresso no Brics. Detentora da maior população e da maior economia do Sudeste Asiático, a Indonésia partilha com os demais membros do grupo o apoio à reforma das instituições de governança global e contribui positivamente para o aprofundamento da cooperação do Sul Global, temas prioritários para a presidência brasileira do Brics”, afirmou o Ministério das Relações Exteriores em comunicado oficial.

Além da Indonésia, outros nove países estão na expectativa de ingressar no Brics ao longo deste ano, entre eles Cuba, Bolívia, Malásia e Tailândia, seja como membros plenos ou parceiros estratégicos. O Brasil, que assumiu a presidência rotativa do bloco no dia 1º de janeiro, liderará as discussões até 31 de dezembro de 2025.

A decisão de incluir a Indonésia foi formalizada na cúpula de Joanesburgo, realizada na África do Sul, em agosto de 2023. No entanto, o país só oficializou seu interesse em integrar o grupo após as eleições presidenciais de 2024, consolidando sua candidatura.

“Os países do Brics, por consenso, aprovaram a entrada da Indonésia no agrupamento, em consonância com os princípios orientadores, critérios e procedimentos da expansão do quadro de membros acordados em Joanesburgo”, destacou o Itamaraty.

Até agora, o Brics já convidou oficialmente 13 países para integrar o grupo, entre eles Nigéria, Turquia, Argélia e Vietnã, que ainda avaliam suas adesões.

A recente expansão do bloco ocorreu em 2024, com a inclusão de cinco novos membros: Irã, Emirados Árabes Unidos, Egito, Etiópia e Arábia Saudita, elevando o número de integrantes para dez. Apesar de a Arábia Saudita ainda não ter assinado formalmente sua adesão, o país tem participado ativamente das reuniões do grupo, indicando seu compromisso com o fórum.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/01/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O PORTO DE SANTOS PRECISA PARAR?



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras

opinião@redebeneews.com.br

Logo após a promulgação da Lei nº 12.815/2013, que tirou o caráter deliberativo dos conselhos de Autoridade Portuária (CAP), durante um evento, resolvi fazer uma pergunta ao então presidente da Codesp. Iniciei comentando que a nova lei havia frustrado a expectativa de descentralização da administração do Porto de Santos, decorrente de sua notória demonstração de pujança e eficiência durante a vigência da legislação anterior. Ao invés de atender essa expectativa, o Governo Federal havia estabelecido a centralização em Brasília. Concluindo, perguntei o motivo dessa decisão.

A resposta dele foi que Santos estava indo muito bem, mas os demais não estavam seguindo seu ritmo. Daí, foi necessário criar um “freio de arrumação”...

Pois é... Isso confirma a tese de que o Brasil historicamente tem mais freios do que acelerações.

Desde então, venho humildemente estudando e propondo alternativas para o Porto de Santos.

Então, em 06/01/2025, fiquei surpreso ao ler o título do artigo: Santos “precisa parar”! Mais que surpreso, fiquei apreensivo, considerando a relevância do autor no contexto nacional.

Imediatamente, lembrei-me da frase proferida por Figueiredo Ferraz, mencionada pelo autor do artigo, e em que contexto foi dita.

Concordo que o Brasil pode ter mais de um porto concentrador (hub port), mas se o Porto de Santos tem essa condição é por seguir a premissa de que um complexo portuário deve estar pronto para atender à demanda, seja aquaviária ou terrestre. Se as cargas buscam esse complexo portuário, é por ser a melhor opção, por bons ou maus motivos.

Houve um tempo em que, me corrijam se estiver enganado, o Porto de Santos era o único que arrecadava o Adicional de Tarifa Portuária (ATP), criado pela Lei nº 7.700/1988, recurso utilizado pelo então Governo Federal para financiar porto público que se tornou seu concorrente.

Essa cobrança foi um freio ao Porto de Santos, pois, além de deixar de investir no atendimento de suas próprias demandas, ainda teve que aceitar o que não deu certo em outros portos, caso do “Belo Antônio” (os portuários mais antigos devem se lembrar daquela tranqueira).

Esses freios e barreiras criados com a justificativa de promover equilíbrio, desprezando o mérito, ou apenas tirando proveito dele, geralmente provocam atrasos no desenvolvimento do que se quer fomentar. Nesse caso, recuar um passo não assegura o impulso necessário.

Embora entenda a análise feita pelo articulista, creio que Santos não disputa cargas com outros portos. Os operadores portuários são privados e, em muitos casos, verticalizados, ao menos parcialmente. Santos tem terminais arrendados a empresas que o escolheram para promover suas exportações e importações. Isto ocorre porque consideraram o Porto de Santos mais atrativo no cenário atual e futuro.

O desvio de cargas para portos do sul do País é por dificuldades de acesso ao Porto de Santos.

Já existe concorrência dos portos do Arco Norte para a produção do agronegócio acima do paralelo 16° Sul. Também haverá brevemente a opção de corredores bioceânicos, com a China vivamente interessada. Serão opções para o agronegócio que, apesar de sua representatividade para a economia nacional, exporta commodities de baixo valor agregado, com o Brasil tendo, no geral,

pouca representatividade no comércio internacional, normalmente em torno de 1%, menos importante, ainda, quando se trata de produtos industrializados de alto valor agregado.

Por isso, concordo com o articulista quando afirma que Santos precisa focar na operação de contêineres. Isso já vem ocorrendo, mas também há commodities sendo exportadas nos cofres, com intensas reclamações sobretudo dos exportadores de café.

Os governos Federal e Estadual fomentam a reindustrialização/neoindustrialização do Brasil, com foco em exportações, o que é necessário, urgente e tardio. Porém, para que tal ocorra, é necessário que a infraestrutura e a logística comportem essa mudança de paradigma, o que implica investir na matriz de transportes e na criação de polos industriais sustentáveis, preferencialmente próximos a portos e aeroportos.

Nesse sentido, uma nova ligação terrestre específica para carga destinada/oriunda do Porto de Santos não é uma novidade. Em verdade, ela vem com um atraso mínimo de 20 anos!

A criação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) e os compromissos de investimento incluídos nas renovações de concessões ferroviárias tornarão a matriz de transporte do complexo portuário local de melhor eficiência energética, mas não impedirão o crescimento da participação de caminhões, nem solucionarão o problema dos “bactérias” ou da falta de silagem na origem.

As iniciativas de inserção do modo hidroviário de transporte de cargas no escopo do Porto de Santos têm sido frustradas por questões ambientais, ignorando que, por sua eficiência energética, os impactos negativos que causaria seriam largamente compensados pela redução de emissões de poluentes geradas e ocupação de rodovias por caminhões.

A pista descendente da Via Anchieta, uma estrada construída em meados do século XX, é o único acesso de cargas ao Porto de Santos, também compartilhado com outros veículos, o que agrega riscos de acidentes. É notório o caos existente em épocas de férias e feriados prolongados.

Para complicar um pouco mais, por suas características geométricas, certos veículos sofrem restrições de tráfego. Veículos longos têm horários de circulação restritos, isso depois de muitas negociações entre a concessionária e os transportadores. Cargas de projeto oriundas do interior do Estado, além de circularem em horários específicos, transitam em veículos lentos, demorando dias para chegar ao Porto.

Um novo acesso ferroviário também é necessário, pois os dois atualmente existentes também têm limitações de expansão de capacidade. A linha de simples aderência operada pela Rumo, por exemplo, possui túneis tombados pelo patrimônio histórico, o que impede sua adaptação para a operação de contêineres remontados (double deck).

A acessibilidade terrestre, salvo engano, é o principal motivo pelo qual as cargas precisam ser desviadas para outros destinos.

Porém, ainda concordando com o autor, é preciso agregar valor às cargas exportadas pelo Porto de Santos. Não à toa propus ao MPor e à Infra S.A., em 2024, que o PNL 2050 também incluía estudo da vocação industrial próxima a portos e aeroportos brasileiros, com ênfase na criação de Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs), tema que estudo desde 2017. Esse estudo, encaminhado ao MDIC, via Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), permitiria a elaboração de Chamamentos Públicos, agilizando e otimizando processos. É um absurdo termos tão poucas ZPEs no Brasil, quando a China tem mais de 2.500 Zonas Econômicas Especiais (ZEEs), a maioria próximas a portos. Isso reduzirá custos logísticos para produtos de exportação, embora não prescindamos de acessos terrestres para escoar importações e produtos destinados ao mercado interno, nos termos do regime específico.

A RESPOSTA DELE FOI QUE SANTOS ESTAVA SENDO MUITO BEM, MAS OS DEMAIS NÃO ESTAVAM SEGUINDO SEU RITMO. DAÍ, FOI NECESSÁRIO CRIAR UM “FREIO DE



ARRUMAÇÃO"... POIS É... ISSO CONFIRMA A TESE DE QUE O BRASIL HISTORICAMENTE TEM MAIS FREIOS DO QUE ACELERAÇÕES

A cidade de Santos está apta a sediar uma ZPE desde 2017, tendo sua área continental como local ideal, que pode ser ampliado para outros municípios da região, considerando a distância máxima de 30 km entre áreas.

A revisão do PDZ do Porto de Santos considerará esse potencial.

Quando à expansão do Porto de Santos, há espaço, sim, o que é demonstrado pela proposta de sua nova poligonal.

E quanto à acessibilidade aquaviária?

Bem, já está prevista a ampliação da profundidade do canal de navegação do Porto de Santos para -17 m, mas há possibilidade de chegar a -20 m. A questão é técnica e econômica, dependente da análise de cenários.

Em tese, isso permitirá o acesso de navios de até 400 m de LOA (length overall). No entanto, a conformação do canal de navegação, com sua largura e curvas, exige navegação assistida mais elaborada. Os práticos de Santos já afirmaram que são capazes de exercer suas funções mesmo em condições extremas.

É fato que houve dois acidentes de monta recentemente, mas ambos ocorreram em situações que poderiam gerar danos em qualquer outro porto: pane de motor e rajadas de vento em navio de elevada superfície veólica.

Todo porto tem suas especificidades operacionais, e Santos está muito bem instrumentado para prevenir ou mitigar ocorrências. Considerando a quantidade de operações de atracação/detracação realizadas nesse complexo, ele apresenta menos ocorrências do que outros portos brasileiros.

Não há como negar que os danos causados pelos dois acidentes afetaram o sistema de balsas, serviço atualmente imprescindível no âmbito da mobilidade interurbana.

A construção do túnel subaquático que ligará Santos a Guarujá, cuja licitação ocorrerá em 2025, reduzirá a demanda pelo serviço de balsas, melhorando a segurança no canal de navegação. Vale lembrar que essa obra é esperada há quase 100 anos!

Acessibilidade terrestre... Acessibilidade aquaviária... ZPE... Expansão portuária...

Há projetos e planos em todos esses âmbitos para o Porto de Santos, que tem potencial para muito mais, haja vista os recordes superados a cada ano. As soluções são urgentes, pois de nada adianta ampliar a capacidade operacional do complexo se os acessos não corresponderem e os investimentos não forem estimulados.

Criar novos portos, públicos ou privados, ou tornar concentradores alguns dos existentes são alternativas válidas. No entanto, qual seria o custo para sua viabilização, inclusive quanto aos acessos terrestres necessários? Considerando o histórico recente, isso levaria anos, talvez décadas. E se é para investir neles, por que não fazê-lo para otimizar os que já apresentam essa demanda, com a certeza da atratividade de cargas?

Em planejamento estratégico, o investimento sempre deve estar adiante da demanda. É assim nas principais economias do mundo, lembrando que cerca de 90% do comércio internacional ocorre por meios aquaviários.

Aí entra o principal "freio" ao desenvolvimento efetivamente sustentado do Brasil: seu arcabouço legal!

As legislações ambiental e de licitações têm prejudicado, por vezes inviabilizado, a implantação de empreendimentos que gerariam milhares de empregos e tributos, diretos e indiretos.

Expressões como “litigância predatória” tornaram-se corriqueiras, e a interpretação de leis traz incertezas e judicializações.

De nada adiantará fazer planos, prever verbas e atrair investidores internos e externos enquanto houver tal instabilidade jurídica. Isso pode ser do interesse de alguns, mas não é do País!

É preciso revisar nosso arcabouço legal, para torná-lo mais objetivo e ágil, de maneira a criar efetivas condições para o pleno desenvolvimento sustentado do Brasil. Para tanto, é fundamental que os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário atuem em nome dos interesses estratégicos do País. Que ao menos haja um pacto pelo desenvolvimento sustentado, como já sugeri em textos anteriores.

Santos “precisa parar”?

Sei que a intenção do articulista não foi radical, tanto que colocou o precisa parar entre aspas, e suas considerações propuseram alternativas para que tal não ocorra.

De fato, também concordo que mais importante do que ampliar a tonelagem movimentada – o que não deixa de ser um indicador relevante – é aumentar o valor por tonelada. Isso implica na criação de ZPEs próximas a portos e aeroportos, associadas a iniciativas de P & D, com ênfase na formação de quadros, produção científica e de patentes. Esse é um bom exemplo que podemos copiar da experiência bem-sucedida dos chineses.

Além disso, operações com contêineres são bem menos afetadas por questões climáticas do que os graneis do agronegócio. Considerando as características do Estado de São Paulo, a necessidade de redução da dependência de importação de produtos industrializados, que ficou patente durante a pandemia do Covid-19; e os cenários de mudança do clima para as próximas décadas, essa diversificação da carteira de exportação dos portos brasileiros é vital!

Agora, imaginem se algum nativo de outros países dissesse: Rotterdam precisa parar! Antuérpia precisa parar! Hamburgo precisa parar! Xangai precisa parar! Los Angeles precisa parar!

Parar não é uma opção, pois muitos portos que pararam hoje nem mais existem, e as cidades e regiões que os sediavam entraram em decadência. Muitos dos que são contra a presença de portos, propondo até sua expulsão, substituindo seus empregos por atividades que consideram ambientalmente mais adequadas, ignoram o impacto dramático que isso terá na sustentabilidade social e econômica das cidades. Não é uma percepção pessoal, mas uma manifestação ocorrida durante a 19ª Conferência Internacional da AIVP, ocorrida em novembro de 2024, em Lisboa.

Assim, não se trata de buscar progresso de forma desenfreada, mas tampouco é racional discursar em nome do desenvolvimento sustentado quando se vive eternamente com “o freio de mão puxado”. Soluções extremadas sempre resultaram em novos problemas, às vezes piores; e boas intenções podem gerar tensões sociais de difícil controle.

No caso dos portos, vale muito a expressão “nem tanto ao mar, nem tanto à terra”, pois é preciso pensar em equilíbrio.

O importante é assegurar que cada porto desenvolva plenamente seus potenciais, sendo público ou privado, o que implica no arcabouço legal garantir que isso ocorra de forma ambiental, social e econômica equilibrada, sem radicalismos proselitismos ideológicos inconsequentes, ou interesses corporativos predatórios.



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CONHEÇA RONEI GLANZMANN, O NOVO CEO DA MOVEINFRA

Informações: Moveinfra (07 de janeiro de 2025)

Conheça Ronei Glanzmann, o novo CEO da MoveInfra. Economista do Banco Central com ampla experiência em infraestrutura, principalmente no setor aéreo, assume o nosso movimento após a saída de Natália Marcassa, que passa a integrar o quadro da Rumo, uma de nossas associadas.

“É uma agenda realmente desafiadora, capaz de melhorar eficazmente a vida das pessoas. Em 2025, o setor terá uma carteira robusta de projetos em todos os modais, o que torna o investidor ainda mais seletivo, especialmente no atual cenário de juros elevados. Há também muito a ser feito na regulamentação da Reforma Tributária; e levaremos à COP30 caminhos para a descarbonização e a resiliência das infraestruturas logísticas”, afirma Glanzmann.

A MoveInfra segue sustentada em seus três pilares – Atração de Investimentos, Segurança Jurídica e Compromisso Social e Ambiental – e mantém seu propósito de contribuir para avanços regulatórios e melhoria no ambiente de negócios.

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

Data: 07/01/2025

BRASIL SE DESTACA COM RECORDE DE EXPORTAÇÕES DE US\$ 181,9 BILHÕES NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (07 de janeiro de 2025)

O Brasil fechou o ano de 2024 com US\$ 337 bilhões em exportações e crescimento de 3,3% na corrente de comércio, que chegou a US\$ 599,5 bilhões. O superávit chegou a US\$ 74,6 bi

A Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria Comércio e Serviços (Secex/MDIC), destacou nesta segunda-feira (1/6), os resultados de 2024 do Balança Comercial nas exportações, que totalizaram US\$ 337 bilhões. Os números também apontam um crescimento de 3,3% na corrente de comércio em relação a 2023, que chegou a US\$ 599,5 bilhões. Enquanto isso somaram US\$ 262,5 bilhões, com saldo positivo de US\$ 74,6 bilhões.

O Brasil se destaca com registro de exportações de US\$ 181,9 bilhões na indústria de transformação em 2024, maior valor desde o início da série histórica (1997), o que revela a forte atuação do governo brasileiro em políticas públicas que impulsionam a produção nacional. “O MDIC tem atuado em projetos tanto para estimular a produção da indústria brasileira quanto para colocar o país em outro patamar de comércio exterior”, avaliou o vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin.

“A balança comercial brasileira alcançou resultados expressivos em 2023 e 2024, com exportações em níveis inéditos e superávits históricos”, afirmou a secretária de Comércio Exterior do MDIC, Tatiana Prazeres, durante coletiva para apresentar os números. Segundo a secretária, o superávit comercial de 2024 deverá posicionar o Brasil entre os 10 maiores do mundo.

Tatiana destacou também o aumento de 3,3% na corrente de comércio brasileira em 2024, reforçando uma maior integração do país à economia global. “As contribuições contribuem de forma significativa para o desempenho do PIB em 2024, evidenciando a relevância do setor externo para a economia brasileira”, concluiu.

Balança Comercial – Dados Consolidados de 2024

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html



Somente no mês de dezembro de 2024, as exportações somaram US\$ 24,9 bilhões, e as importações, US\$ 20,1 bilhões, com saldo positivo de US\$ 4,8 bilhões e corrente de negociações de US\$ 45 bilhões. Comparando este período com o de dezembro/2023, houve queda de -6,7% na corrente de comércio.

Fazendo um comparativo entre 2023 e 2024 nas exportações, dezembro/2024 somou US\$ 24,9 bi, enquanto dezembro/2023 foi de US\$ 28,8 bi, uma queda de 13,5%. Em relação às outras, houve crescimento de 3,3% em dezembro/2024 (US\$ 20,1 bi), comparativamente ao mesmo mês de 2023 (US\$ 19,5 bi).

Já entre janeiro a dezembro de 2023 e o mesmo período de 2024, nas exportações houve uma queda de 0,8% — em 2024, foram US\$ 337,0 bi, e, em 2023, US\$ 339,7 bi.

Em relação a isso, houve crescimento de 9,0% entre o período de janeiro/dezembro – 2024 (US\$ 262,5 bi) com janeiro/dezembro – 2023 (US\$ 240,8 bi).

Exportações e importações por Setor e Produtos

No mês de dezembro/2024, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores exportadores foi o seguinte: queda de US\$ 1,21 bilhão (-23,2%) na Agropecuária; queda de US\$ 2,67 bilhões (-34,8%) na Indústria Extrativa e em produtos, a Indústria de Transformação ficou estável.

No acumulado de janeiro a dezembro, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores exportadores foi o seguinte: queda de US\$ 9 bilhões (-11,0%) na Agropecuária; crescimento de US\$ 1,93 bilhão (2,4%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 4,81 bilhões (2,7%) em produtos da Indústria de Transformação.

No mês de dezembro/2024, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores importadores foi o seguinte: crescimento de US\$ 0,09 bilhões (25,1%) na Agropecuária; queda de US\$ 0,09 bilhão (-10,5%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 0,59 bilhão (3,3%) em produtos da Indústria de Transformação.

No acumulado de janeiro a dezembro, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores importadores foi o seguinte: crescimento de US\$ 1,15 bilhão (25,6%) na Agropecuária; crescimento de US\$ 0,16 bilhão (1,0%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 20,4 bilhões (9,3%) em produtos da Indústria de Transformação.

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

Data: 07/01/2025

APS INDICA ADVOGADO ANDRÉ BONINI PARA GESTOR INTERNO DO PORTO DE ITAJAÍ

Informações: Autoridade Portuária de Santos (07 de janeiro de 2025)

Bonini é chefe de gabinete da presidência da APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS), empresa responsável pela infraestrutura pública dos Portos de Santos e Itajaí, indicou para superintendente interino do porto catarinense o advogado André Leme da Silva Fleury Bonini, superintendente da chefia de gabinete da APS. A indicação foi aceita e oficializada nesta segunda-feira (06) pela Prefeitura de Itajaí.

Bonini está na APS há pouco menos de um ano e, desde a decisão do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) de passar a gestão do Porto Organizado de Itajaí para a APS, foi nomeado pelo presidente da APS, Anderson Pomini para atuar na transição da administração: “O Bonini é uma pessoa da minha confiança e conta também com o apoio do ministro Sílvio Costa Filho para esta missão”, afirma Pomini.

A nomeação pela Prefeitura de Itajaí deve ser um Convênio Operacional firmado entre a Superintendência Portuária de Itajaí, autarquia gestora municipal do Porto até 2024, e APS, pela qual



duas equipes passam a atuar conjuntamente nos levantamentos necessários à transição, manutenção de pessoal e empregos, contratos administrativos e licenças diversas de operação.

A indicação de Bonini é de carácter técnico, pois há necessidade de nomeação de gestores para o Porto, uma vez que, com o fim da administração municipal, os então responsáveis foram exonerados e vários contratos sem gestão. A indicação dos novos profissionais é necessária para evitar a paralisação de obras e de serviços necessários ao adequado funcionamento da atividade portuária em Itajaí.

A APS assumiu a gestão do Porto de Itajaí no último dia 02 de janeiro, e instituiu uma Comissão de Transição, composta por três superintendentes do Porto de Santos e liderada pelo Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da APS, Gustavo Salvador Pereira, que terá papel fundamental no desenvolvimento das ações portuárias em conjunto com a equipe da SPI, sendo responsável por monitorar os procedimentos estratégicos, táticos e operacionais, bem como para gerenciar eventuais intercorrências.

A APS é responsável pela administração e gestão financeira do Porto de Itajaí e irá repassar valores para pagamento dos empregados do SPI.

Segue o currículo do novo gestor: André Bonini é advogado e doutorando em Administração na Universidade de São Paulo (FEA/USP). É mestre em Economia pelas Universidades Paris I – Sorbonne e PUC/SP. Possui MBA em Mercados Derivativos (BMFBOVESPA); em Gestão Estratégica de Projetos (FGV); em Compliance e Integridade Corporativa (PUC/MG) e é especialista em Gestão Pública (UNIMEP). É pesquisador e congressista sobre os temas “aglomeração espacial da atividade industrial” e “avaliação de desempenho organizacional de empresas”.

Teve passagem por quatro anos na docência universitária: na pós-graduação da PUC/SP e na graduação da UNIP. Desde 2022 é professor associado dos cursos de MBAs da USP/ESALQ e USP/EACH. Possui título de Conselheiro de Administração certificado pelo IBGC, tendo atuado por dois anos no Conselho de empresa pública de São Paulo/SP.

Com mais de 20 anos de carreira dedicados à Gestão de Projetos, já atuou como Project Management Officer (PMO) na iniciativa privada e na gestão pública. Possui vivência no ciclo PDCA de diversos projetos simultâneos, integrando setores, processos, sistemas e pessoas, com inovação e criatividade. Possui experiência em ações de empreendedorismo, na elaboração de Plano de Negócios e na condução de Planejamento Estratégico, pautado na austeridade financeira, no alto grau de conformidade e no uso intensivo de novas tecnologias.

Possui como principal competência a cocriação de projetos complexos – muitas vezes parte do absoluto nada – estruturado no conceito ESG e com atenção focada no treinamento e desenvolvimento profissional da equipe, com forte gestão de riscos e amplo relacionamento com todos os stakeholders.

Fazendo uma breve linha do tempo: em Limeira/SP, já foi assessor e chefe de gabinete na Câmara de Vereadores; e, Diretor de Relações Internacionais da Prefeitura. Em São Paulo, atuou no mercado financeiro (líder de equipe de software de alta frequência) e foi Chefe da Assessoria Técnica na Secretaria Municipal de Justiça da Prefeitura, onde trabalhou na administração interna de massa e na estruturação de governança e compliance de megaprojetos que envolviam o setor privado e o governo. Foi Gerente Geral na SPNegócios – Agência de Promoção de Investimentos e Exportação do município de São Paulo. Na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo foi Assessor Jurídico responsável pelo trabalho parlamentar e legislativo. Atuou por 2 anos como Superintendente Geral da OAB/SP e atualmente é superintendente da Autoridade Portuária de Santos. Ainda é palestrante e consultor em temas referentes ao Planejamento Estratégico, Gestão de Projetos, Liderança e Integração de Equipes.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 07/01/2025

MUSEU DO PORTO FICA FECHADO NESTA SEMANA PARA OBRA NO LOCAL

Informações: Santaportal (07 de janeiro de 2025)

O Museu do Porto de Santos, mantido pela Autoridade Portuária de Santos (APS), fica fechado nesta semana, até pelo menos o próximo dia 10 de janeiro, para troca de piso do local.

Embora seja um período de férias escolares, quando recebe turistas em visita a Santos , o fechamento do Museu é necessário devido à necessidade de revitalização do piso da casa onde fica o acervo histórico do Porto de Santos.

Com a troca do piso, a APS destaca que o local terá mais segurança e conforto para os visitantes. O Museu do Porto de Santos deverá ser reaberto na próxima semana, com entrada gratuita de segunda a sábado, das 9h às 17h.

O museu abriga inúmeras raridades que preservam e contam os detalhes da história do Porto de Santos. Localiza-se na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº, esquina com Rua Conselheiro João Alfredo, bairro Macuco, em Santos, próximo à estação Porto do VLT. Informações e agendamento de visitas pelo e-mail museudoporto@portodesantos.gov.br .

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

Data: 07/01/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

RECEITA AMPLIA FISCALIZAÇÃO SOBRE TRANSAÇÕES ACIMA DE R\$ 5 MIL POR MÊS COM NOVA REGRA DO PIX

Instituições de pagamento, como bancos digitais, terão que notificar Receita Federal sobre movimentações financeiras

Por Bernardo Lima — Brasília

A Receita Federal ampliou a fiscalização sobre transações via Pix acima de R\$ 5 mil por mês feitas por pessoas físicas. A nova regra foi publicada pelo órgão em setembro do ano passado e entrou em vigor a partir de 1º de janeiro deste ano.

Com as novas regras, as empresas operadoras de cartão de crédito e instituições de pagamento serão obrigadas a notificar a Receita operações que somarem mais de R\$ 5 mil no caso das pessoas físicas. O limite para pessoas jurídicas é de R\$ 15 mil mensais.

As operações feitas pelo sistema de pagamento do Pix e entre contas do mesmo titular também serão monitoradas.

Essas regras já valem para bancos tradicionais e cooperativas de créditos. A mudança faz com que instituições de pagamento como bancos digitais também tenham que seguir essas diretrizes.

Os primeiros dados serão apresentados até o último dia útil de agosto, dia 29, segundo o prazo definido. As informações do segundo semestre podem ser anunciadas até o último dia útil de fevereiro de 2026.

Segundo a Receita, a intenção da medida é aumentar o controle sobre operações financeiras e facilitar a fiscalização contra evasão fiscal e sonegação de impostos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/01/2025

HADDAD DIZ ACREDITAR QUE BRASIL VAI CHEGAR BEM EM 2026: 'COMENDO ATÉ FILÉ MIGNON'

Ministro afirmou que país está 'bem posicionado' para enfrentar desafios de um cenário externo com incertezas

Por Bernardo Lima — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Diogo Zacarias/MF

O ministro da Fazenda Fernando Haddad afirmou nesta terça-feira que espera que o Brasil chegue em 2026 “comendo filé mignon”. Segundo ele, para isso, o país precisará aproveitar suas “vantagens competitivas”.

Questionado se o governo vai encerrar esta gestão com picanha no prato do brasileiro, como prometido pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, Haddad disse que os programas propostos pelo governo vão fazer com que o Brasil chegue em uma boa situação no ano que vem.

— Se souber se beneficiar das vantagens competitivas que tem, nós temos a lei de inteligência artificial que passou pelo Senado, crédito de carbono que está sancionado, biocombustíveis, combustível do futuro, nova indústria do Brasil, programas bem estruturados para alavancar o desenvolvimento, eu acredito que nós podemos chegar bem em 2026, espero que até comendo filé mignon — afirmou em entrevista à Globo News nesta terça.

Na entrevista, Haddad destacou que o mundo passa por um cenário econômico de incertezas diante das promessas de políticas protecionistas pelo presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump.

No entanto, para o ministro, o Brasil está “bem posicionado” para enfrentar desafios econômicos.

— Apesar do cenário externo ainda estar um pouco nebuloso, sobretudo em relação à política econômica que será aplicada pelo próximo governo, eu acredito que o Brasil nesse contexto está bem posicionado — disse.

Segundo o ministro, é importante que o governo desenhe medidas para cortar benefícios de grupos econômicos mais favorecidos. Ele ainda frisou a importância de uma política fiscal adequada para um crescimento sustentável do país.

— Sem vender estatal na bacia das almas para favorecer grupos econômicos, sem deixar de enfrentar os jabutis de grupos empresariais campeões nacionais que, vira e mexe, conseguem benefícios ali no Congresso, é isso que nós estamos fazendo. E também contendo gastos da maneira adequada, sem prejudicar o trabalhador de baixa renda, garantindo os direitos consignados na Constituição.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/01/2025

HADDAD DIZ QUE PROPOSTAS DE APOSENTADORIA DOS MILITARES E LIMITAÇÃO DE “SUPERSALÁRIOS” PRECISAM SER VOTADAS PELO CONGRESSO EM 2025

O ministro cancelou suas férias e voltou a Brasília nesta semana

Por Bernardo Lima — Brasília

O ministro da Fazenda Fernando Haddad afirmou nesta terça-feira que os dois projetos que tratam da aposentadoria dos militares e limitação dos “supersalários” precisam ser votados pelo Congresso em 2025.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, na porta do hospital onde o presidente Lula está internado — Foto: Maria Isabel Oliveira/Agência O Globo

Segundo Haddad, há um governo entre acordo e Congresso para que os parlamentares analisem as propostas após as eleições que vão definir os novos presidentes da Câmara e Senado.

— Temos aí, a aposentadoria dos militares que precisa ser votada, temos a lei dos supersalários prevista agora na Constituição que precisa ser votada. Isso não foi votado no ano passado, mas temos o compromisso das duas Casas de que assim que as novas mesas estiverem instaladas, vão se debruçar sobre esses temas que também tem um aspecto de transparência e moralidade pública muito importantes — afirmou em entrevista à Globonews nesta terça.

O ministro afirmou que tem boa relação com os parlamentares que são apontados como favoritos para assumirem as presidências das Casas.

— Tem muita coisa para ser decidida e eu tenho muita boa relação com aqueles que hoje aparecem como favoritos para a eleição. Não vejo dificuldade do governo e agradeço os dois anos de trabalho até aqui e não acredito que vai haver descontinuidade — disse.

A PEC do corte de gastos enviado pelo governo e aprovado pelo Congresso no ano passado prevê a criação de uma lei para limitar os supersalários. O teto salarial atualmente é fixado em R\$ 44 mil mensais.

Na proposta que o governo enviou, a regulamentação das verbas que poderiam ficar fora do teto salarial seria feita por meio de uma lei complementar. O texto aprovado, no entanto, define que os supersalários continuarão sendo pagos enquanto não for aprovada uma lei ordinária que os limite.

As medidas acertadas pelas Forças Armadas com o Ministério da Fazenda, por sua vez, preveem ajustes pontuais no regime de Previdência dos militares terão um impacto anual de R\$ 2 bilhões a partir da sua aprovação, de acordo com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Uma das medidas prevê a fixação, de forma progressiva, da idade mínima de 55 anos para transferência para a reserva, a forma como é chamada a aposentadoria do grupo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/01/2025

HADDAD DIZ QUE NÃO PENSA EM SAIR DO MINISTÉRIO DA FAZENDA ATÉ 2026

Ministro afirmou ainda que não vai concordar sempre com Galípolo no BC
Por Bernardo Lima — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em entrevista à imprensa — Foto: Ministério da Fazenda

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta terça-feira que não pensa em deixar a pasta até 2026, quando termina o terceiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

— Não (penso em sair). Pretentado ficar, mas isso não é da minha alçada — disse ele, quando perguntado se pensa em sair do cargo antes de 2026, em entrevista à Globo News.

Haddad disse que em nenhum momento se sentiu desautorizado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em relação ao projeto que foi apresentado antes da posse.

— Do meu ponto de vista, daquilo que foi desenhado depois da eleição de 2022, se for perseguido com tenacidade e coragem ele vai entregar um bom resultado para o país — afirmou.

Sobre o impasse em torno das emendas parlamentares, Haddad disse acreditar que um acordo está próximo.

— Eu acredito que estamos na reta final de um desfecho disso, apesar dos detalhes técnicos e formais que o ministro (Flávio) Dino, por ser juiz, é obrigado a observar, não pode deixar as formalidades de lado — afirmou.

Haddad ainda defendeu a autonomia do Banco Central e destacou que tem confiança no novo presidente, Gabriel Galípolo.

— O meu papel ali é resolver tecnicamente o problema, é o que eu tentava fazer com Roberto Campos (Neto) e como eu farei com Gabriel Galípolo. Isso não significa dizer que nós vamos concordar sempre sobre o diagnóstico e o que fazer, mas cada um está no seu papel — afirmou. Eu tenho a absoluta confiança de que ele sabe qual a missão do Banco Central.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/01/2025

HADDAD SOBRE GALÍPOLO: 'TENHO ABSOLUTA CONFIANÇA DE QUE ELE SABE QUAL É A MISSÃO DO BANCO CENTRAL'

Por Ana Carolina Diniz



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e Gabriel Galípolo, indicado para a presidência do Banco Central — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que política monetária continuará sendo conduzida de forma autônoma, sem intervenções do governo. Disse que confia que o novo presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, sabe qual é a missão da instituição. Em outro trecho da entrevista a Andrea Sadi, na Globonews, o ministro revelou que déficit de 2024 foi de 0,1%

- O meu papel ali é resolver tecnicamente o problema, como eu tentava fazer com o Roberto Campos e como eu farei com o Gabriel Galípolo. Isso não significa dizer que nós vamos concordar sempre sobre o diagnóstico e o que fazer, mas cada um está no seu papel. Eu posso chegar um dia com o Gabriel e dizer: será que vocês estão tomando a decisão correta? Mas isso é dele, do colegiado do Copom. Eu posso subsidiá-lo com informações. Como ele consulta gente do mercado, ele consulta gente do governo, ele consulta gente do setor produtivo. O Banco Central não consulta só os bancos para saber qual é a taxa. Ele tem um apanhado de informações, ele dialoga com toda a sociedade. Só que na hora da decisão, são nove pessoas que se reúnem, fecham as portas e tomam uma decisão autônoma. Isso não vai mudar com o Gabriel e eu tenho absoluta confiança de que ele sabe qual é a missão do Banco Central.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/01/2025

TCU SUSPENDE LEILÃO DE PONTE QUE LIGA BRASIL A ARGENTINA POR INDÍCIOS DE IRREGULARIDADE

Ministro Walton Alencar dá 15 dias para apresentação de justificativas

Por Thaís Barcellos — Brasília

O Tribunal de Contas da União (TCU) suspendeu o leilão da ponte internacional São Borja (PR) - Santo Tomé, que liga Brasil e Argentina, por indícios de irregularidade. A sessão pública estava prevista para ocorrer em Foz do Iguaçu (PR), nesta terça-feira, às 14h. A concessão é realizada pela Comissão Mista Argentino-Brasileira (Comab). A suspensão foi definida em decisão cautelar do ministro Walton Alencar Rodrigues, que dá 15 dias para que a comissão apresente justificativas.



Ponte de São Borja que liga Brasil e Argentina — Foto: Divulgação Ministério dos Transportes

Projeto: Governo quer conceder 12 pontes internacionais
Atraso: Na metade do mandato, Lula cumpriu menos de um terço da meta de leilões de rodovias

O leilão prevê a concessão dos serviços públicos relacionados à infraestrutura, operação, manutenção, monitoração e gestão de investimentos para conservação da ponte rodoviária binacional sobre o Rio Uruguai, de seus acessos rodoviários e do Centro

Unificado de Fronteiras, o que incluiu os serviços de movimentação e armazenagem de mercadoria sob controle aduaneiro.

Alencar quer que a Comab explique se os requisitos de qualificação técnica definidos no edital são capazes de garantir que a concessionária tenha experiência tanto na gestão de rodovias como na de recintos alfandegados. Além disso, pede explicação pela distorção entre os dados de tráfego na ponte mais recente e aqueles utilizados na modelagem econômico-financeira do projeto. Outro ponto questionado é a falta de reabertura de prazo para proposta após a retificação do edital.

Inicialmente, o edital só demandava experiência em concessão de rodovias. Depois, abriu a possibilidade de experiência alternativa em recinto alfandegado. Alencar aponta que há dúvidas se os requisitos os definidos no edital seriam suficientes para garantir a contratação de empresa com experiência em ambas as parcelas do objeto da concessão: a gestão da rodovia e do recinto alfandegado.

O ministro do TCU ainda determinou que sejam apresentados, no prazo de 15 dias, documentos com os estudos técnicos preliminares à licitação que justifiquem os requisitos de habilitação técnica definidos no edital, a memória de cálculo utilizada para os valores de tráfego referentes ao ano de 2025 e a modelagem econômico-financeira da concessão.

Em 30 anos: Leilões de rodovias no Paraná e em Goiás contratam investimentos de R\$ 23 bilhões
Na decisão, o ministro do TCU disse que a medida cautelar faz-se necessária para que as propostas dos interessados não sejam abertas antes das respostas sobre os indícios de irregularidade.

"O exercício do poder de cautela é necessário para garantir que o certame não prossiga com os aludidos indícios de irregularidade, os quais são de difícil reversibilidade, sobretudo em razão do prazo da concessão definido no edital, de 25 anos", disse Alencar.

Em nota, o Ministério dos Transportes afirmou que a Comissão Mista Argentino-Brasileira trabalha para reverter a medida e realizar o leilão em aproximadamente 30 dias. "Tão logo uma nova data seja definida, daremos ampla divulgação."

Esse seria o primeiro leilão de uma iniciativa do governo para conceder ao setor privado todas as 12 pontes que ligam o Brasil a outros países. O Executivo federal considera a iniciativa inovadora e diz que a medida vai trazer ganho de eficiência e permitir a redução do tempo de despacho das cargas que atravessam a fronteira. Além disso, o Ministério dos Transportes calcula uma economia com custo de manutenção de R\$ 1 bilhão ao longo dos 30 anos dos contratos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/01/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

A GRANDE VILÃ DA POLUIÇÃO NA INDÚSTRIA ENFRENTA UM DESAFIO MULTIBILIONÁRIO PARA A DESCARBONIZAÇÃO

Neutralizar as emissões do setor siderúrgico custaria R\$ 180 bilhões nos próximos 25 anos no País, conforme projeção de consultoria internacional contratada pelo Instituto Aço Brasil

Por Ivo Ribeiro e Luciana Dyniewicz

Grande vilã da indústria sob o ponto de vista de emissão de gases poluentes, a siderurgia está diante de uma encruzilhada – sobretudo no Brasil – para cortar suas emissões. Por ora, as alternativas existentes são praticamente inviáveis financeiramente e ainda dependem de novos desenvolvimentos tecnológicos. Mesmo assim, precisarão ser adotadas para os países conseguirem cumprir suas metas de redução de emissões e para o setor poder exportar para os destinos que mais têm pressionado a descarbonização da economia, como a União Europeia.

Globalmente, a indústria em geral é responsável por 7% das emissões, ficando depois de energia e agricultura. No Brasil, esse número é menor e está ao redor de 5%. Mas, entre os segmentos industriais, a siderurgia (seguida pelo setor de cimento) é a campeã das emissões.

Também no Brasil, o desembolso para atingir a neutralidade nas emissões de gases de efeito estufa até 2050 é estimado em R\$ 180 bilhões nos próximos 25 anos, conforme projeção de consultoria internacional contratada pelo Instituto Aço Brasil.

Cristina Yuan, diretora de assuntos institucionais da entidade, diz que o valor previsto vai gerar um custo extra de US\$ 100 (R\$ 611 ao câmbio da segunda-feira, 6) para cada tonelada de produto final. A grande questão, afirma a executiva, é se haverá disposição do consumidor em absorver esse valor adicional.

O mundo produz quase 2 bilhões de toneladas de aço bruto por ano, e mais da metade do volume sai de altos-fornos de usinas chinesas. A média global de emissão é de quase duas toneladas de gases para cada tonelada de aço. No Brasil, está em 1,7 tonelada.

A busca pelo ‘aço verde’

Os meios para reduzir as emissões variam conforme empresa, país e rota de produção. Na Europa, com subsídios de governos, já estão avançados processos e tecnologias para fazer “aço verde”. Na Ásia (destaque para China e Índia), na África e na América Latina, ainda predominam sistemas tradicionais, com alta geração de carbono.

Hoje, a rota mais difundida globalmente para produção de aço – que responde por 72% do total fabricado no mundo – é a que utiliza o alto forno e na qual se obtém como produto o ferro-gusa. Nela, o coque de carvão mineral costuma ser usado como combustível. A emissão média por esse modo de produção é de cerca de 2,3 toneladas de dióxido de carbono para cada tonelada de produto.

Para reduzir as emissões provenientes do coque, as siderúrgicas vêm tentando aumentar a eficiência energética e alterando o mix da matéria-prima (algumas vezes usando biocoke, feito a partir de biomassa).

As maiores empresas do setor que atuam no Brasil já adotam medidas como essas, opções de custo baixo. Essas saídas, no entanto, diminuem as emissões em, no máximo, 20%. “Para chegar a emissões próximas a zero, as siderúrgicas precisam pensar em novas rotas de produção”, diz o consultor Wieland Gurlit, sócio da McKinsey.



Siderurgia é principal emissora de CO₂ na indústria Foto: Sergio Roberto Oliveira/Estadão

Por ora, a aposta mais promissora para o setor é a rota de redução direta (direct reduced iron, ou DRI, na sigla em inglês), na qual se obtém ferro-esponja e em que é possível usar o gás natural ou o hidrogênio verde como combustível. Nesses casos, as emissões podem diminuir em 50% e em 90%, respectivamente.

“A tecnologia que usa hidrogênio verde é pouco usada até mesmo fora do Brasil. Projetos começaram agora a ser anunciados no norte da Europa. Não é uma tecnologia 100% estabelecida, mas está mais avançada que outras, como as com base em eletricidade”, diz João Martins, diretor da consultoria Roland Berger.

O hidrogênio verde é alternativa viável?

Os desafios para colocar a DRI em prática, no entanto, são enormes. O primeiro é que o hidrogênio verde hoje é produzido em baixíssima escala em todo o mundo. Caro para ser fabricado, ele precisa de uma infraestrutura (que inclui usinas e canais de escoamento) hoje praticamente inexistente. Por outro lado, o Brasil é um dos países com maior chance de produzir o hidrogênio verde. Isso porque o combustível demanda um grande volume de energia limpa para ser produzido.

Outro entrave é o volume de investimento necessário para se ter uma planta que produz aço via DRI. Uma unidade de tamanho médio demandaria um aporte de US\$ 400 milhões (R\$ 2,2 bilhões), de acordo com Martins. No Brasil, porém, as plantas atuais não operam em plena capacidade. Portanto, não haveria necessidade de se construir novas. Converter as unidades existentes, que possuem altos fornos, para modelos que operam via DRI também ainda não se provou viável.

“Tem muita usina no País que ainda é nova, que foi construída ou expandida depois de 2005. Como ainda tem essa capacidade, seria pouco econômico abandonar tudo. Na Europa e nos EUA, ontem tem plantas mais velhas, seria mais fácil”, acrescenta Martins.

Se não puder produzir aço via DRI, outra forma para reduzir as emissões da siderurgia seria capturar carbono na atmosfera e enterrar. Atualmente, campos de petróleo já exauridos são apontados como os melhores locais para estocar esse carbono.

Injetar esse gás embaixo do fundo do mar, no entanto, também demanda energia. Essa alternativa também é vista como inferior em termos ambientais, dado que dificilmente se conseguiria capturar mais de 80% do carbono emitido.

“Eu diria que, no Brasil, essa opção pode ser mais econômica, justamente porque o País ainda tem muitas plantas siderúrgicas novas”, diz Gurli, da McKinsey. “O Brasil vai achar uma solução. Não tem como escapar. Na minha visão, vai ser uma mistura dessas duas opções, que hoje são as mais viáveis”, acrescenta.

O consultor, entretanto, não vê mudanças acontecendo no setor brasileiro no curto prazo. As primeiras produções de um aço com baixa emissão de carbono devem ocorrer em 2030, mas voltadas para a exportação.

Emissões no mundo

Na siderurgia mundial, conforme a World Steel Association, a China responde por 63% do total de emissões de CO₂, depois vêm Japão, Coreia do Sul e Taiwan (juntos, 9%), Índia (7%), União Europeia (5%) e América do Norte, 4%. Para 2030, a previsão é de redução das usinas chinesas

para 54% (com estabilização da produção nos atuais patamares) e aumento na Índia para 13% e de outros países na Ásia em ascensão, sustentados por investimentos da China.

A China ainda faz 90% do seu aço usando minério de ferro e carvão metalúrgico, emitindo 2 toneladas de carbono por tonelada, afirmou Germano Mendes de Paula, professor da Universidade Federal de Uberlândia e especialista na indústria siderúrgica, em recente apresentação sobre avanços e desafios da descarbonização realizada no Insper, em São Paulo. Na Índia, a situação é pior: 2,2 toneladas.

Nos EUA, 70% do aço é produzido via uma rota um pouco menos poluente do que a que usa o coque como combustível. Lá, a fabricação é à base de sucata, gerando 800 quilos de CO₂ por tonelada.

Falta de sucata é barreira

Uma barreira para expandir esse modo de produção é a escassez de sucata. Nesse caso, a situação se agrava porque países desenvolvidos, com alta geração de sucata por suas indústrias, começam a restringir as exportações. Por exemplo, os EUA, que absorvem praticamente toda sucata do país para suprir suas aciarias elétricas. A Itália é outro país que começou a impor controle na exportação da matéria-prima.

Diante dos altos custos para descarbonizar a siderurgia, países da Europa concederam, apenas em dois anos, € 10,5 bilhões de subsídios para reduzir emissões de CO₂ da siderurgia da região. Todavia, o bloco econômico representa apenas 7% da produção mundial de aço (136 milhões de toneladas). “A Europa é o motor da descarbonização”, destaca Mendes de Paula. A região tem atuação em várias frentes: mercado de carbono, criação do CBAM (mecanismo de ajuste de carbono na fronteira, que taxa bens importados) e fundos de inovação.

Alguns fabricantes de produtos de alto valor agregado, como montadoras de automóveis europeias, já se mostram dispostos a pagar a mais pelo “aço verde”. Na Europa, o polo de descarbonização é direcionado principalmente ao setor automotivo.

Fica a dúvida sobre outros consumidores, de aços de menor valor agregado, como a construção civil. O grande problema está na Índia, no Sudeste Asiático e na América Latina, afirma Mendes de Paula. “A conta não fecha. É muito dinheiro para a indústria, em diferentes níveis, arcar sozinha.”

Yuan, do Aço Brasil, aponta uma questão: justifica o setor no Brasil fazer todo esse esforço de investimento para reduzir CO₂ enquanto aço com alta geração de carbono da China, que adiou para 2060 seu plano de neutralização das emissões, continuar entrando em ritmo forte no mercado brasileiro? “Que o governo considere impor uma taxa na fronteira para barrar esse tipo de aço.”

O caminho para a ‘siderurgia verde’

Estudos da CRU Consulting, consultoria independente especializada em commodities, indicam que somente poderia ser considerado “green steel”, ou aço verde, aquele que tiver uma emissão inferior a 400 toneladas de dióxido de carbono para cada tonelada de aço acabado (laminado).

Esse nível, no Brasil, já pode ser visto, por exemplo, na Aperam, que opera à base de sucata e carvão vegetal, e na Aço Verde do Brasil (AVB), que utiliza biocarbono nos altos-fornos, ambas com geração de CO₂ em torno de 200 toneladas. As duas empresas, no entanto, não consideram as emissões de seus fornecedores no cálculo de emissão por tonelada de aço produzido.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/01/2025

ANÁLISE - CONTAS DESARRUMADAS E JUROS ALTOS SEGUEM NO HORIZONTE COM LULA GASTADOR

Decisões sobre os juros internos dependerão basicamente das perspectivas das contas públicas, ou seja, da disposição do presidente de cuidar melhor do dinheiro

Por Rolf Kuntz

Com R\$ 2,39 trilhões arrecadados no ano até novembro, o maior valor real da série iniciada em 1995, o governo central continua longe de um equilíbrio fiscal duradouro e sustentável de forma rotineira. A melhora das contas públicas em 2024 resultou basicamente do aumento da receita, derivado de mudanças nos impostos e da expansão da base tributável, com aumento, por exemplo, do volume das importações. Um avanço na gestão financeira baseado num corte significativo de gastos continua fora do horizonte e, quase certamente, fora das cogitações presidenciais. Um corte muito moderado, em alguns poucos itens, pode ser concebível, mas nada além disso.

Sem perspectiva de arrumação fiscal mais ambiciosa, o setor financeiro continua projetando contas públicas no vermelho ainda por muito tempo. Saldos negativos são previstos tanto para as chamadas contas nominais – com o peso da dívida e dos juros – quanto para as contas primárias.

O Brasil permanece, nas avaliações do setor financeiro, abaixo dos padrões seguros de sustentabilidade fiscal. Como consequência, o financiamento do Tesouro continua sendo executado como operação de risco significativo, com juros elevados. Isso afetaria os juros do mercado mesmo com uma política monetária mais frouxa.



Disposição do presidente Lula de cuidar melhor do dinheiro público ou de prolongar a ganância será importante para decisões sobre taxa de juros, se nenhum fator externo interferir Foto: Wilton Junior/Estadão

Mas a frouxidão monetária tem sido raramente observada no Brasil, no último quarto de século. Fases de crédito barato culminaram em desarranjos inflacionários e foram seguidas por temporadas de aperto. Da mesma forma, fases de inflação moderada foram breves, assim como períodos de contas federais equilibradas ou próximas do equilíbrio. A

regra do teto de gastos, adotada a partir do governo do presidente Michel Temer, durou alguns anos e foi arrebitada no mandato seguinte.

Assim como o desequilíbrio fiscal, inflação bem acima da meta de 3% continua a predominar nas projeções do mercado. Os preços ao consumidor subiram cerca de 4,9% no ano passado, segundo estimativa incluída no último boletim Focus, divulgado no começo desta semana. O mesmo boletim registra projeções de 4,99% para 2025, 4,03% para 2026 e 3,90% para 2027. Todas essas taxas são maiores do que as divulgadas em semanas anteriores.

As previsões da taxa básica de juros, a Selic, são compatíveis com as expectativas de inflação ainda acima da meta neste ano e nos próximos. Segundo o boletim, os juros básicos devem estar em 15% no fim deste ano e poderão ficar em 12% e 10% no encerramento de 2026 e 2027.

Todas essas estimativas apontam condições de crédito apertadas e desfavoráveis a um crescimento econômico razoável. O Comitê de Política Monetária do Banco Central (BC) elevou os juros para 12,25% em dezembro e novos aumentos, talvez de um ponto porcentual cada um, são previstos para janeiro e março.

Se o comitê continuar comprometido com o cumprimento de sua missão básica, a contenção das pressões inflacionárias, dificilmente se poderá esperar, em 2025, uma política mais suave e mais compatível com o crescimento dos negócios e do emprego.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/01/2025

HADDAD DIZ QUE DÉFICIT PRIMÁRIO DE 2024 FICARÁ EM 0,1% DO PIB E DEFENDE MUDANÇA NA COMUNICAÇÃO

Rombo fechará em 0,37% do PIB se incluídas as despesas para recuperar o Rio Grande do Sul; Congresso, porém, autorizou que os recursos usados na calamidade não sejam contabilizados
Por Amanda Pupo (Broadcast) e Fernanda Trisotto (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira, 7, que o déficit primário de 2024 ficará em 0,1% do PIB, retirando os gastos com o Rio Grande do Sul. Incluídas as despesas para recuperar o Estado gaúcho, o rombo fechará em 0,37% do PIB, informou o ministro em entrevista ao programa Estúdio I, da GloboNews.

O Congresso autorizou no ano passado que os recursos públicos usados na calamidade não seriam contabilizados para verificação do cumprimento da meta de primário, que mira o déficit zero em 2024, com intervalo de tolerância de 0,25 ponto percentual do PIB.

O número exato do resultado primário ainda depende do crescimento fechado do PIB no ano passado, para o qual a Fazenda estima uma alta de 3,6%, afirmou Haddad. “A segunda casa depois da vírgula (do déficit) pode variar em virtude de o PIB ser maior ou menor. Hoje, a Fazenda estima crescimento entre 3,5% e 3,6%, e o mercado está com 3,4%”, afirmou.



Haddad repetiu nesta terça-feira que o governo precisa se comunicar melhor Foto: Diogo Zacarias/MF

Haddad disse que, na elaboração do arcabouço fiscal, a equipe econômica afastou a ideia “exótica” de se estabelecer uma meta para a dívida pública. Ele reconheceu, por sua vez, que o indicador é importante e defendeu que todas as regras do arcabouço farão com que, em algum momento do futuro próximo, a dívida pública possa se estabilizar e depois começar uma trajetória de queda.

“Às vezes eu vejo comentários com dúvida sobre se a nossa disposição é essa (de cumprir as regras fiscais). A área econômica não vai sossegar enquanto não resolver e endereçar e resolver esse problema. Nós precisamos compreender que esse passado recente de uma década não trouxe crescimento e bem-estar para a população. Ele não trouxe, apesar de déficits exageradíssimos e contratempos absurdos que fizeram com que a nossa dívida chegasse no atual patamar”, afirmou o ministro.

Ele voltou a citar a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) sobre a tese do século e as duas medidas provisórias do governo que foram devolvidas pelo Congresso no ano passado — questões que pesaram para os resultados fiscais do País. “Falei das duas medidas provisórias devolvidas no ano passado que se aprovadas teriam gerado um superávit estrutural nas contas do governo”, disse.

Comunicação do governo

O ministro repetiu que o governo precisa se comunicar melhor e reconheceu ter havido um problema “grave de comunicação” quando foi questionado sobre o que teria saído dos trilhos diante de uma crise de credibilidade enfrentada pelo Executivo e a política fiscal.

“Nós temos que nos comunicar melhor, venho dizendo há muito tempo, governo tem que ser coerente e resolutivo na comunicação, não podemos deixar brecha para os resultados que queremos atingir”, disse.

Segundo ele, há um grande esforço do governo em torno da coesão de discurso para que não haja margem para interpretação em medidas anunciadas. Ele ponderou que, ao falar sobre problemas de

comunicação, não está se referindo à Secretaria de Comunicação (Secom), ligada à Presidência da República, mas a todo o governo.

Haddad disse que a direção da comunicação do governo não muda, pois é dada pelo presidente da República. Mas ponderou que olhar para os erros do passado serve como oportunidade para melhoria. Questionado sobre a comunicação do pacote de contenção de gastos, que também trouxe o anúncio da ampliação da faixa de isenção do Imposto de Renda, ele avalia que o problema foi misturar os assuntos.

O ministro voltou a pontuar que havia um problema interno de comunicação do governo e um cenário externo desafiador. A junção dos dois fatores culminou na escalada do dólar e na piora das expectativas. Por isso, o governo tenta corrigir a questão da comunicação. “Penso que está havendo um esforço grande de coesão em torno de um discurso mais chapado sobre o que nós pretendemos fazer, que não dê margem”, disse.

Ele defendeu que não é possível olhar apenas para os resultados de crescimento e emprego, mas também estar atento a outras variáveis, como a de déficit das transações correntes e a de inflação.

“Se estamos aumentando (o déficit em transações correntes do Brasil), como no ano passado, pode ser que nosso crescimento precise ser calibrado. Se estamos tendo inflação porque as importações não estão sendo suficientes para cobrir o déficit de oferta, temos que olhar para a inflação. Então essa calibragem tem que ser feita quase que diariamente, tem que olhar os dados e não deixar os carros saírem dos trilhos”, disse o ministro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/01/2025

VEJA O QUE SIDERÚRGICAS E FORNECEDORA DE MINÉRIO ESTÃO FAZENDO PARA REDUZIR AS EMISSÕES DE CO₂

Instituto Aço Brasil alerta para a necessidade de mudanças tecnológicas para reduzir as emissões de carbono e atingir a neutralidade em 2050, com o ‘aço verde’, ou de baixo carbono

Por Ivo Ribeiro

Companhias siderúrgicas no País têm um grande desafio à frente em executar os programas de descarbonização. Para quem faz aço utilizando carvão mineral como energético em altos-fornos a jornada será mais complicada, pois os desembolsos de recursos financeiros serão vultosos. Mudanças tecnológicas serão cruciais para reduzir as emissões de carbono e atingir a neutralidade em 2050, chegando ao “aço verde”, ou de baixo carbono. Estimam-se investimentos de R\$ 180 bilhões, informou o Instituto Aço Brasil.

O parque fabril de aço brasileiro, formado por 16 usinas integradas e 15 que operam aciarias elétricas (mini-mills), tem emissão média de 1,7 tonelada de dióxido de carbono (CO₂) por tonelada de aço bruto produzida. A rota integrada a carvão metalúrgico representou 73,3% do total fabricado em 2023, a que utiliza carvão vegetal, 11,9%, e a que utiliza sucata (aciaria elétrica), 14,8%.

A Gerdau, que tem operações em vários países das Américas, a maior parte no Brasil e nos EUA, faz mais de 70% do aço com sucata. É o maior reciclador do País. Ao incluir a fatia feita com minério e carvão mineral na usina de Ouro Branco (MG), tem geração média de 860 quilos de CO₂ por tonelada de aço. A meta é chegar a 2031 com 820 quilos de CO₂.

Cenira Nunes, gerente-geral de meio ambiente da companhia, explica que o processo com sucata contribui muito na intensidade média global de emissão de CO₂, mas, infelizmente, não há sucata disponível para atender as necessidades do País. Na rota integrada, o foco, por ora, é a substituição de parte do carvão mineral por combustíveis alternativos. Por exemplo, biocoque de carvão vegetal. Desde 2022 o material é lançado nos altos-fornos e já mostrou redução de 90 mil toneladas de carbono em 2023.

A empresa tem 250 mil hectares de florestas plantadas para produzir carvão vegetal. Outras biomassas também estão em testes. Os ganhos nas emissões de carbono poderão ser de 20% a 30% no médio e longo prazo. “Até 2030, o foco é em ganhos de processo industrial, eficiência energética e substituição de matérias-primas e insumos, com muito investimento em energia renovável”, informa a executiva.

Nos EUA, na usina de aços especiais Monroe, no segundo semestre de 2023 desenvolveu um projeto de US\$ 10 milhões, voltado para hidrogênio verde e conduzido por uma universidade local com apoio da fabricante de gases industriais Linde. Objetivo é entender esse novo combustível, como ele funciona.

A busca pelas melhores tecnologias disponíveis, as disruptivas, virá numa fase posterior — substituição de alto-forno por redução direta, uso de gás natural e o hidrogênio verde, afirma Nunes. Para a Gerdau, diz, a rota da redução direta, que gera 1,4 tonelada de CO₂, é a aposta de transição na descarbonização.

Não há ‘bala de prata’ na descarbonização

Produtora de aço e cimento, duas fontes industriais altamente geradoras de CO₂ em seus processos produtivos, a CSN tem investimento previsto da ordem de R\$ 5 bilhões até 2030 na siderurgia. O valor inclui gastos na modernização da usina de Volta Redonda, para se obter maior eficiência operacional nos altos-fornos e na aciaria, bem como energética.



Helena Brennand Guerra, diretora de sustentabilidade, meio ambiente e segurança do trabalho da CSN, diz que, na descarbonização, não há até agora, uma bala de prata tecnológica Foto: Divulgação/CSN

Helena Brennand Guerra, diretora de sustentabilidade, meio ambiente e segurança da CSN, diz que o pacote de ações cobre um período até 2035, nas chamadas Fase Blue e Fase Olive.

Para baixar as emissões de CO₂, de 1,93 tonelada de CO₂ — média de 2,3 toneladas dos altos-fornos com os 600 quilos na aciaria elétrica em Volta Redonda. Vai buscar de tudo: mais adição de sucata, carvão vegetal no lugar de metalúrgico, uso de gás natural, de HBI (minério briquetado a quente, com 90% de ferro), briquetes de ferro de minério da CSN Mineração. “Apenas na usina de Volta Redonda são 12 projetos”, afirma.

A meta definida é de corte de 10% nas emissões em 2030 e 20% em 2035. “Já somos uma produtora de ‘aço verde’ na Alemanha, na SWT, que opera com sucata e energia renovável”, diz a executiva. A produção é de 800 mil toneladas por ano de perfis, com geração de 200 quilos de CO₂ por tonelada.

Guerra ressalta que, no mundo, há muitas tecnologias em desenvolvimento para fazer aço verde. “Mas não podemos dizer que há uma que seja a bala de prata”, afirma.

O hidrogênio verde é o grande avanço tecnológico esperado para a próxima década, quando deverá estar disponível em grande escala comercial e a custo competitivo. A própria CSN desenvolve em Araucária (PR), por meio da CSN Inova, um projeto para produção do insumo, utilizando energia renovável. Acabou de firmar uma parceria com a Petrobras.

Segundo a executiva, o Brasil já poderia estar com emissão bem inferior à dos níveis atuais, se contasse com gás natural ao preço praticado, por exemplo, na Argentina, de US\$ 4 a US\$ 5 por 1 milhão de BTU (British Thermal Unit, usado para medir o consumo de gás natural). Assegura que a redução das emissões de CO₂ seria da ordem de 20% a 30%.

Futuro é o H2V, mas o alto-forno vai sobreviver

Guilherme Corrêa de Abreu, gerente Geral de Sustentabilidade da ArcelorMittal Brasil, maior produtora de aço do País, afirma que as tecnologias disruptivas ainda necessitam ser amadurecidas e consolidadas e elas só serão vistas em grande escala depois de 2030. “Até lá, no Brasil e em muitos países, todos vão maximizar as tecnologias conhecidas, muitas já em implementação”.

Hoje, nessa corrida, o principal alvo é a redução do uso de carvão metalúrgico, o vilão das emissões. Há várias iniciativas parecidas nas empresas que operam com altos-fornos: maior uso de sucata, injeção de carvão vegetal no alto-forno, gás de coquearias, injeção de gás natural, minério briquetado, que tem maior teor de ferro do que o tradicional, além de biomassas. “Temos várias iniciativas, algumas com limitações, devido à oferta de sucata no mercado”, diz.

Abreu diz vislumbrar dois pilares na descarbonização. O primeiro, que deverá se consolidar, é a rota de produção com hidrogênio verde em instalações de redução direta (DRI), daí gerando o ferro-esponja, que se transformará em aço em uma aciaria elétrica. Serão os novos novos complexos siderúrgicos do futuro.

No segundo pilar, ele não vê o fim dos altos-fornos até 2050. Vão continuar, em menor número, mas com diferença dos atuais. Diz que eles vão operar com biomassas, gás natural, hidrogênio verde e também HBI como matéria-prima. “Serão mais eficientes, com baixíssima geração de carbono. Muitas das instalações com até 100 metros de altura serão substituídas ao fim da vida útil.



Muitos altos-fornos, que permanecerem no futuro, vão usar biomassas, gás natural, hidrogênio verde no lugar de carvão metalúrgico e HBI (minério de ferro briquetado) como matéria-prima, diz executivo da ArcelorMittal Foto: Sergio Roberto Oliveira/SERGIO ROBERTO OLIVEIRA/ESTADÃO

Na Espanha, a ArcelorMittal lançou o projeto Sestao, para produzir aço com zero emissão de carbono. Com investimento de 1 bilhão de euros e subsídio do governo espanhol, o projeto consistirá de uma planta de DRI com hidrogênio verde em Gijón, nas Astúrias, que vai fazer 2,3 milhões de toneladas de ferro-esponja ao ano.

A unidade de Sestao, a 250 km, será suprida com material de Gijón e fará 1,6 milhão de toneladas, em forno elétrico. Deve entrar em operação no final de 2025. A empresa diz que será primeiro nesse modelo em larga escala do mundo.

Também terão um papel relevante, na avaliação de Abreu, os CCUS, sigla de Carbon Capture, Utilization and Storage (ou Captura, Utilização e Armazenamento de Carbono). Essa tecnologia visa reduzir a emissão de CO₂ na atmosfera, capturando-o e o reutilizando em novos materiais.

O carbono é armazenado em formações geológicas, como poços de petróleo já exauridos. O CCUS, conforme entidades internacionais, são fundamentais para zerar as emissões líquidas de carbono até 2050. “De 40% a 50% das emissões serão neutralizadas com CCUS”, informa o executivo.

“Para descarbonizar a indústria do aço, globalmente, estimam-se investimentos de US\$ 6 trilhões”, informa Abreu. Desse valor, um terço deve ser aplicado no processo produtivo e cerca de US\$ 4 trilhões em instalações adjacentes, como plantas de hidrogênio verde, centrais de CCUS, entre outras.

Vale investe para oferecer ‘matéria-prima verde’

Na corrida da descarbonização no setor de aço, fornecedores da principal matéria-prima, o minério de ferro, estão formando parcerias com seus clientes. A Vale, segunda maior produtora mundial e exportadora da commodity, vem investindo em vários projetos para ampliar oferta de minério de alto teor, que ajude na redução das emissões de carbono, conforme informações passadas por sua assessoria de imprensa. A empresa não concedeu entrevista.

Em 2023, a companhia inaugurou a primeira planta de briquete de minério de ferro do mundo no seu complexo de pelletização em Vitória. Segundo a Vale, é um produto aglomerado, com tecnologia própria, que pode reduzir em até 10% as emissões de carbono na produção de aço pela rota de alto-forno.

No futuro, quando o hidrogênio verde estiver disponível, o briquete servirá de insumo para a produção de aço de zero emissão de carbono pela rota de redução direta, que utiliza fornos elétricos, informou a empresa.

Nos últimos anos, a empresa firmou mais de 50 acordos de parcerias estratégicas e tem anunciado projetos conjuntos, visando ao que chama de “soluções de descarbonização”. No início de dezembro de 2024, concluiu tratativas com Departamento de Energia (DOE) dos EUA e dará início à fase 1 do projeto de desenvolvimento de uma planta de briquetes, em escala industrial, em Louisiana.

A concessão feita à afiliada Vale USA LLC faz parte de acordo cooperativo no Programa de Demonstrações Industriais, do DOE, parte do financiamento vinculado à BIL (Lei de Infraestrutura Bipartidária) e ao IRA (Lei de Redução da Inflação).

O aporte é de até US\$ 282,9 milhões durante o período do projeto, até 2031, que prevê a produzir 1,5 milhão de toneladas de briquete de minério de ferro pela rota de redução direta (DRI).



Mineração de ferro da Vale: companhia vem investindo em projetos que agregam maior qualidade ao produto, elevando o teor metálico, como plantas de briquetes e de HBI, ajudando reduzir emissões de CO₂ Foto: Marcos Arcoverde/Estadão

Outros acordos foram assinados em outubro com a chinesa Jinnan Steel (planta de concentração em Omã) e, em novembro, com a alemã Rogesa (para fornecer pelotas). Em setembro, com a Midrex, dos EUA (briquetes para unidades de DRI), e no ano passado, memorando de entendimento com a H2 Green Steel.

A companhia lançou o modelo de Mega Hubs, complexos industriais para produzir HBI (hot-briquetted iron), um produto intermediário entre o minério de ferro e o aço. Os primeiros na Arábia Saudita, Emirados Árabes e Omã. Nesses complexos, a qualidade do minério é ampliada para fazer o briquete, insumo do HBI.

A geração de CO₂, com o HBI, reduz de 50% a 70% comparado ao tradicional ferro-gusa em alto-forno. No início usará gás natural como combustível e, no futuro, hidrogênio verde.

Carvão vegetal e sucata, o diferencial da Aperam

A Aperam, maior fabricante de aço inoxidável da América Latina, além de aços elétricos, é referência na pegada de carbono, com a melhor média na fabricação dos dois produtos, afirma o presidente da empresa, Frederico Ayres. A companhia tem usina em Timóteo, no Vale do Aço mineiro. “Geramos 280 quilos de CO₂ por tonelada de aço produzida, enquanto nossos concorrentes têm média de 930 quilos.”

O diferencial da Aperam é uso de carvão vegetal de florestas próprias (mais da metade da produção de aço) e de sucata de aço inox. “Desde 2011, todo o nosso ferro-gusa obtido nos altos-fornos é com carvão vegetal certificado. Isso nos dá vantagens de custo, que é fundamental no negócio, e em sustentabilidade”.

Hoje, a Aperam foca em melhorias de processos, substituição de combustíveis fósseis, (uso de gás natural no lugar de gás de alto-forno), minério de ferro mais enriquecido e projetos de remoção de carbono nas florestas. A energia é de origem renovável (eólica, solar e hidrelétrica). “No Brasil,

somos carbono neutro ao somar os escopos 1 (operações produtivas), 2 (uso de energia) e as remoções de CO₂ com armazenamento de CO₂ no solo das florestas”.



Projeto Biochar, com armazenamento de CO₂, aplicado no solo das florestas renováveis da Aperam BioEnergia, no Vale do Jequitinhonha Foto: Aperam

AVB tem selo de baixo carbono da World Steel

Localizada em Açailândia, no Maranhão, a minimill brasileira Aço Verde do Brasil (AVB), que começou a operar em 2015, recebeu da World Steel Association (WSA) o selo de primeira siderúrgica carbono neutro do mundo cinco anos atrás. Fabricante de aços longos (vergalhões e fio-máquina), a empresa passou por auditoria do processo produtivo e das emissões de CO₂ da consultoria francesa SGS.

Em dois anos chegou a ter emissão negativa, mas em 2023, com ajustes de critérios da WSA, após se desfazer de participação de 50% na Cimento Açai, empresa do grupo para a qual destinava a escória dos seus dois altos-fornos, o número mudou. A geração de CO₂ contabilizada foi de 229 quilos por tonelada de aço fabricada, considerando escopos 1 e 2. Mesmo assim, considerada siderúrgica de baixo carbono.

“Com a montagem de uma unidade de briquetes de resíduos do processo industrial que estamos investindo R\$ 80 milhões mais outras ações internas, poderemos reduzir a emissão para menos de 200 quilos de CO₂”, afirma Sandro Marques Raposo, diretor de Sustentabilidade e Novos Negócios da AVB. O briquete é usado no alto-forno como matéria-prima. A meta é zerar resíduos na siderúrgica a partir de 2025.

A AVB, que fica às margens da Estrada de Ferro Carajás, da Vale, por onde recebe minério de ferro, tem dois altos-fornos que fazem por ano 660 mil toneladas de ferro-gusa. São supridos com minério e biocarbono (carvão vegetal) de florestas próprias.

A siderúrgica tem capacidade de produzir 720 mil toneladas por ano de produtos laminados. No processo produtivo, aproveita todos os gases dos altos-fornos e da aciaria e gera energia em uma termoeletrica de 11 MW, que atende 30% das necessidades da empresa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/01/2025

EMPREITEIRA QUE VAI REFAZER PONTE QUE CAIU JÁ FOI FLAGRADA PAGANDO PROPINA A EX-CHEFE DO DNIT

Filho do dono da empreiteira Arteleste foi pego pagando suborno de R\$ 58,9 mil a ex-engenheiro do Dnit em 2010. Consórcio integrado por empresa foi contratado sem licitação por R\$ 171,9 milhões. Dnit diz que não houve condenação e contratação é regular; empresa e ex-engenheiro não falaram
Por André Shalders

BRASÍLIA - Uma das empreiteiras contratadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para reconstruir a ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, que caiu entre Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA), já teve um representante flagrado entregando propina para um dirigente do mesmo Dnit. A empreiteira Arteleste Construções Ltda foi contratada sem licitação por R\$ 171,9 milhões para reconstruir a ponte, que caiu no último dia 22 de dezembro, matando 17 pessoas. A contratação foi oficializada por meio de publicação no Diário Oficial da União (DOU) no dia 31.



A ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira: Dnit assumiu responsabilidade pela queda da estrutura, que matou 17 pessoas Foto: WILTON JUNIOR

Em nota, o Dnit reafirmou que, como a empresa não foi condenada, não há “nenhuma informação ou registro no sistema (do Dnit) que represente impedimento para a realização de contratação”. Além disso, diz o Dnit, a contratação por dispensa de licitação “só pode ser realizada de maneira excepcional”.

Permitir ou não a participação da empresa não é “escolha” do órgão, argumentou o Dnit, reiterando que “foram cumpridas todas as etapas previstas na legislação vigente e foram seguidos todos os ritos de boas práticas da administração pública nas contratações”. O órgão afirma que optou pela proposta mais vantajosa disponível.

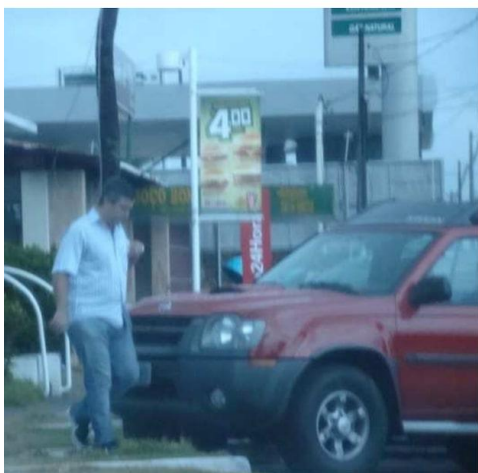
Sediada no Paraná, a Arteleste ganhou o contrato para reconstruir a Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira em consórcio com outra empresa, a Construtora A. Gaspar Ltda, de Natal (RN). A contratação se deu por meio de carta-convite, com dispensa de licitação.

Nesta modalidade, o órgão público pré-seleciona as empresas e envia convites a um mínimo de três firmas que teriam capacidade de realizar o serviço. Quem responde com o menor preço ganha o certame. Segundo o Dnit, o prazo para conclusão da obra é de um ano.

Segundo uma das denúncias do caso, oferecida pelo Ministério Público Federal (MPF) em 2016, o pagamento de propina era a contrapartida da Arteleste por outro contrato com o Dnit: a reforma da Ponte Felipe Guerra, que leva a BR 304-RN por cima do Rio Assú, no interior potiguar. Assim como na Ponte Juscelino Kubitschek, as obras de reforço das fundações da ponte sobre o Rio Assú também foram contratadas sem licitação, de forma emergencial, por R\$ 13,7 milhões em valores da época. Em valores atuais, o montante é de R\$ 31,7 milhões.

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
MJ - DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL
NTENDÊNCIA REGIONAL DO RIO GRANDE DO NORTE
ro Pinto, 155, Lagoa Nova, CEP 59064-250, Natal/RN, fone/fax: (84)32045500

Gledson Maia, ex-engenheiro-chefe do Dnit, fotografado pela PF saindo de uma reunião com empreiteiros Foto: Polícia Federal / reprodução



A propina foi flagrada pela Polícia Federal em 2010. O dinheiro foi pago em espécie, dentro de uma bolsa, no estacionamento de uma churrascaria em Natal, em 4 de novembro daquele ano. Foi dado por Túlio Gabriel de Carvalho Beltrão Filho, filho de um dos donos da Arteleste, ao ex-chefe de engenharia do Dnit no Rio Grande do Norte, Gledson Maia. Na época, Túlio era também empregado da empreiteira. O Estadão procurou a Arteleste para comentários e para saber se Túlio Gabriel segue trabalhando na empresa, mas não houve resposta.

A investigação que flagrou o pagamento de propina foi desdobramento da operação Via Ápia, deflagrada em 2010 para investigar suspeitas de desvios na Superintendência do Dnit no Rio Grande do Norte. No relatório, a PF diz que

chegou ao contrato entre o Dnit e a Arteleste após monitorar a movimentação financeira de Gledson Maia.

Gledson é sobrinho do deputado federal João Maia (PP-RN), e do atual secretário de Relações Institucionais do governo do Distrito Federal, Agaciel Maia. Em delação premiada, ele confirmou que ele e Silveira foram indicados aos cargos no Dnit por João Maia. A reportagem procurou João Maia para comentários, mas não houve resposta. O Estadão não conseguiu contato com Gledson – em 2018, ele acabou condenado em outro processo decorrente da operação Via Ápia.



Pacote de dinheiro interceptado pela Polícia Federal em outra ação da Operação Via Ápia, em 2010 Foto: Polícia Federal / reprodução

“Túlio Beltrão Filho se dirigiu ao Centro de Natal, especificamente para a Agência do Banco do Bradesco, oportunidade em que realizou um saque no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), e, em seguida, se encontrou na Churrascaria Sal e Brasa com Gledson Maia. O fato foi confessado, ainda, pelo próprio servidor público”, diz um trecho da denúncia. Segundo o Ministério Público, Túlio era empregado da Arteleste à

época, além de ser filho de um dos donos, o empresário Túlio Beltrão.

“Com efeito, após o almoço, os réus saíram do local em direção ao estacionamento da Churrascaria Sal e Brasa, dirigindo-se ao automóvel guiado por Túlio Beltrão Filho, que retirou do seu porta-malas uma bolsa a tiracolo” diz um trecho.

“Em seguida, adentraram no automóvel conduzido por Gledson Maia, quando então o veículo começou a se deslocar e, nesse momento, foram abordados pela equipe da Polícia Federal, que bloqueou a saída do carro”, diz a denúncia.

A investigação contra a Arteleste resultou em dois processos: uma ação penal por corrupção passiva, e uma ação de improbidade administrativa, de caráter cível. A ação penal acabou anulada depois que a Justiça Federal entendeu que ela se baseou numa escuta telefônica ilícita – no processo, o MPF alega que tinha autorização judicial para realizar as escutas.

Trecho da denúncia de improbidade administrativa oferecida pelo MPF em 2016

Trecho da denúncia de improbidade administrativa oferecida pelo MPF em 2016 Foto: MPF / Reprodução

Já a ação de improbidade administrativa resultou na denúncia do MPF em 2016, que foi rejeitada pela primeira instância da Justiça Federal no Rio Grande do Norte – também por causa do uso da mesma prova vinda da escuta telefônica supostamente ilegal. O MPF recorreu, sustentando que a ação de improbidade não teve por base a prova considerada ilícita.

Gledson Maia já era investigado antes mesmo da realização da escuta, sustentou o MPF. A ação foi derrotada novamente na segunda instância, no Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF-5). Mais recentemente, em 16 de dezembro de 2024, a desembargadora Germana de Oliveira Moraes, vice-presidente do TRF-5, rejeitou um recurso especial apresentado pelo MPF. O caso ainda não transitou em julgado, ou seja, segue em tramitação.

Deflagrada pela Polícia Federal em novembro de 2010, a operação Via Ápia investigou vários contratos do Dnit no Rio Grande do Norte com empreiteiras para obras de adequação na BR-101 NE, no trecho que vai de Arez (RN) até a divisa do Rio Grande do Norte com a Paraíba. Numa revisão preliminar das contratações, o Tribunal de Contas da União (TCU) encontrou sobrepreços que chegavam a R\$ 132 milhões nas obras, em todos os lotes. Várias das licitações tiveram seus editais suspensos pelo TCU.

Busca por vítimas pode ser encerrada amanhã

Nesta terça-feira, 7, a Marinha do Brasil informou que as buscas pelas vítimas do desabamento da ponte podem ser interrompidas na quarta, 8, caso não surjam novos indícios sobre o paradeiro dos três corpos que ainda não foram recuperados. Dos 17 mortos na tragédia, 14 já tiveram seus corpos encontrados e identificados.

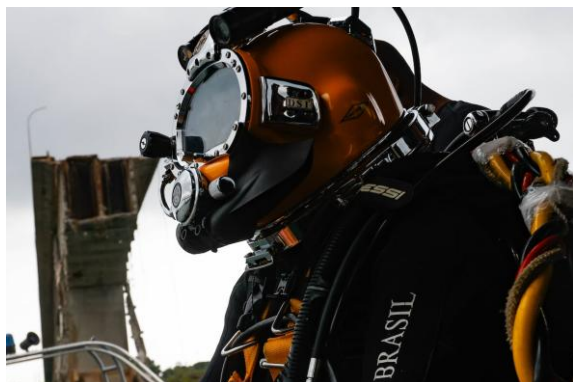
“A partir do dia 8 de janeiro, será necessário realizar a abertura das comportas da barragem da Usina Hidrelétrica de Estreito, em razão do aumento do nível do reservatório e do regime de chuvas na região”, disse a Marinha em nota.

A abertura das comportas aumenta a correnteza e o volume do rio, inviabilizando novas buscas, diz a Força. “Em tal cenário, as operações serão suspensas, com a possibilidade de serem retomadas tempestivamente, caso surjam novas informações concretas que contribuam para a localização das vítimas”, diz a nota.

Desde 2022, o Congresso mandou R\$ 35,6 milhões em emendas parlamentares para as cidades de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO). A verba foi usada para vários fins, inclusive a construção de um abatedouro, a implementação de luzes de LED e até shows sertanejos – mas nada foi destinado para a ponte. As coordenadoras das bancadas do Maranhão e de Tocantins no Congresso alegam que o Dnit nunca pediu recursos para a ponte.

Sem a ponte Juscelino Kubitschek, a economia das duas cidades está recuando e os caminhoneiros passaram a enfrentar esperas de até cinco horas para fazer a travessia, de balsa. Para os moradores, a solução até o momento é atravessar o Rio Tocantins de lancha, a R\$ 5 o trecho.

Como mostrou o Estadão, relatório de 2020 do próprio Dnit já apontava fissuras nos pilares e outros problemas graves na ponte, cujo estado de conservação era considerado ruim. Iniciada em 1958, a Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira foi concluída nos anos 1960 e tinha 553 metros de extensão.



A construção usava uma técnica inovadora na época, e chegou a ter o maior vão do seu tipo do mundo. A última vez que a ponte passou por reformas foi nos anos de 1998 a 2000, ainda na gestão Fernando Henrique Cardoso (PSDB).

Marinha adaptou técnica de mergulho dependente (escafandro) para buscar corpos de vítimas do Rio Tocantins. Método raramente é usado em rios Foto: WILTON JUNIOR

Leia abaixo a íntegra da nota do Dnit

“O DNIT esclarece que em relação à ação penal questionada, após toda a instrução não foi reconhecida a existência ou materialidade criminal da sua instrução inicial. Ou seja, não havendo materialidade, não há que se reconhecer a tipicidade e, conseqüentemente, neste estágio não há condenação e não havendo condenação não pode haver efeitos decorrentes dessa condição. Não há, portanto, nenhuma informação ou registro no sistema, de penalidade ou condenação da empresa que represente impedimento para realização de contratação da referida empresa pelo DNIT.

Sendo assim, o DNIT reitera que:

Com relação à contratação do consórcio construtora da nova ponte sobre o Rio Tocantins, entre Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA), o DNIT esclarece que a possibilidade ou não de contratação com a administração pública, pelo princípio da isonomia, não é questão de “escolha” do gestor. Inclusive, conforme normativo vigente, contratação por dispensa de licitação só pode ser realizada de maneira excepcional, em função de emergências ou calamidade pública, caracterizada urgência de atendimento de situação que possa ocasionar prejuízo ou comprometer a segurança de pessoas, obras, serviços, equipamentos ou outros bens.

O processo de dispensa de licitação só é permitido mediante cotação de, no mínimo, três empresas, não havendo qualquer escolha sem critérios legais e objetivos por parte da autarquia. A União dispõe do SICAF, sistema unificado que consolida as eventuais restrições e impedimentos, de forma a garantir a lisura dos processos de contratação.

Dessa forma, todas as contratações realizadas pelo DNIT obedecem ao fundamento legal contido no Art. 75, Inciso VIII da Lei nº 14.133 (nova lei de licitações). Antes de firmar contratos com a

Administração, as empresas passam pela fase de habilitação, na qual são avaliados os documentos referentes às mesmas. Empresas com classificação de inidônea ou proibida de contratar com a Administração Federal, com base na lei de improbidade administrativa, são eliminadas nessa fase.

O DNIT reitera que foram cumpridas todas as etapas previstas na legislação vigente e foram seguidos todos os ritos de boas práticas da administração pública nas contratações. Desta forma, o DNIT definiu pela proposta mais vantajosa e pela empresa que cumpriu os requisitos técnicos exigidos necessários para executar os serviços”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/01/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

HUGO MOTTA ADOTA DISCURSO EM TOM ALINHADO AO MERCADO

Em conversas reservadas, o provável sucessor de Arthur Lira tem defendido responsabilidade fiscal e segurança jurídica

Por Raphael Di Cunto e Marcelo Ribeiro — De Brasília



Motta: alta da Selic e do dólar afasta investimentos e deve ser combatida — Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

Ungido candidato à presidência da Câmara, o deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) tem adotado, em conversas com parlamentares e empresários, um discurso de defesa da responsabilidade fiscal, segurança jurídica e previsibilidade para viabilizar um crescimento mais sustentável do país. O tom, alinhado ao mercado de capitais, é semelhante ao do atual presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), de quem tem o apoio para ser o sucessor.

Os posicionamentos, feitos em conversas reservadas, revelam um pouco sobre como pensa o parlamentar - o que era considerado um mistério, pelo menos publicamente, visto que o favorito a suceder Lira nunca foi adepto de fazer muitos discursos em plenário.

Em uma dessas raras falas, nos últimos dias de 2022, Motta criticou a celeridade da tramitação da proposta de emenda à Constituição (PEC) da Transição, que elevou em R\$ 145 bilhões o limite do teto de gastos e retirou pouco mais de R\$ 60 bilhões do mecanismo de controle fiscal durante os anos de 2023 e 2024. O pronunciamento já sinalizava um discurso de controle das contas públicas.

“O Republicanos tem a tranquilidade de estar, neste momento, não votando contra os mais pobres, mas votando contra essa antecipação, votando contra essa usurpação de decisão do Congresso novo, que era o que deveria decidir, a partir de 1º de fevereiro, e votando com responsabilidade fiscal. Nós temos tempo para discutir essas prioridades colocadas pelo novo governo.”

Mais recentemente, Motta tem se posicionado sobre outros assuntos da agenda econômica, como temas relacionados ao mercado financeiro. Deputado federal desde 2011, ele nunca citou, por exemplo, o dólar em seus discursos no plenário da Casa.

Em uma reunião em dezembro, contudo, o parlamentar mostrou preocupação com o cenário econômico e afirmou que a alta da Selic, taxa básica de juros da economia, e a atual escalada na cotação da moeda americana afastam investimentos e devem ser combatidos com participação do Legislativo.



“Não vamos ter condição de viabilizar o país trazendo players internacionais, que por sua vez podem muitas vezes trazer mais tecnologia, mais modernidade, para sermos mais competitivos, com o dólar a R\$ 6,20 e com a projeção de chegar a R\$ 7. Esse também é um desafio do Congresso”, afirmou a parlamentares e empresários da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) em dezembro.

Essa preocupação com o câmbio foi levada também a uma reunião com os líderes dos partidos em dezembro, no momento de maior tensão sobre se o pacote de contenção de despesas seria ou não aprovado pelo Congresso. No encontro, realizado a portas fechadas na residência oficial do presidente da Câmara, Motta fez uma fala enfática sobre a necessidade de aprovar as medidas que poderiam ajudar a reduzir o valor do dólar e diminuir o risco de aceleração da inflação.

A fala gerou até brincadeiras dos deputados de oposição e de outros do Centrão mais críticos ao governo Lula (PT), de que o discurso estava exageradamente governista e de que ele precisava ter cuidado para não perder votos na eleição para a presidência da Câmara. Motta reuniu um arco de alianças que vai do PT ao PL, com partidos que representam mais de 90% dos votos.

Em outra reunião com empresários, desta vez representantes do agronegócio, o candidato comentou que a Câmara e o Senado foram protagonistas na discussão de reforma econômicas, como a da legislação trabalhista, a previdenciária e a tributária, e sustentou que o controle de despesas e a eficiência no gasto público são outras áreas a serem atacadas.

“Chegando à presidência da Câmara, nós não ficaremos nem um segundo longe dessa agenda da responsabilidade fiscal. Entendemos que o Brasil ainda tem muitos desafios pela frente e as contas públicas é, sim, um dos principais pontos que nós temos que enfrentar”, declarou, ao receber apoio da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA).

Em conversas com frentes parlamentares que representam setores econômicos, o deputado também defende que o Legislativo seja protagonista das discussões de marcos legais nas áreas de infraestrutura, segurança, saúde, educação, sustentabilidade e meio ambiente. Procurado, Motta não respondeu até o fechamento da edição.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/01/2025

GOVERNO RETOMA DEFESA DA AGENDA MICROECONÔMICA

Para o bem do país, tomara que otimismo do governo em fazer avançar uma pauta que tramita aos trancos e barrancos no Congresso se mostre realista

O governo mais uma vez renovou a esperança de avançar com a pauta microeconômica no Congresso. A agenda, que progride aos trancos e barrancos no Legislativo, tem como objetivos fortalecer os mercados bancário e de capitais, empoderar os investidores em companhias abertas e os credores em processos de falência, com reflexos positivos na redução do custo do crédito, no aumento da produtividade e na eficiência dos mercados.

A ideia de aprovar as medidas está sobre a mesa desde outubro de 2023, quando alguns pontos da agenda microeconômica foram mencionados dentro da proposta de reduzir o Custo Brasil. No início do ano passado, tanto o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, como o presidente Luiz Inácio Lula da Silva pediram apoio à aprovação do pacote de medidas microeconômicas. Somente em março, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), respondeu, prometendo destravar a pauta dos projetos para melhorar o ambiente de negócios e aperfeiçoar o mercado de capitais. Ainda assim, às vésperas da eleição para os novos presidentes da Câmara e do Senado, cinco das oito propostas ainda aguardavam decisão de Lira e nem tinham relator designado.

O projeto de resolução bancária é um exemplo de como as coisas são lentas. Elaborado ainda no governo Bolsonaro sob inspiração das regras internacionais criadas após a crise financeira de 2008, conta com apoio do Banco Central (BC), da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e do sistema



financeiro. Trata-se do Projeto de Lei Complementar 281/2019 (PL 281), que visa a promover a adesão das práticas brasileiras em casos de reestruturação aos padrões internacionais, conferindo mais poder ao BC para atuar no sistema financeiro, com o objetivo de proteger os interesses públicos. Em novembro foi aprovado o requerimento de urgência, mas não há expectativa de quando o mérito será analisado pelos deputados.

Mas há algum progresso. No primeiro semestre do ano passado, foi aprovado o novo regime legal dos juros, que flexibilizou a aplicação da vetusta Lei da Usura, que vigorava desde o primeiro governo Getúlio Vargas (1930-1945). A nova Lei 14.905/24 estabelece que, na ausência de previsão legal ou contratual específica, o índice de correção monetária previsto no Artigo 389 do Código Civil para a hipótese de descumprimento de obrigações será o IPCA ou outro índice oficial que vier a substituí-lo.

Saiu do forno recentemente a nova lei do contrato de seguros, que moderniza a relação entre empresas e seguradores, acompanhada da lei das associações e cooperativas de seguros. Até a aprovação do novo projeto, o setor obedecia a dispositivos do Código Civil de 2002, que eram cópias da legislação de 1916, ou seja, com mais de um século.

Se em alguns casos a agenda microeconômica funciona como um espanador, tirando a poeira e modernizando legislações antigas, em outros, busca disciplinar novidades. As big techs são um dos alvos de projeto que está em discussão com o Cade. Já o regulamento do funcionamento das instituições operadoras de infraestruturas do mercado financeiro (IMFs), responsáveis por serviços de compensação de débitos e créditos, foi aprovado pela Câmara e agora depende do Senado.

Entre as medidas microeconômicas ainda empacadas no Congresso, estão pautas importantes como as mudanças na Lei de Falências, aprovada pela Câmara e pendente no Senado, que transfere dos juízes para os credores o poder de indicar gestor fiduciário que vai acompanhar os trâmites e fiscalizar o processo falimentar. Considerado de tramitação complexa é o projeto que procura garantir maior proteção a investidores minoritários no mercado de capitais e ampliar a responsabilização de administradores de companhias abertas.

Já a CVM prepara o caminho para dar a pequenas empresas o acesso à emissão de ações no mercado de capitais. Está também em discussão a redefinição das atribuições de regulação do sistema financeiro entre Banco Central, CVM e Susep, para possível implantação do sistema conhecido como "twin peaks". Ainda não foi para o Congresso o projeto de reforma da tributação das aplicações financeiras, que promete ser complexo e suscitar ampla discussão.

O governo está convencido de que mudanças feitas pelo Congresso ou em nível regulatório já estimularam o mercado de capitais e ampliaram as alternativas de crédito das empresas. O secretário de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda, Marcos Pinto, ressaltou que 2024 foi o melhor ano do mercado de capitais da história, apesar da ausência das emissões de novas ações (IPOs), minimizando o efeito da redução da Selic no primeiro semestre (Valor, 2/1).

Sua confiança de que a pauta microeconômica vai avançar neste ano parece, no entanto, otimista demais, em consequência da prioridade dada pelo próprio governo à questão fiscal. Há ainda a tensão entre os Poderes, elevada principalmente após a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Flávio Dino de suspender a execução das emendas parlamentares, sem falar na mudança de comando das duas casas legislativas. Para o bem do país, tomara que o otimismo se mostre realista.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 07/01/2025

APS SELECIONA EMPRESA PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO ANUAL

Da Redação Portos e logística 06/01/2025 - 20:53



A Autoridade Portuária de Santos (APS), empresa responsável pela infraestrutura pública do Porto de Santos, recebe até dia 14 de janeiro propostas de empresas para contratação da execução de relatórios de gestão.

A empresa a ser contratada irá, juntamente com as equipes técnicas da APS, elaborar os relatórios anuais da empresa. O objetivo da APS é ter uma equipe especializada em metodologias como Global Report Initiative (GRI), dentre outras reconhecidas e adotadas pela maioria das

grandes corporações do mundo.

O contrato será pelo prazo de 24 meses e o edital pode ser consultado na página de licitações do site da APS. O edital pode ser retirado também fisicamente na sede da APS.

A concorrência será pelo sistema licitações-e.

A abertura das propostas será feita no dia 14 de janeiro, a partir das 10h, pelo site licitações-e.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/01/2025

PROJETO CRIA PLANO PARA CONSERVAÇÃO DE RIOS E NAVEGABILIDADE NA AMAZÔNIA

Da Redação Navegação 06/01/2025 - 20:49



Um projeto de lei apresentado no Senado propõe a criação do Plano Rios Livres da Amazônia, para promover a navegabilidade e a preservação dos corpos de água na região, onde os rios têm papel essencial na mobilidade e na economia. De acordo com o autor da proposta (PL 4.199/2024), senador Sérgio Petecão (PSD-AC), o objetivo é integrar ações voltadas à conservação dos rios e à promoção de um transporte hidroviário mais eficiente e sustentável.

De acordo com o projeto, o plano será implementado em cooperação com os estados da Amazônia Legal e

terá como unidade de gestão as bacias hidrográficas da região, abrangendo os estados do Acre, Pará, Amazonas, Roraima, Rondônia, Amapá, Mato Grosso e partes de Tocantins, Goiás e Maranhão.

O plano, segundo Petecão, baseia-se nos princípios de precaução, prevenção, poluidor-pagador (quem polui deve responder pelo prejuízo ao meio ambiente), desenvolvimento sustentável e participação social. O texto também prevê que o Rios Livres será executado por meio de programas de execução das bacias hidrográficas, com ações de monitoramento, dragagem, sinalização e manejo integrado das vias navegáveis.

“O ponto focal do projeto é a manutenção hidroviária da Amazônia Legal, integrada às políticas públicas vigentes, notadamente aquelas voltadas ao meio ambiente e ao transporte”, afirma Petecão. O autor lista, entre os objetivos principais do plano, as seguintes diretrizes:

Promover a cooperação entre estados para execução do plano;

Compatibilizar desenvolvimento econômico com a preservação dos recursos hídricos;

Incentivar a educação ambiental e a participação social;

Reduzir a poluição e danos ambientais nos corpos de água;

Apoiar o desenvolvimento de tecnologias sustentáveis para o transporte hidroviário;

Preparar e prevenir comunidades contra eventos hidrológicos críticos.

A governança do plano ficará a cargo de um comitê gestor, composto por representantes dos órgãos e entidades federais e estaduais responsáveis pelos recursos hídricos e transporte hidroviário. Cada bacia hidrográfica terá seu comitê, que será responsável por instituir e acompanhar o programa de execução do plano em sua área de atuação, além de coordenar a integração entre os entes federativos.

O senador destaca que a Região Norte possui grande potencial para a navegação fluvial, mas enfrenta desafios, como falta de infraestrutura adequada, sazonalidade das chuvas, interferência das mudanças climáticas, poluição e degradação das margens dos rios.

O senador cita dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), segundo os quais apenas 31% dos 63 mil quilômetros de rios com potencial navegável são explorados comercialmente no Brasil. Para Petecão, o Plano Rios Livres da Amazônia permitirá um melhor aproveitamento do sistema hidroviário da região, em um modelo que valoriza a sustentabilidade e a participação social.

O projeto está na Comissão de Desenvolvimento Regional (CDR), onde aguarda recebimento de emendas.

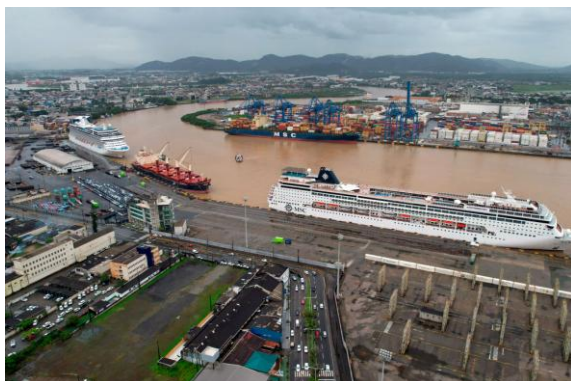
Fonte: Agência Senado

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/01/2025

CRISE NO PORTO DE ITAJAÍ: MEDIDAS EMERGENCIAIS E A LUTA PELA RECUPERAÇÃO

Por Lorena Parrilha Teixeira *Portos e logística* 06/01/2025 - 20:41



Após anos de gestão municipal, o Porto de Itajaí é transferido à SPA; dragagem, investimentos e o impacto social estão no centro das discussões para retomada.

Desde o dia 2 de janeiro, o Porto de Itajaí, único no Brasil até então sob administração municipal, passou a ser gerido pela Santos Port Authority (SPA). A mudança, provocada pelo encerramento de um convênio entre a Prefeitura de Itajaí e o governo federal, ocorre em meio a uma série de problemas estruturais e operacionais que levaram o porto a uma

situação crítica, com operações praticamente paralisadas. Trabalhadores, lideranças locais e especialistas apontam a necessidade urgente de investimentos, dragagem e um plano de longo prazo para recuperar o protagonismo do terminal.

Segundo Ernando João Alves Júnior, presidente da Intersindical Laboral do Porto de Itajaí, a crise no porto tem afetado profundamente a vida dos trabalhadores. "Sem operações, não há salário. Isso atinge a saúde mental e financeira das famílias, que dependem exclusivamente da atividade

portuária”, explicou. A paralisação força muitos trabalhadores a recorrerem ao sistema público de saúde e educação, sobrecarregando os serviços locais.

Além disso, Alves destacou que a indefinição sobre o futuro dos funcionários da antiga superintendência municipal agrava a crise. “Hoje, esses servidores estão em um limbo jurídico, sem garantias sobre salários ou absorção pela nova administração. A falta de diálogo no início foi um erro crítico do governo federal”, afirmou.

Embora enfrentando dificuldades, o porto ainda realiza operações limitadas. Dois berços estão arrendados à JBS, enquanto outros dois movimentam cargas gerais por operadores locais. No entanto, a falta de espaço, investimentos e a interrupção da dragagem comprometem a eficiência e a expansão das atividades.

Alves defende medidas imediatas para resolver problemas como dragagem, expansão de áreas e a realização de um edital definitivo para a concessão do terminal de contêineres. “Sem isso, não há como o porto operar plenamente e atrair novos negócios. A comunidade depende de um plano claro de reestruturação e investimentos”, concluiu.

O advogado Osvaldo Agripino destacou que a mudança na administração reflete disputas políticas e a falta de planejamento estratégico. “O convênio não foi prorrogado por questões políticas durante o governo Bolsonaro, apesar de pedidos do prefeito de Itajaí. Isso trouxe um impacto direto na gestão e na transição, que poderia ter sido negociada com mais cautela”, apontou.

Agripino também ressaltou o papel essencial da comunidade e das lideranças locais para garantir que os interesses da região sejam respeitados na nova gestão. “Itajaí sempre teve uma relação exemplar entre cidade e porto. Agora, mais do que nunca, é preciso engajamento para que a gestão federal considere as necessidades locais”, disse.

Para que o porto volte a operar plenamente, são necessárias ações emergenciais, como a retomada da dragagem, um edital de concessão definitivo e a criação de novas áreas para expansão. Além disso, é essencial garantir a segurança jurídica e os direitos trabalhistas dos servidores impactados pela transição.

A comunidade de Itajaí segue mobilizada, exigindo transparência e soluções concretas para salvar um dos principais motores econômicos da região. A responsabilidade agora está nas mãos da SPA, que precisa demonstrar capacidade para enfrentar os desafios e devolver ao Porto de Itajaí a relevância que ele sempre teve no cenário portuário brasileiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/01/2025

CINGAPURA ANUNCIA ISENÇÃO DE TAXAS PORTUÁRIAS PARA EMBARCAÇÕES COM TECNOLOGIAS DE EMISSÃO ZERO

Da Redação Navegação 06/01/2025 - 20:41



As autoridades de Cingapura isentaram taxas portuárias para embarcações que operam com combustíveis ou tecnologias de emissão zero, em uma medida válida desde 1º de janeiro. Navios que utilizam energia de bateria, hidrogênio, células de combustível, amônia, B100 e metanol verde terão redução de 100% nas taxas para estadias de até quatro dias, conforme comunicado da Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura (MPA).

Embarcações que operam com metanol convencional, GNL e misturas de biocombustíveis B50-99 receberão um desconto de 30%, enquanto aquelas que utilizam biocombustíveis B24-49 terão uma redução de

20%. A MPA destacou que embarcações com tecnologias de emissão zero devem operar exclusivamente com elas tanto no motor principal quanto nos motores auxiliares ao entrar e permanecer nos limites do porto, sem alterações durante a estadia. A troca para outra tecnologia só será permitida após a saída dos limites portuários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/01/2025

MSC LIDERA RANKING DAS MAIORES COMPANHIAS MARÍTIMAS DE 2024

Da Redação Navegação 06/01/2025 - 20:42



O ranking TOP 100 da Alphaliner para 2024 confirmou a MSC como a maior companhia marítima do mundo, com 879 navios que somam 6,30 milhões de TEUs, representando 20,2% da capacidade global. Em segundo lugar, a Maersk registrou 714 navios e 4,41 milhões de TEUs (14,1%), seguida pela CMA CGM, com 654 navios e 3,82 milhões de TEUs (12,3%). Na quarta posição, o Grupo Cosco operava 511 navios e 3,31 milhões de TEUs (10,6%), enquanto a Hapag-Lloyd, em quinto lugar, acumulava 299 navios e 2,33 milhões de TEUs (7,5%).

As posições seguintes foram ocupadas pela ONE (1,96 milhão de TEUs), Evergreen (1,75 milhão de TEUs), HMM (0,89 milhão de TEUs), ZIM (0,78 milhão de TEUs) e Yang Ming (0,70 milhão de TEUs). Destaque também para a Sea Lead Shipping, que saltou da 19ª posição em 2023 para a 13ª em 2024, alcançando 145.485 TEUs (0,6% da frota global). A frota global de contêineres possui capacidade total de 31,4 milhões de TEUs e tonelagem superior a 372,4 milhões de DWT.

A MSC também liderou o ranking de encomendas, com 139 navios que totalizam 2,09 milhões de TEUs. A CMA CGM ficou em segundo lugar, com 75 embarcações (1,14 milhão de TEUs), seguida pelo Grupo Cosco (55 navios, 0,90 milhão de TEUs). Maersk ocupou a quarta posição, com 54 navios (0,77 milhão de TEUs), e a ONE fechou o Top 5, com 46 embarcações (0,60 milhão de TEUs).

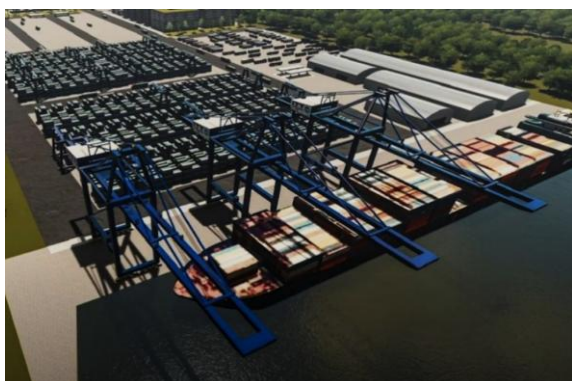
No quesito capacidade fretada, a ZIM liderou com 119 navios, correspondendo a 91,6% de sua frota. A ONE ficou em segundo lugar, com 160 navios fretados (59,6%), seguida pela Yang Ming, com 38 navios (54,1%). A MSC ocupou a quarta posição, com 294 navios fretados (47,4%), enquanto a CMA CGM ficou em quinto lugar, com 351 embarcações (43,7%). Outras companhias como Hapag-Lloyd, Maersk, e Grupo Cosco também aparecem com significativas capacidades afretadas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/01/2025

ARGENTINA TERÁ NOVO TERMINAL PORTUÁRIO COM INVESTIMENTO DE US\$ 600 MILHÕES

Da Redação Portos e logística 06/01/2025 - 20:43



O prefeito de Escobar, na Argentina, Ariel Sujarchuk, anunciou a construção de um terminal portuário multiuso e um cais adicional para exportação de commodities na província de Buenos Aires. O projeto busca posicionar a região como um ponto estratégico na Hidrovia Paraguai-Paraná, com acesso direto ao Oceano Atlântico. Com um investimento superior a US\$ 600 milhões, financiado por capital privado, o plano inclui a construção de uma rodovia de 18 quilômetros conectando o terminal à Rodovia Pan-Americana no



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 004/2025
Página 49 de 49
Data: 18/12/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

quilômetro 54. Liderado pela Terminal Marítima Escobar SA (TME), o projeto já conta com estudo de pré-viabilidade aprovado pela Câmara Municipal de Escobar. A Universidade de Buenos Aires (UBA) foi responsável por um relatório de impacto ambiental, que será avaliado pelas autoridades provinciais.

O terminal será construído no quilômetro 77 da margem direita do rio Paraná, em Las Palmas, com um cais de 375 metros de extensão e 17 metros de profundidade. Inicialmente ocupará 32 hectares, podendo expandir para mais de 80. O cais para exportação de commodities, localizado no quilômetro 70, terá 240 metros de extensão e 50 hectares de área operacional, também com potencial de ampliação. Além disso, haverá uma área destinada à Prefeitura Naval Argentina para reforçar o controle e segurança. Estima-se que o projeto gerará cerca de 3000 empregos diretos, abrangendo a construção de estradas, infraestrutura portuária e o início das operações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/01/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 07/01/2025