

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 007/2025
Data: 10/01/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES TERÁ CONEXÃO COM RODOANEL E CÔNEGO.....	4
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 1,2 BI DE TONELADAS EM 2024.....	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
INFLAÇÃO OFICIAL DO PAÍS EM 2024 É DE 4,83%, ACIMA DO LIMITE DA META.....	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS GERAIS E CONTEINERIZADAS APRESENTAM ALTA EM NOVEMBRO.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
SETOR NAVAL FECHA 2024 COM INVESTIMENTOS AUTORIZADOS DE R\$ 31 BILHÕES, O MAIOR EM 12 ANOS.....	9
MPOR FORTALECE SEGURANÇA AÉREA COM MEDIDAS INOVADORAS PARA REDUZIR RISCOS ASSOCIADOS À FAUNA EM AEROPORTOS.....	10
PORTAL PORTO GENTE	12
OPERAÇÃO ENCOSTA SEGURA PROSSEGUE NA MOGI-BERTIOGA.....	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – A FALTA DE CONTÊINERES E A LOGÍSTICA DO CAFÉ.....	12
NACIONAL - HUB – CURTAS - FLUXO CAMBIAL PRESSIONA E DÓLAR ATINGE MENOR VALOR EM QUASE UM MÊS.....	13
<i>Dólar em queda 1</i>	13
<i>Dólar em queda 2</i>	13
<i>Fuga de capital 1</i>	13
<i>Fuga de capital 2</i>	13
<i>Fuga de capital 3</i>	14
<i>Menos mortes 1</i>	14
<i>Menos mortes 2</i>	14
NAVEGAÇÃO - SETOR NAVAL FECHA 2024 COM MAIOR VOLUME DE INVESTMENOS APROVADOS EM 12 ANOS.....	14
PORTOS - PREJUÍZO LOGÍSTICO AFETA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ NO BRASIL.....	15
NACIONAL - VALE E GREENLRON FIRMAM PARCERIA PARA DESCARBONIZAÇÃO NO BRASIL E NA SUÉCIA.....	16
REGIÃO NORDESTE - CEARÁ E GOVERNO FEDERAL SE REÚNEM PARA TRATAR DE HIDROGÊNIO VERDE.....	17
REGIÃO NORTE - CANCELAMENTO DE DRAGAGEM ALTERA PLANOS DE HOSPEDAGEM PARA A COP 30 EM BELÉM.....	18
REGIÃO NORTE - PONTE JK: MARINHA RETOMA BUSCAS PARA LOCALIZAR DESAPARECIDOS.....	19
REGIÃO NORDESTE - SANTOS BRASIL É AUTORIZADA A AMPLIAR OPERAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO ÍTAQUI.....	20
REGIÃO SUDESTE - MP APURA CAUSAS DE ACIDENTE AÉREO EM UBATUBA.....	21
BAHIA ECONÔMICA - BA	22
GOVERNO CONTRATA EMPRESA QUE FARÁ ESTUDO DE IMPLANTAÇÃO DO VLT.....	22
BRASIL DESPONTA COMO LIDERANÇA NA PRODUÇÃO DE ENERGIA LIMPA.....	23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	24
COM TERMINAL EM SANTOS, COFCO AMPLIA CAPACIDADE DE EXPORTAÇÃO NO BRASIL.....	24
DP WORLD ALCANÇA MARCO DE 100 MILHÕES DE TEU DE CAPACIDADE.....	25
IPCA FECHA 2024 EM 4,83% E ESTOURA A META DE INFLAÇÃO.....	26
SENADO ELEGE SEU NOVO PRESIDENTE EM 1º DE FEVEREIRO.....	27
PIX E CARTÃO: O QUE MUDA PARA EMPRESAS COM NOVAS REGRAS DE FISCALIZAÇÃO DA RECEITA?.....	28
GOVERNO DE SP LANÇA PROJETO PARA A CONSTRUÇÃO DA TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES.....	28
JORNAL O GLOBO – RJ	30
AGU VAI QUESTIONAR A META SOBRE DECISÃO QUE ENCERRA CHECAGEM DE FATOS NOS EUA PARA SABER PLANOS DA EMPRESA NO BRASIL.....	30
INFLAÇÃO É ALTA, MAS NÃO ESTÁ DESCONTROLADA.....	32
GOVERNO DE SP ANUNCIA NOVA PISTA NA IMIGRANTES PARA DESAFOGAR ACESSO AO PORTO DE SANTOS.....	33
RUI COSTA DIZ QUE EVENTOS CLIMÁTICOS LEVARAM INFLAÇÃO DE 2024 PARA FORA DO TETO.....	34
LEILÕES DE CONCESSÕES NA B3 BATEM RECORDE E CONTRATAM R\$ 186 BILHÕES EM INVESTIMENTOS.....	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
ANÁLISE - SEM MUDANÇAS NA POLÍTICA FISCAL, A INFLAÇÃO CONTINUARÁ FORA DA META EM 2025.....	36
GALÍPOLO INICIA MANDATO NO BC TENDO DE ESCREVER CARTA PARA JUSTIFICAR INFLAÇÃO FORA DA META.....	37



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 00755/2025
Página 3 de 43
Data: 10/01/2025
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	39
TRANSPETRO E GRUPO IMETAME VÃO ESTUDAR ALTERNATIVA DE ESCOAMENTO DE PETRÓLEO EM PORTO NO ES.....	39
GOVERNO DE SÃO PAULO ANUNCIA NESTA SEXTA-FEIRA TRAJETO DA 3ª PISTA DA IMIGRANTES	39
MATRIZ ENERGÉTICA BRASILEIRA AMEAÇADA.....	41
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	43
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	43



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES TERÁ CONEXÃO COM RODOANEL E CÔNEGO

Traçado da nova rodovia prevê, na Baixada Santista, uma ligação próxima ao Polo Industrial de Cubatão

Por Bárbara Farias



Tráfego de veículos pesados no Sistema Anchieta-Imigrantes impacta de forma direta o Porto de Santos (Sílvio Luiz/AT)

A terceira pista da Rodovia dos Imigrantes fará conexão com o Rodoanel Mário Covas, no Planalto, e com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, próximo ao Polo Industrial de Cubatão, na Baixada Santista. Com isso, ela aumentará em 145% a capacidade de fluxo de caminhões e ônibus em direção ao Litoral paulista e às duas margens do Porto de Santos. O traçado foi divulgado na quinta-feira (9), para A Tribuna, pelo Governo do Estado. Todos os estudos e

projetos funcional, básico e executivo da obra estão a cargo da Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Conforme o projeto, detalhado pela Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI), será construída uma pista com 21,5 quilômetros de extensão no trecho de Serra, com túneis ao longo de 17 quilômetros (80% do trajeto), além de quatro quilômetros de viadutos. Um dos túneis terá cerca de seis quilômetros de extensão, tornando-se a maior estrutura desse tipo no Brasil. A nova pista terá duas faixas de rolamento e um acostamento com possibilidade de ser revertido em faixa de tráfego.

Segundo o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), a terceira pista terá início no km 43 da Rodovia dos Imigrantes, o que permitirá o acesso pelo Rodoanel. Por sua vez, na Baixada, a conexão no km 265 da Cônego, próximo às indústrias de Cubatão, permitirá acesso ágil às margens Direita e Esquerda do Porto.

“A capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes aumentará em 25% no total e em 145% para descida de veículos pesados. Com isso, o projeto atenderá a demanda de tráfego existente, mas também necessidades futuras de aumento de fluxo na rodovia”, afirmou Freitas.

O secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, destacou que a via terá uma inclinação média de 4%, possibilitando o tráfego seguro de veículos pesados, além de túneis paralelos de emergência.

“Considerando os diversos cenários de tráfego, a pista também poderá ser revertida para operar no sentido da Capital quando houver necessidade. Para reduzir impactos ambientais, a construção prevê a utilização de estradas de serviço já existentes e poucos pontos de entrada de frentes de obras”.

Benini observou ainda que para “a escolha dos pontos de conexão - no trecho de Planalto e na Baixada Santista - e do traçado foram considerados parâmetros adotados nos maiores projetos de infraestrutura do País. Uma equipe multidisciplinar de especialistas da concessionária (Ecovias), consultores e construtoras, inclusive internacionais, avaliou as alternativas e escolheu a que melhor se adequava a rigorosos critérios de engenharia, segurança viária e socioambiental”.

Etapas

Em janeiro de 2024, a SPI autorizou a Ecovias a desenvolver todos os estudos necessários à concretização da obra. Após o lançamento do traçado, a companhia dará início ao projeto funcional e, na sequência, aos projetos básico e executivo, que trarão as diretrizes, como técnicas de construção das estruturas e as definições do prazo e do custo total do empreendimento.

Serão elaborados estudos de tráfego, incluindo avaliações topográficas, sondagens e investigações geológicas e hidro-geológicas necessárias.

Em paralelo, de acordo com o Estado, estão sendo cumpridas as etapas necessárias ao licenciamento ambiental, incluindo o estudo e o relatório de impacto ambiental (EIA-Rima). Essas etapas devem ser concluídas no primeiro semestre de 2026.

Em maio passado, o Governo Estadual informou que os estudos teriam um custo projetado de R\$ 60 milhões e avaliou o custo da terceira pista em R\$ 6 bilhões, com execução estimada em quatro anos, mas esses valores serão alterados após a conclusão dos projetos básico e executivo.

Fluxo rodoviário

Recentemente, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, disse que, em 2023, das 174 milhões de toneladas movimentadas no Porto de Santos, 97 milhões foram transportadas por caminhões.

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

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/01/2025

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA 1,2 BI DE TONELADAS EM 2024

Dois tipos de cargas se destacaram em relação ao crescimento percentual: as cargas gerais e as containerizadas

Por ATribuna.com.br



Entrada de navio no Porto de Santos: carga em contêineres apresentou elevação de 5,93%, com 11,6 milhões de toneladas em novembro (Vanessa Rodrigues/AT)

O setor portuário brasileiro movimentou 1,2 bilhão de toneladas de cargas de janeiro a novembro do ano passado, alta de 1,18% em relação ao mesmo período de 2023, quando o total ficou em 1,186 bilhão. Esses e outros dados constam no Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgados ontem, em Brasília, pelo órgão regulador.

Somente no mês de novembro, a movimentação chegou a 100,6 milhões de toneladas de cargas. As cargas que tiveram a maior alta percentual foram coque de petróleo, com elevação de 80,94%; carvão mineral, que atingiu alta de 32,22%; e pasta de celulose, que avançou 26,65%.

No penúltimo mês de 2024, dois tipos de cargas se destacaram em relação ao crescimento percentual: as cargas gerais e as containerizadas. A primeira apresentou alta de 21,57% e movimentação de 5,7 milhões de toneladas.

Por sua vez, as cargas containerizadas atingiram alta de 5,93% e movimentação de 11,6 milhões de toneladas de cargas. Isso representa 1,1 milhão de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner padrão de 20 pés) movimentados, um crescimento de 12,23%.



Em relação aos graneis sólidos, a movimentação atingiu 59,6 milhões de toneladas (-5,40%) e os graneis líquidos chegaram a 23,7 milhões de toneladas (-13,79%). Por sua vez, a movimentação de cargas de longo curso foi de 74,3 milhões de toneladas no mês, a cabotagem atingiu uma movimentação de 22,5 milhões de toneladas e a navegação interior chegou a 3,7 milhões de toneladas em novembro.

Portos públicos

Os portos públicos movimentaram 34,6 milhões de toneladas no penúltimo mês de 2024. O número representa um decréscimo de 8,35% em comparação com o mesmo período do ano anterior.

O porto com o maior crescimento do mês, entre os 20 que mais movimentam cargas no país, foi o Porto de Santarém, no Pará, com elevação de 97,41% frente ao mesmo período de 2023, chegando a 900 mil toneladas.

Terminais privados

Nos terminais autorizados, houve queda de 3,47% na movimentação em relação a novembro do ano passado. O setor movimentou 66 milhões de toneladas de cargas. Já o destaque percentual entre os 20 TUPs que mais movimentaram no mês, ficou para o Terminal Marítimo Ponta Ubu, no Espírito Santo, que registrou crescimento de 70,96%, com 1,1 milhão de toneladas de cargas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/01/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

INFLAÇÃO OFICIAL DO PAÍS EM 2024 É DE 4,83%, ACIMA DO LIMITE DA META

O IPCA, que reflete a inflação para todas as faixas de renda, ficou 0,33 p.p. acima do teto do CMN. Já o INPC, que mede a inflação das famílias com renda de até cinco salários mínimos, acumulou 4,77%

Por Agência Gov

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), que mede o impacto sobre todas as faixas de renda, foi de 0,52% em dezembro de 2024, ficando acima da taxa de novembro (0,39%), embora tenha permanecido abaixo da taxa registrada em dezembro de 2023 (0,56%). Com isso, o índice oficial de inflação do país fechou o ano acumulando alta de 4,83%, superando em 0,21 ponto percentual (p.p.) o IPCA de 2023 (4,62%) e ficando 0,33 p.p. acima do teto da meta de inflação estabelecida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN).

Já o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), que mede a inflação das famílias com renda de até cinco salários mínimos, teve alta de 0,48% em dezembro e ficou 0,15 p.p. acima do resultado de novembro (0,33%). Em dezembro de 2023, o INPC havia sido de 0,55%. Em 2024, o INPC fechou em 4,77%, puxado, principalmente, pelo grupo Alimentação e Bebidas, que acumulou alta de 7,60% em 12 meses, gerando um impacto de 1,83 p.p. sobre o INPC do ano.

Os dados foram divulgados nesta sexta-feira (10), no Rio de Janeiro, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O índice do ano do INPC ficou 0,12 p.p. acima do teto da meta estabelecido pelo Banco Central. O segundo maior impacto no INPC de 2024 (0,74 p.p.) veio do grupo Transportes, que acumulou alta de 3,77% em 2024. Um ano antes, em 2023, o INPC acumulado havia atingido 3,71%. Já em 2022, o índice havia sido maior, de 5,93%, superando a taxa dos dois anos mais recentes.

A meta de inflação do governo para 2024 foi de 3%, com tolerância de 1,5 ponto percentual (p.p.) para mais ou para menos. Ou seja, o IPCA do ano ficou 0,33 p.p. acima. O resultado de 2024 é o



mais alto desde 2022 (5,79%). Ao longo de 2024, o grupo alimentos e bebidas foi o que mais pressionou o bolso dos brasileiros, com alta de 7,62%, impacto de 1,63 p.p. no IPCA.

Influência do clima no IPCA

Para Fernando Gonçalves, gerente de pesquisa do instituto, os grupos de bens e serviços pesquisados se comportaram de maneira similar nos dois índices, INPC e IPCA. “Diferenças podem ser observadas no impacto de alguns subitens, como, por exemplo, plano de saúde e passagens aéreas, que têm menos peso no orçamento das famílias com menor rendimento”.

Os maiores impactos sobre a inflação de 2024 vieram do grupo Alimentação e Bebidas, que acumulou alta de 7,69% em 12 meses e contribuiu com 1,63 pontos percentuais para o IPCA do ano. Além disso, as elevações acumuladas nos preços dos grupos Saúde e cuidados pessoais (6,09%) e Transportes (3,30%) também tiveram impactos significativos (de 0,81 p.p. e 0,69 p.p., respectivamente) sobre o IPCA do ano. Juntos, esses três grupos responderam por cerca de 65% da inflação de 2024.

Gasolina teve maior impacto individual

Entre os 377 subitens que têm seus preços considerados no cálculo do IPCA, a gasolina exerceu o maior impacto (0,48 p.p.) individual sobre a inflação de 2024, acumulando alta de 9,71% no ano. Em segundo lugar, veio o subitem Plano de Saúde, que subiu 7,87% em 12 meses e contribuiu com 0,31 p.p. para o IPCA de 2024. A seguir, veio o subitem Refeição fora do domicílio, que acumulou alta de 5,70% em 12 meses, com impacto de 0,20 p.p. no IPCA do ano.

Outro subitem em destaque foi o Café moído, que exerceu o quarto maior impacto individual sobre a inflação do ano passado (0,15 p.p.) e acumulou alta de 39,60% em 2024.

Por outro lado, subitens com preços mais voláteis, como as Passagens aéreas, ajudaram a puxar o IPCA do ano para baixo, com queda acumulada de 22,20% em 2024 e impacto de -0,21 p.p. no IPCA de 2024. Da mesma forma, o Tomate e a Cebola fecharam o ano acumulando queda de preços (-25,86% e -35,31%, respectivamente) e ambos tiveram o mesmo impacto (-0,07 p.p.) sobre a inflação de 2024.

Para Fernando Gonçalves, gerente do IPCA, “o índice foi puxado pela alta dos itens alimentícios, que sofreram influência de condições climáticas adversas, em vários períodos do ano e em diferentes localidades do país. Além disso, assim como em 2023, a gasolina foi responsável pela maior contribuição no indicador em 2024”.

São Luís, a maior inflação acumulada

Entre as 16 localidades onde o IBGE faz o acompanhamento semanal dos preços, São Luís (6,51%) teve a maior inflação acumulada em 2024, principalmente por causa das altas da gasolina (14,24%) e das carnes (16,01%). Belo Horizonte (5,96%) e Goiânia (5,56%) vieram a seguir.

Na região metropolitana de São Paulo, que representa 32,28% do IPCA do país, a inflação de 2024 fechou em 5,01%. No Rio de Janeiro, terceiro maior peso no IPCA nacional entre as localidades, a inflação de 2024 ficou em 4,69%.

O menor resultado foi em Porto Alegre (3,57%), sob influência das quedas locais nos preços da cebola (-42,47%), do tomate (-38,58%) e das passagens aéreas (-16,94%).

Segundo o gerente da pesquisa, Fernando Gonçalves, a subida no preço dos alimentos se explica por causa da “influência de condições climáticas adversas, em vários períodos do ano e em diferentes localidades do país”.

Em seguida, as maiores pressões vieram dos grupos saúde e cuidados pessoais (6,09%, impacto de 0,81 p.p.) e transportes (3,3%, impacto de 0,69 p.p.). Juntos, esses três grupos responderam por cerca de 65% da inflação de 2024.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/01/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS GERAIS E CONTEINERIZADAS APRESENTAM ALTA EM NOVEMBRO

Acumulado de janeiro a novembro de 2024 representa uma movimentação de 1,2 bilhão de toneladas de cargas



Foto: Porto de Santarém (PA)

Brasília, 09/01/2025 - A movimentação portuária no país, no acumulado de janeiro a novembro de 2024, chegou a 1,2 bilhão de toneladas de cargas. Os dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) apontam ainda que a movimentação do mês de novembro chegou a 100,6 milhões de toneladas de cargas (-5,21%).

Em novembro, as cargas que tiveram o maior destaque percentual foram: Coque de Petróleo com crescimento de 80,94% e movimentação de 0,7 milhão de toneladas; Carvão Mineral que atingiu uma alta de 32,22% e movimentação de 1,7 milhão; e Pasta de Celulose que avançou 26,65% e movimentou 2 milhões de toneladas.

Principais destaques

Durante o penúltimo mês do ano de 2024, dois tipos de cargas se destacaram em relação ao crescimento percentual: as cargas gerais e as containerizadas. A primeira apresentou alta de 21,57% e movimentação de 5,7 milhões de toneladas.

Por sua vez, as cargas containerizadas atingiram alta de 5,93% e movimentação de 11,6 milhões de toneladas de cargas. Isso representa 1,1 milhão de TEUs movimentados, um crescimento de 12,23%. Desse total, 0,8 milhão de TEUs foram movimentados em longo curso e 0,3 milhão por cabotagem. Esse tipo de carga apresentou evoluções positivas durante quase todo o ano passado.

Cargas e Navegação

Em relação aos granéis sólidos a movimentação atingiu 59,6 milhões de toneladas (-5,40%) e os granéis líquidos chegaram a 23,7 milhões de toneladas (-13,79%).

Por sua vez, a movimentação de cargas de longo curso foi de 74,3 milhões de toneladas no mês, a cabotagem atingiu uma movimentação de 22,5 milhões de toneladas e a navegação interior chegou a 3,7 milhões de toneladas em novembro.

Portos Públicos

Os portos públicos movimentaram 34,6 milhões de toneladas no penúltimo mês de 2024. O número representa um decréscimo de 8,35% em comparação com o mesmo período do ano anterior.

O porto com o maior crescimento do mês, entre os 20 que mais movimentam cargas no país, foi o Porto de Santarém (PA), com 0,9 milhão de toneladas, registrando um aumento de 97,41% frente ao mesmo período de 2023.

Terminais Privados



Nos terminais autorizados houve uma queda de 3,47% na movimentação em relação a novembro do ano passado. O setor movimentou 66 milhões de toneladas de cargas.

Já o destaque percentual, entre os 20 TUPs que mais movimentaram no mês, fica para o Terminal Marítimo Ponta Ubu (ES), que registrou crescimento de 70,96%, com 1,1 milhão de toneladas de cargas.

Painel Estatístico

O Painel Estatístico da ANTAQ pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 10/01/2025



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SETOR NAVAL FECHA 2024 COM INVESTIMENTOS AUTORIZADOS DE R\$ 31 BILHÕES, O MAIOR EM 12 ANOS

Em dois anos, o valor priorizado pelo atual governo foi o dobro do que foi investido durante toda a gestão anterior



Setor naval fechou o último ano com R\$ 30,8 bilhões aprovados para mais de 430 novos projetos - Foto: Divulgação

A indústria naval e o setor portuário brasileiro encerraram 2024 com o melhor resultado em mais de uma década. Impulsionado pelos recursos priorizados pelo Fundo da Marinha Mercante (FMM), o setor fechou o último ano com R\$ 30,8 bilhões aprovados para mais de 430 novos projetos, incluindo a construção de embarcações, reparos, docagens, modernização de unidades existentes, ampliação de estaleiros e novas infraestruturas portuárias. Somados aos dados de 2023, foram cerca de R\$ 45 bilhões priorizados

pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para 1.300 projetos, promovendo desenvolvimento econômico e social ao país.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que o Governo Federal tem retomado e priorizado projetos que foram negligenciados pela gestão anterior. Segundo ele, o valor aprovado no último biênio foi duas vezes superior ao que foi priorizado nos quatro anos do governo anterior. Nos últimos dois anos, o número de projetos aprovados pelo FMM foi 70% maior do que o total registrado entre 2019 e 2022, passando de 768 (em quatro anos) para 1.300 (nos últimos dois).

“Não tenho dúvidas de que estamos no caminho certo para retomar o protagonismo da indústria naval e do setor portuário. E digo isso com base nos resultados que alcançamos durante o governo do presidente Lula. Nos últimos dois anos, aprovamos, por meio do Fundo da Marinha Mercante, quase R\$ 45 bilhões em projetos de modernização e construção no setor naval. Esse valor é o dobro do que foi investido nos quatro anos do governo anterior. Isso significa mais crédito, mais investimento, fortalecimento do setor portuário e de navegação, o que representa desenvolvimento econômico, geração de empregos e aumento da renda para os brasileiros”, afirmou o ministro.

Outro dado expressivo foi o valor destinado à realização de obras para expansão da indústria naval. De janeiro a dezembro de 2024, foram firmados contratos no valor de R\$ 5,33 bilhões, o maior

volume desde 2012. Esses recursos financiaram 548 novas obras, sendo a maior parte para navegação interior (415), seguidas por apoio marítimo (94), apoio portuário (37) e cabotagem (2). Somados aos recursos aplicados em 2023, o atual governo destinou R\$ 6,36 bilhões para novos empreendimentos, um aumento de 326% em comparação ao período da gestão anterior (2019 a 2022).

De acordo com a Resolução do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), as empresas que tiverem seus projetos priorizados estão habilitadas a contratar financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados — Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal (CEF) e Banco da Amazônia (Basa). Os recursos são liberados conforme o andamento dos projetos e suas fases de implantação. A primeira reunião do CDFMM está prevista para o dia 27 de março de 2025.

Avanços regulatórios

Com a publicação da Resolução CMN nº 5.189, em dezembro do ano passado, que ampliou os benefícios dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), a expectativa do Ministério de Portos e Aeroportos é de que o setor amplie ainda mais o volume destinado a novos projetos na área naval neste ano. A nova resolução reflete os esforços do governo para desburocratizar e reduzir os custos logísticos no Brasil, fortalecer a cadeia produtiva do setor e impulsionar a descarbonização do transporte nacional. O Fundo pode financiar até 90% do valor dos projetos apresentados, com condições de financiamento que variam conforme o percentual de conteúdo nacional e o tipo de embarcação, critérios definidos na própria resolução.

Com esse incentivo adicional, Costa Filho acredita que 2025 será marcado por mais avanços na priorização de projetos no setor portuário. “Para fortalecer a indústria naval e o setor portuário, estão disponíveis R\$ 18,5 bilhões, sem impacto no orçamento do Ministério. Além disso, teremos a entrega de cerca de 100 empreendimentos de modernização e reparo de embarcações, totalizando investimentos da ordem de R\$ 5,8 bilhões. Esses avanços refletem o compromisso do Ministério de Portos e Aeroportos e do governo do presidente Lula com a retomada e o desenvolvimento do nosso setor e com o fortalecimento da indústria brasileira de navegação e infraestrutura portuária”, concluiu o ministro.

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

Data: 10/01/2025

MPOR FORTALECE SEGURANÇA AÉREA COM MEDIDAS INOVADORAS PARA REDUZIR RISCOS ASSOCIADOS À FAUNA EM AEROPORTOS

Inovações tecnológicas e parcerias estratégicas visam aumentar a segurança nas operações aéreas



Salgado Filho implementou novas tecnologias para afastar a fauna da área aeroportuária -Foto: Divulgação

Apresença de animais, especialmente aves, nos aeroportos e seus arredores representa um risco significativo para a aviação mundial. Essas ocorrências geralmente acontecem quando animais entram na área operacional do aeroporto e podem colidir com aeronaves, sobretudo durante decolagens e pousos. Essas colisões podem causar danos graves às aeronaves e comprometer a segurança dos passageiros e tripulantes. Diante disso, o monitoramento e o manejo de fauna tornaram-se

prioridades para manter os céus seguros e as operações aeroportuárias eficientes.

As aves são frequentemente atraídas por fatores como alimento, áreas verdes ou corpos d'água próximos aos aeroportos. No Brasil, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) está à frente de iniciativas para mitigar esse risco e preservar a segurança de passageiros e tripulantes.



Fora do país, em 29 de dezembro de 2024, um Boeing 737-800 da Jeju Air, vindo de Bangkok, na Tailândia, caiu ao aterrissar no Aeroporto Internacional de Muan, na Coreia do Sul. A explosão da aeronave resultou na morte de 179 pessoas, com apenas dois sobreviventes. Investigações preliminares confirmaram que a aeronave colidiu com pássaros. Penas de pássaros foram encontradas em uma das turbinas do Boeing 737-800 da Jeju Air. O caso ressalta a necessidade urgente de medidas preventivas e eficazes para evitar perdas humanas e materiais.

Confira demais medidas no Brasil para mitigar colisões entre aves e aeronaves

- **Remoção de animais silvestres próximos ao Aeroporto de Porto Alegre**

Desde junho de 2024, a concessionária Fraport intensificou as ações de manejo no Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, especialmente após as enchentes. As ações de mitigação incluem o monitoramento de bacias de detecção, captura e remoção de fauna, o controle de valas e canais de drenagem, além do uso de dispositivos acústicos para dispersão de aves.

- **Inovação no Aeroporto Internacional Salgado Filho**

Em outubro de 2024, o Aeroporto Internacional Salgado Filho implementou novas tecnologias para afastar a fauna da área aeroportuária. Entre as tecnologias está a utilização da falcoaria, que visa capturar e afugentar espécies que apresentam risco às operações e o BCAS Mobile, um dispositivo acústico de alta potência que gera frequências sonoras capazes de ativar o Reflexo de Sobressalto Acústico (ASR) nas aves. Esse método inovador aumenta progressivamente a sensibilidade das aves aos sinais, melhorando a eficácia da dispersão sem causar estresse nos animais.

O Salgado Filho também integra uma rede colaborativa de 42 aeródromos no âmbito do Projeto "Estudos Afetos ao Gerenciamento do Risco de Fauna em Aeródromos Brasileiros", uma parceria entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). O objetivo desse Projeto é aprimorar as ações nacionais para reduzir o risco de fauna mediante a identificação de animais envolvidos em colisões não significativas com aeronaves, por meio da análise de DNA, a fim de aumentar a eficiência do gerenciamento e aperfeiçoar as medidas de segurança de voo.

Segundo a Coordenadora do Projeto, Raquel Rocha, "Com base na identificação precisa das espécies envolvidas em colisões, medidas de manejo são direcionadas de forma mais assertiva, reduzindo significativamente os riscos para as operações aéreas".

- **Base nacional de informações de medidas de mitigação do risco de fauna**

Iniciativa idealizada pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) do MPor, no âmbito do Projeto "Estudos Afetos ao Gerenciamento do Risco de Fauna em Aeródromos Brasileiros", a Base Nacional de Informações de Medidas de Mitigação do Risco de Fauna, disponibilizada em março de 2024, tem como objetivo centralizar e compartilhar estratégias eficazes para identificação de espécies de avifauna, envolvidas em colisões com aeronaves. Integrada à Plataforma Hórus, a ferramenta foi desenvolvida em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e já pode ser acessada no link.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa: "Além de proteger a vida das pessoas a bordo, o manejo de fauna também evita danos às aeronaves e respeita o bem-estar dos animais. É um trabalho essencial para garantir a segurança de todos e da própria fauna.", disse Silvio.

Prevenção e impacto ambiental

A segurança operacional também depende de esforços para conscientizar a comunidade local. A presença de lixo orgânico e inorgânico próximo aos aeroportos, muitas vezes resultado da ação humana, atrai animais e aumenta o risco de colisões. Campanhas de educação ambiental e o reforço na fiscalização dessas áreas são fundamentais para minimizar o problema.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 10/01/2025



PORTAL PORTO GENTE

OPERAÇÃO ENCOSTA SEGURA PROSSEGUE NA MOGI-BERTIOGA

Por Maithe Morotti

A CNL - Concessionária Novo Litoral prossegue com a Operação Encosta Segura nesta sexta-feira, 10, no quilômetro 82+500 da SP-098 - Dom Paulo Rolim Loureiro, em Biritiba Mirim.



Foto DivulgaçãoFoto: Divulgação

Será dada continuidade à fase de limpeza do talude. Além de todo aparato operacional como maquinário, recursos de sinalização e inspeção de tráfego, a mobilização também terá o apoio de alpinistas, projetista e técnicos, que efetuarão o acompanhamento de perto das ações.

O tráfego segue livre no local, apenas com a faixa 2 (à direita) interditada preventivamente.

Durante a remoção das rochas e instalação de barreiras, a rodovia poderá ter o bloqueio em intervalos de 30 a 40 minutos para o desmonte dos fragmentos rochosos e a retirada dos sedimentos.

A via segue sinalizada para a orientação do motorista. É importante respeitar os limites de velocidade. A CNL manterá os usuários e os veículos de imprensa atualizados por meio dos canais de comunicação e coloca à disposição seus canais de informações ao usuário.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 10/01/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A FALTA DE CONTÊINERES E A LOGÍSTICA DO CAFÉ

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A crise gerada pela falta de contêineres nos portos brasileiros, com impactos significativos nas exportações de café, revela uma fragilidade sistêmica na logística do país. O prejuízo desse setor de R\$ 11,93 milhões em novembro e a perda de receita de US\$ 469,53 milhões, nos primeiros onze meses do ano, demonstram a gravidade do problema e exigem uma ação rápida e coordenada de todos os envolvidos.

A escassez de contêineres, aliada à falta de infraestrutura adequada nos portos, está gerando um efeito dominó que afeta toda a cadeia produtiva do café. Produtores, exportadores e consumidores finais são prejudicados pelos atrasos nas entregas, pela incerteza quanto aos preços e pela perda de competitividade no mercado internacional.

Os dados apresentados pelo Cecafé e pelo boletim DTZ são alarmantes. Os atrasos e as alterações nas escalas dos navios nos principais portos do país demonstram a falta de planejamento e os problemas de eficiência do sistema portuário brasileiro. A concentração das exportações de café em



poucos portos, como Santos (SP) e Rio de Janeiro (RJ), agrava ainda mais o desafio, tornando o setor altamente vulnerável a qualquer tipo de disrupção na cadeia logística.

É preciso ressaltar que a falta de contêineres não é um problema exclusivo do Brasil. A pandemia de Covid-19 e a disrupção das cadeias globais de suprimentos contribuíram para o agravamento da situação em diversos países. No entanto, a falta de investimentos em infraestrutura e a burocracia excessiva no setor portuário brasileiro amplificaram os efeitos dessa crise.

Para solucionar esse problema, é necessário um esforço conjunto de todos os atores envolvidos. O Governo precisa investir em infraestrutura portuária, ampliando a capacidade de armazenagem e a eficiência das operações. As empresas de navegação precisam aumentar a oferta de contêineres e otimizar as rotas marítimas. Os exportadores de café precisam diversificar seus destinos e buscar alternativas logísticas.

A falta de contêineres é um sintoma de um problema mais profundo: a necessidade de modernizar a logística brasileira. O País precisa investir em ferrovias, hidrovias e rodovias, além de modernizar os portos e os aeroportos. A digitalização dos processos logísticos também é fundamental para aumentar a eficiência e a rastreabilidade das cargas.

Em suma, a crise da falta de contêineres é um alerta para a necessidade de investir em infraestrutura e logística no Brasil. Ao garantir a fluidez do transporte de cargas, o País poderá aumentar sua competitividade no mercado internacional e gerar mais emprego e renda para a população. A solução para esse problema passa pela ação conjunta do governo, da iniciativa privada e da sociedade civil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/01/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - FLUXO CAMBIAL PRESSIONA E DÓLAR ATINGE MENOR VALOR EM QUASE UM MÊS

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

DÓLAR EM QUEDA 1

Em um dia de ajustes e de feriado parcial nos Estados Unidos, o dólar teve forte queda e fechou no menor nível em quase um mês. A moeda norte-americana encerrou essa quinta-feira, dia 9, vendida a R\$ 6,041, com queda de R\$ 0,068 (-1,11%). A cotação iniciou o dia em leve alta, influenciada pelo aumento do dólar no exterior, mas passou a cair após o fechamento do mercado norte-americano, que funcionou em horário reduzido por causa do funeral do ex-presidente Jimmy Carter.

DÓLAR EM QUEDA 2

A cotação está no menor valor desde 13 de dezembro, quando estava em R\$ 6,03. Com o desempenho de hoje, a moeda norte-americana acumula queda de 2,25% em 2025.

FUGA DE CAPITAL 1

As turbulências no mercado financeiro no fim do ano passado fizeram o Brasil registrar, em dezembro, a maior saída mensal de dólares da história. No mês passado, o fluxo cambial ficou negativo em US\$ 26,41 bilhões, resultado da saída de R\$ 28,861 bilhões via conta financeira e da entrada de US\$ 2,45 bilhões via conta comercial, segundo dados do Banco Central (BC).

FUGA DE CAPITAL 2

A série histórica do BC tem início em 1982. Até agora, a maior saída líquida mensal de dólares da história tinha sido registrada em setembro de 1998, no início da crise da Rússia, quando US\$ 18,919 bilhões haviam deixado o país.

FUGA DE CAPITAL 3

Em relação ao saldo de 2024, o fluxo cambial fechou o ano com saldo negativo de US\$ 18,014 bilhões. Essa foi a terceira maior saída líquida desde 1982, só perdendo para 2019, quando US\$ 44,768 bilhões haviam deixado o país, e para 2020, primeiro ano da pandemia de covid-19, quando o fluxo tinha ficado negativo em US\$ 27,923 bilhões.

MENOS MORTES 1

O número de óbitos nas rodovias brasileiras durante o feriado de Natal e Ano Novo caiu no final de 2024, chegando a 72 vítimas fatais, nove a menos do que em 2023. Os dados integram levantamento da Assessoria Especial de Informações Estratégicas e Inteligência (Aesinf) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que analisou informações de 23 concessionárias. A pesquisa também mostra que, nesse final de ano, houve uma manutenção no volume de tráfego pagante, com aproximadamente 45 milhões de veículos registrados em cada ano.

MENOS MORTES 2

O diretor da ANTT Guilherme Theo Sampaio ressaltou o seu contentamento com os resultados expressivos do relatório, evidenciando o grande potencial nos novos modelos de concessão que atuam rapidamente em trechos com problemas históricos, para garantir mais segurança e evitar acidentes na rodovia.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/01/2025

NAVEGAÇÃO - SETOR NAVAL FECHA 2024 COM MAIOR VOLUME DE INVESTIMENTOS APROVADOS EM 12 ANOS

Foram quase R\$ 31 bilhões do Fundo da Marinha Mercante autorizados para mais de 430 novos projetos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Quando combinados com os valores aprovados em 2023, o total de recursos direcionados pelo Ministério de Portos e Aeroportos para o setor chegou a cerca de R\$ 45 bilhões

A indústria naval e o setor portuário brasileiro alcançaram em 2024 um desempenho destacado, refletindo melhor resultado em mais de uma década. O crescimento foi impulsionado pelos investimentos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), com a aprovação de R\$ 30,8 bilhões para mais de 430 novos projetos, incluindo construção de embarcações, reparos, modernização de unidades existentes, ampliação de estaleiros e novas infraestruturas portuárias. Quando combinados com os valores aprovados em 2023, o total de recursos direcionados pelo Ministério de Portos e Aeroportos para o setor chegou a aproximadamente R\$ 45 bilhões, beneficiando cerca de 1.300 projetos.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatizou que a atual gestão federal tem retomado e priorizado projetos que haviam sido negligenciados na administração anterior. Segundo ele, os recursos aprovados no biênio 2023-2024 foram duas vezes superiores aos direcionados durante os quatro anos do governo anterior. Nos últimos dois anos, o número de projetos aprovados pelo FMM foi 70% superior ao total registrado entre 2019 e 2022, passando de 768 para 1.300 projetos.

“Não tenho dúvidas de que estamos no caminho certo para retomar o protagonismo da indústria naval e do setor portuário. E digo isso com base nos resultados que alcançamos durante o governo do presidente Lula. Nos últimos dois anos, aprovamos, por meio do Fundo da Marinha Mercante, quase R\$ 45 bilhões em projetos de modernização e construção no setor naval. Esse valor é o dobro

do que foi investido nos quatro anos do governo anterior. Isso significa mais crédito, mais investimento, fortalecimento do setor portuário e de navegação, o que representa desenvolvimento econômico, geração de empregos e aumento da renda para os brasileiros”, afirmou o ministro

Outro dado importante foi o volume de recursos destinado à expansão da indústria naval. Em 2024, o valor total de contratos firmados foi de R\$5,33 bilhões, o maior desde 2012, sendo destinado a 548 novas obras. A maior parte desses recursos foi alocada para navegação interior (415 projetos), seguidos por apoio marítimo (94), apoio portuário (37) e cabotagem (2). Considerando também os valores aplicados em 2023, o total destinado a novos empreendimentos somou R\$ 6,36 bilhões, representando um aumento significativo de 326% em relação à gestão anterior (2019-2022).

De acordo com a Resolução do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), as empresas cujos projetos foram priorizados têm a possibilidade de contratar financiamento por meio de agentes financeiros conveniados, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e Banco da Amazônia (Basa). Os recursos são liberados conforme o andamento dos projetos e suas fases de implantação, com a primeira reunião do CDFMM prevista para o dia 27 de março.

A publicação da Resolução CMN nº 5.189, em dezembro do ano anterior, ampliou os benefícios do FMM, com a expectativa de que o volume destinado a novos projetos na área naval aumente em 2025.

O Fundo da Marinha Mercante pode financiar até 90% do valor dos projetos, com condições de financiamento variando conforme o conteúdo nacional e o tipo de embarcação, critérios que são definidos na própria resolução.

Avanços

Com o apoio adicional proveniente da nova resolução, Costa Filho acredita que 2025 será um ano de mais avanços na priorização de projetos no setor portuário

Para fortalecer a indústria naval e o setor portuário, estão disponíveis R\$ 18,5 bilhões, sem impacto no orçamento do Ministério. Além disso, teremos a entrega de cerca de 100 empreendimentos de modernização e reparo de embarcações, totalizando investimentos da ordem de R\$ 5,8 bilhões. Esses avanços refletem o compromisso do Ministério de Portos e Aeroportos e do governo do presidente Lula com a retomada e o desenvolvimento do nosso setor e com o fortalecimento da indústria brasileira de navegação e infraestrutura portuária”, concluiu o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/01/2025

PORTOS - PREJUÍZO LOGÍSTICO AFETA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ NO BRASIL

Gargalos e atrasos nos principais portos causaram perda cambial de R\$ 2,85 bilhões em 2024, diz Cecafé

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Segundo o levantamento do Cecafé, de janeiro a novembro de 2024, o país acumulou 1,615 milhão de sacas de 60 quilos não embarcadas de café, o equivalente a 4.895 contêineres (Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil)

Os exportadores de café tiveram um prejuízo portuário de R\$ 11,930 milhões no mês de novembro. Em receita, o não embarque de café fez com que o Brasil deixasse de receber US\$ 469,53 milhões (cerca de R\$ 2,85 bilhões) nos 11 primeiros meses de 2024. Foi o que apontou o levantamento do Conselho dos



Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), divulgado nesta semana.

De janeiro a novembro de 2024, o país acumulou 1,615 milhão de sacas de 60 quilos — que representam 4.895 contêineres — não embarcados do produto. O valor referente ao prejuízo portuário, de acordo com a associação, envolve gastos extras com armazenagens adicionais, detentions, pré-stacking e antecipação de gates.

Com um preço médio Free on Board (FOB) de exportação de US\$ 290,66 por saca (café verde) e a média do dólar em R\$ 5,8065 em novembro, o não embarque desse café implica que o Brasil deixou de receber, nos 11 primeiros meses de 2024, US\$ 469,53 milhões, ou R\$ 2,726 bilhões, como receita cambial.

Segundo o diretor-técnico do Cecafé, Eduardo Heron, os exportadores brasileiros seguem enfrentando gargalos logísticos, principalmente em função do aumento das exportações de outros produtos que utilizam contêineres para o acondicionamento de embarques.

Além disso, o executivo do Cecafé cita a falta de infraestrutura adequada para contêineres nos portos brasileiros.

“Os entraves na logística e os prejuízos acumulados por nossos exportadores externam que os principais portos brasileiros para exportação de café e demais cargas que demandam contêineres não acompanharam a evolução do agronegócio no país, sendo nítida a falta de infraestrutura portuária adequada. A demanda por capacidade de pátio e berço maiores, condições adequadas de rodovias, ferrovias e hidrovias para atender ao agronegócio brasileiro, assim como o aprofundamento de calado para o recebimento de maiores embarcações, são cada vez mais necessárias no país”, comentou.

Segundo o levantamento do Cecafé, de janeiro a novembro de 2024, o país acumulou 1,615 milhão de sacas de 60 quilos não embarcados de café, o equivalente a 4.895 contêineres (Foto: Marcelo Casal Jr./Agência Brasil)

Conforme apresentou o Boletim Detention Zero (DTZ), elaborado pela startup ElloX Digital, 66% dos navios, que correspondem a 200 de 304 embarcações, tiveram atrasos ou alteração de escalas que impactaram o resultado das exportações de café nos principais portos do Brasil em novembro do ano passado.

De acordo com os dados do boletim DTZ, o Porto de Santos (SP), que responde por 67,6% dos embarques de café no acumulado dos 11 primeiros meses de 2024, registrou um índice de 78% de atraso ou alteração de escalas de navios em novembro, o que envolveu 125 do total de 160 embarcações.

Já o Porto do Rio de Janeiro, segundo maior exportador dos cafés do Brasil, com 28,2% de participação nos embarques no acumulado de 2024, teve índice de atrasos de 61% em novembro, com o maior intervalo sendo de 53 dias entre o primeiro e o último deadline.

Com 46,4 milhões de sacas exportadas no acumulado de 2024 até novembro, o Brasil já bateu o recorde anual de embarque, que era de 44,7 milhões de sacas, registrado em 2020. Nos 11 primeiros meses do ano passado, houve um crescimento de 24,6% nas exportações realizadas por Santos e de 53,2% pelo complexo portuário do Rio de Janeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/01/2025

NACIONAL - VALE E GREENLRON FIRMAM PARCERIA PARA DESCARBONIZAÇÃO NO BRASIL E NA SUÉCIA

Empresas vão estudar viabilidade de unidade de redução direta no Brasil e expandir testes de minério de ferro de baixo carbono

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



No memorando de entendimento está previsto o fornecimento de minério de ferro da Vale para as operações comerciais da GreenIron na unidade da empresa sueca, em Sandviken

A Vale e a empresa sueca GreenIron assinaram um memorando de entendimento (MoU na sigla em inglês) para desenvolver iniciativas de descarbonização na cadeia de suprimentos de mineração e metais no Brasil e na Suécia. O acordo inclui um estudo de viabilidade para a instalação de uma unidade de redução direta no Brasil, que será operada pela GreenIron. Também está previsto o fornecimento de minério de ferro da Vale para

as operações comerciais da companhia europeia na unidade de Sandviken.

O estudo no Brasil irá abranger a seleção de um local para o projeto, a análise de opções de energia renovável e o fornecimento de recursos. Uma das principais metas é avaliar a viabilidade do uso de hidrogênio verde e outras tecnologias para minimizar o impacto ambiental das operações futuras.

A tecnologia da GreenIron, reconhecida pela flexibilidade na escolha de matérias-primas e custo reduzido, é compatível com o uso de hidrogênio verde, promovendo práticas mais sustentáveis. Na Suécia, as operações comerciais em Sandviken estão em fase de comissionamento, com expansão planejada ao longo deste ano.

O vice-presidente executivo comercial e de Novos Negócios da Vale, Rogério Nogueira, disse que o acordo é vantajoso para o país. “Este acordo reúne o portfólio superior de produtos da Vale, a vantagem competitiva do Brasil em hidrogênio verde e a experiência da GreenIron na produção sustentável de ferro para fornecer soluções de baixo carbono para a indústria de mineração e metais. Estamos focados em ajudar nossos clientes a atingir suas metas de descarbonização e também em promover a neo-industrialização do Brasil”.

O CEO da GreenIron, Edward Murray, celebrou a colaboração. “Este MoU com a Vale é um marco significativo para a GreenIron. Representa um compromisso claro de buscar oportunidades de colaboração que se alinhem com nossa visão de uma indústria de mineração e metais sustentável e de reduzir drasticamente a pegada climática do setor. Ao reunir nossos conhecimentos e recursos, pretendemos inovar e desenvolver projetos que não apenas beneficiem as duas empresas, mas também tenham um impacto positivo no meio ambiente e nas comunidades em que operamos”, concluiu.

A parceria reflete o trabalho conjunto das empresas nos últimos dois anos, que incluiu testes para o uso de pelotas de minério de ferro da Vale nas instalações da GreenIron na Suécia. Com o novo acordo, as empresas vão expandir os testes para incluir briquetes de minério de ferro, produto desenvolvido pela Vale que emite menos CO² em sua produção em comparação às pelotas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/01/2025

REGIÃO NORDESTE - CEARÁ E GOVERNO FEDERAL SE REÚNEM PARA TRATAR DE HIDROGÊNIO VERDE

Governador e ministro de Minas e Energia debatem infraestrutura energética para atrair investidores ao Pecém

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Elmano de Freitas e Alexandre Silveira se reuniram em Brasília, onde discutiram estratégias para ampliar a produção de hidrogênio verde no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Foto: Divulgação/Governo do Ceará)

Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP). A iniciativa visa colocar o Brasil na liderança global da transição energética.

“Tivemos uma reunião muito produtiva, para encontrar soluções, para garantir aos investidores que já têm contratos e pré-contratos com o Complexo do Pecém, que já sinalizaram claramente a sua decisão de investir no porto. Então, temos que garantir o fornecimento de energia para esses investidores”, disse o governador.

“Como falo desde o início da nossa gestão, todas as iniciativas que tenham como finalidade a transição energética justa e inclusiva terão a nossa prioridade. Temos atuado para cumprir aquilo que o presidente Lula nos determinou desde o início: transformar o Nordeste em um grande celeiro de energia limpa para o Brasil e para o mundo”, afirmou Alexandre Silveira.

O Ceará já firmou 35 memorandos de entendimento com empresas nacionais e internacionais, com projeções de investimentos de até US\$ 24 bilhões. “O objetivo é garantir as condições necessárias para a instalação de empreendimentos na área de Hidrogênio Verde no Ceará, que, com os pré-contratos assinados até agora, têm estimativa de investimentos de US\$ 24 bilhões e expectativa de geração de 80 mil novos postos de trabalho diretos e indiretos. Essas iniciativas representam mais desenvolvimento econômico e sustentável, além de novas oportunidades e empregos qualificados para o nosso povo”, destacou Elmano de Freitas.

Elmano de Freitas e Alexandre Silveira se reuniram em Brasília, onde discutiram estratégias para ampliar a produção de hidrogênio verde no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Foto: Divulgação/Governo do Ceará)

O projeto prevê a instalação de empresas em uma área de 1.911 hectares no Setor 2 da ZPE do Pecém, com capacidade estimada de produção de 10,4 GW até 2034. O Hub de Hidrogênio Verde deverá produzir 300 mil toneladas anuais de hidrogênio verde, reafirmando o compromisso do estado com o desenvolvimento sustentável.

O Brasil já acumula R\$ 212 bilhões em projetos relacionados ao hidrogênio de baixa emissão de carbono, com capacidade de geração de 27,7 GW. Para o Ceará, os investimentos são estratégicos, garantindo não apenas energia limpa, mas também oportunidades econômicas e qualificação profissional para a população local.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 10/01/2025

REGIÃO NORTE - CANCELAMENTO DE DRAGAGEM ALTERA PLANOS DE HOSPEDAGEM PARA A COP 30 EM BELÉM

Redirecionamento para o Porto de Outeiro busca suprir falta de leitos e minimizar impactos ambientais

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redebnews.com.br



O Porto de Belém poderá receber navios e barcos de menor porte com o calado existente, enquanto o Porto de Outeiro estará disponível para a atracação dos transatlânticos

O Governo Federal e o Governo do Pará cancelaram a licitação para uma obra de dragagem no Porto de Belém, planejada para viabilizar o acesso de navios de cruzeiro durante a COP 30 – Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas. A decisão veio após a Companhia Docas do Pará (CDP)

informar que nenhuma empresa atendeu às condições do edital.

De acordo com a Autoridade Portuária, o Porto de Outeiro foi definido como ponto estratégico para a atracação de transatlânticos durante o evento, marcado para novembro deste ano, na capital paraense. Com isso, o Terminal Hidroviário Internacional de Belém, que está em obras, será utilizado para receber embarcações para hospedagem em outras categorias.

“O Porto de Outeiro já é operacional para cargas e tem necessidades de adequação que não envolvem dragagem. Com isso, o Porto de Belém poderá receber navios e barcos de menor porte com o calado existente, contribuindo para ampliar a capacidade de hospedagem de Belém”, disse a CDP, que agora utilizará esse terminal para receber os cruzeiros.

A obra, orçada em R\$ 210,3 milhões, previa a remoção de 6,14 milhões de metros cúbicos de sedimentos em áreas que incluem o terminal petroquímico de Miramar e o Porto de Outeiro. Além de viabilizar a atracação de transatlânticos, o projeto pretendia expandir a oferta de leitos em até 4.500 quartos para hospedar parte das 40 mil pessoas esperadas no evento.

ACOP30 marcará a primeira vez que uma cúpula climática ocorre na Amazônia. Com a infraestrutura hoteleira de Belém considerada insuficiente, o plano envolvia o uso de navios para hospedagem. No entanto, o cancelamento da licitação reflete ajustes na estratégia, incluindo a utilização do Porto de Outeiro como novo ponto de atracação para esse fim.

Impactos ambientais

A obra de dragagem gerou preocupações ambientais significativas. Segundo parecer da Secretaria Estadual de Meio Ambiente e Sustentabilidade (Semas) do Pará, a intervenção causaria alterações no leito do rio, na composição de sedimentos e na qualidade da água, além de impactar a fauna aquática. O documento, assinado em junho de 2024, também apontou riscos ao turismo e ao transporte local, incluindo a romaria fluvial do Círio de Nazaré.

Apesar dessas observações, a Semas concedeu autorização para a dragagem com validade até 2026. Entretanto, o parecer classificou os impactos do empreendimento como de “degradação máxima” e sugeriu medidas mitigadoras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/01/2025



REGIÃO NORTE - PONTE JK: MARINHA RETOMA BUSCAS PARA LOCALIZAR DESAPARECIDOS

Após ajuste na hidrelétrica de Estreito, buscas por vítimas voltam com equipes especializadas
Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A interrupção das operações ocorreu devido à abertura das comportas da Usina Hidrelétrica de Estreito,

necessária para controlar o volume do reservatório durante o período de chuvas (Foto: Divulgação/MB)

A Marinha do Brasil (MB) retomou na quinta-feira (9) as operações de mergulho para localizar as vítimas do desabamento da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, entre Maranhão e Tocantins. Até o momento, 14 pessoas foram localizadas e identificadas, enquanto três seguem desaparecidas.

A interrupção das operações ocorreu devido à abertura das comportas da Usina Hidrelétrica de Estreito (MA), necessária para controlar o volume do reservatório durante o período de chuvas. A retomada foi possível após o Consórcio Estreito Energia (Ceste) sinalizar que poderia reduzir a vazão por alguns dias, permitindo novas janelas de mergulho.

“Essa situação deverá ser reavaliada a cada novo período. Na quarta-feira (8), a MB precisou deslocar a Base Avançada de Mergulho para uma área mais elevada em relação à sua posição original, uma vez que o local em que aquela se encontrava corria risco de alagamento devido ao aumento da vazão das águas da usina fora das janelas de mergulho”, afirmou a Marinha.

Entre os desaparecidos estão Salmon Alves Santos, de 65 anos, Felipe Giuvannuci Ribeiro, de 10 anos, avô e neto, respectivamente, e Gessimar Ferreira da Costa, de 38 anos. O desabamento, ocorrido em 22 de dezembro de 2024, envolveu 18 pessoas em veículos que caíram no Rio Tocantins, incluindo caminhões transportando cargas perigosas, como ácido sulfúrico e agrotóxicos.

Após o acidente, a Agência Nacional de Águas (ANA) e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) analisaram a qualidade da água do rio. Apesar de não haver indícios de contaminação até o momento, o Ibama alertou que “enquanto o material químico estiver depositado no Rio Tocantins, persiste o risco de eventual rompimento dos recipientes e consequente contaminação da água”. Empresas transportadoras foram acionadas para elaborar planos de emergência em resposta ao desastre.

Equipes especializadas, incluindo 64 mergulhadores e drones subaquáticos, continuam as buscas, que também contam com acompanhamento ambiental para evitar danos ao ecossistema local.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/01/2025

REGIÃO NORDESTE - SANTOS BRASIL É AUTORIZADA A AMPLIAR OPERAÇÃO DE GRANÉIS LÍQUIDOS NO ITAQUI

Empresa obtém aprovação da ANP para expandir o terminal TGL 1 e aguarda aval para dar início às obras no TGL3

Por Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Os três terminais da Santos Brasil no Itaqui foram arrematados em leilão realizado na B3 em abril de 2021, marcando o início da atuação da companhia em granéis líquidos

A operadora logística e portuária Santos Brasil obteve autorização da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Brasil (ANP) para iniciar a operação da expansão do TGL 1, um dos três terminais de granéis líquidos que a companhia administra no Porto do Itaqui (MA), e começa o ano com a capacidade ampliada de 54 mil m³ para 85 mil m³. Já as obras de expansão do TGL 3 — finalizadas no ano

passado agregando mais 30 mil m³ de capacidade à empresa no complexo portuário — ainda dependem do aval da agência, esperado para o primeiro trimestre deste ano.

O TGL2, que está em construção e terá 85 mil m³ de capacidade, tem sua conclusão prevista para este ano. Ao final das obras, somando os três terminais, a Santos Brasil terá 200 mil m³ de

capacidade, aproximadamente, um volume relevante no porto maranhense, que tem enorme potencial de crescimento ligado ao agronegócio.

Os três terminais da Santos Brasil no Itaqui foram arrematados em leilão realizado na B3 em abril de 2021 (dois eram brownfield e um greenfield), marcando o início da atuação da companhia em granéis líquidos.

As obras nos terminais incluíram a construção de novos tanques e plataformas destinados ao recebimento, expedição e armazenagem de diesel, gasolina e biocombustíveis. Além disso, com a conclusão do projeto, os terminais contarão com quatro novas linhas de píer dedicadas para combustíveis com acesso aos três berços públicos que operam granéis líquidos no porto.

No total, a companhia destinará mais de R\$ 600 milhões ao crescimento da capacidade de movimentação de combustíveis no complexo maranhense.

Para Carlos Quintero, diretor de Granéis Líquidos da Santos Brasil, em dois anos de operação no mercado de combustíveis a empresa tem se destaca do pela qualidade do serviço prestado. “Estamos crescendo em participação e essa nova entrega de capacidade, de 30 mil m³ adicionais no TGL1, representa mais um passo importante para atender a demanda dos clientes do Porto do Itaqui com a excelência que é marca da Santos Brasil”, afirma.

Quintero ressalta ainda que os terminais foram alfandegados no ano passado, isto é, receberam autorização da Receita Federal para operar combustíveis de importação e exportação.

O Porto do Itaqui é hub de distribuição de derivados de petróleo para as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste. Tem boa infraestrutura e está conectado a importantes ferrovias, que fazem do porto um corredor estratégico para o Centro-Oeste do Brasil, além dos mercados do Norte e Nordeste. Os terminais de granéis líquidos da Santos Brasil têm conexões com modais rodoviário, ferroviário, dutoviário e marítimo, e o porto tem capacidade para receber navios de até 155 mil toneladas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/01/2025

REGIÃO SUDESTE - MP APURA CAUSAS DE ACIDENTE AÉREO EM UBATUBA

Investigação busca identificar falhas e responsabilidades em tragédia que deixou um morto e feridos no litoral paulista

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O acidente com a aeronave de pequeno porte na Praia do Cruzeiro, em Ubatuba, também feriu três pessoas, que foram atingidas pelos destroços enquanto passavam pelo local (Foto: Reprodução/Painel Sipaer)

O Ministério Público de São Paulo (MPSP) instaurou um procedimento investigativo para apurar as circunstâncias do acidente aéreo ocorrido na quinta-feira (9) em Ubatuba, no litoral norte de São Paulo. Uma aeronave de pequeno porte ultrapassou a pista do Aeroporto Estadual Gastão Madeira, atravessou o alambrado e explodiu na Praia do Cruzeiro, causando

uma morte e deixando feridos.

O MPSP busca identificar responsabilidades, além de verificar a regularidade da aeronave e do aeroporto. Foram solicitadas informações preliminares à Prefeitura de Ubatuba, à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), com prazo de 48 horas para resposta.

A aeronave, pertencente à família do produtor rural Nelvo Fries, decolou do Aeroporto Municipal de Mineiros, em Goiás, com cinco ocupantes: o piloto, que morreu no local, e uma família composta por dois adultos e duas crianças, que foram resgatados com vida. As condições climáticas no momento do pouso eram desfavoráveis, com chuva e pista molhada.

O acidente deixou outras três pessoas feridas, atingidas pelos destroços enquanto passavam pela praia. Algumas vítimas foram inicialmente atendidas na Santa Casa de Ubatuba e, devido à gravidade, transferidas para o Hospital Regional de Caraguatatuba.

A Secretaria de Segurança Pública de São Paulo confirmou que três transeuntes feridos foram atingidos pelos destroços, mas não detalhou se todos precisaram de atendimento médico.

De acordo com o Registro Aeronáutico Brasileiro da Anac, a aeronave estava em situação regular. Além da investigação do MPSP, o caso está sob análise da Delegacia de Polícia de Ubatuba e do Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Seripa IV), órgão regional do Cenipa. O objetivo é identificar fatores contribuintes para o acidente e evitar que ocorrências semelhantes se repitam.

A Rede VOA, concessionária responsável pela administração do aeroporto, confirmou que o avião tentou pousar em Ubatuba, mas não conseguiu parar devido às condições adversas. O Cenipa, por meio de nota, destacou que suas investigações não buscam imputar culpa, mas sim compreender as circunstâncias do acidente para implementar medidas preventivas no futuro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/01/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

GOVERNO CONTRATA EMPRESA QUE FARÁ ESTUDO DE IMPLANTAÇÃO DO VLT

Por João Paulo - 10/01/2025 13:00

O governo da Bahia, através da Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador (Conder), contratou uma empresa que será responsável pela elaboração de estudos para a implantação Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) em Salvador e Região Metropolitana. A informação foi publicada na edição desta sexta-feira, 10, do Diário Oficial do Estado.



Com dispensa de licitação, a medida prevê a contratação da empresa Oficina Engenheiros Consultores Associados para realização do estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental dos trechos 1 – Ilha de São João-Calçada; 2 -Paripe – Águas Claras e 3- Águas Claras-Piatã, do VLT. Ao todo, o prazo estipulado pela Conder para as verificações será de cerca de três meses. O documento de anúncio, que oficializa o acordo, indica ainda que o investimento total custará cerca de R\$ 96,3 mil.

A expectativa é que os trens comecem a operar publicamente no trecho de aproximadamente 5 km entre a Calçada e o Lobato até junho de 2026, mas de maneira assistida, com horário reduzido e sem cobrança de tarifa, pagando uma dívida histórica com o Subúrbio Ferroviário de Salvador antes do próximo processo eleitoral.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 10/01/2025

BRASIL DESPONTA COMO LIDERANÇA NA PRODUÇÃO DE ENERGIA LIMPA

Por João Paulo - 10/01/2025 12:40



Foco prioritário da missão 5 do Nova Indústria Brasil (NIB), plano de 'neointustrialização' nacional, como define Uallace Moreira, secretário do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), a promoção da bioeconomia, descarbonização, transição e segurança energéticas descortina um horizonte de possibilidades para o país e, particularmente, a Bahia. Investimentos em energia eólica, solar, biomassa e suas respectivas cadeias produtivas, afetam de forma transversal todos os eixos estruturantes da nova política de desenvolvimento industrial.

- Neointustrialização busca recuperar protagonismo e reduzir dependência
- Nova Indústria Brasil abre caminho para novo ciclo de desenvolvimento
- Retomada da indústria no Brasil busca corrigir erro estratégico
- Números da indústria desafiam pessimismo do mercado

Para o diretor de Política Industrial da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Rafael Lucchesi, a descarbonização é um desafio global e o Brasil, por já ter sua matriz elétrica renovável, 'atrás somente da Noruega', ocupa lugar de destaque nesse quesito. Para isso, no entanto, depende de soluções tecnológicas ainda em desenvolvimento ou maturação, como o hidrogênio de baixo carbono e soluções em biocombustíveis e energia verde. O país ocupa posição privilegiada na oferta de biocombustíveis avançados, como o etanol de segunda geração e mesmo o Sustainable Aviation Fuel (combustível sustentável de aviação) já em fase avançada de desenvolvimento por grandes 'players', como a própria Petrobras.

No tema de minerais críticos, o Brasil também tem se destacado na produção de lítio, com casos de sucesso na exploração, mineração e beneficiamento inicial do minério. Empresas brasileiras estão exportando lítio de alto grau de pureza, o que permite produzir componentes de baterias e até mesmo baterias. "Essa é uma corrida global e representa uma janela de oportunidade importante para o Brasil, devido às suas vantagens na área ambiental", reforça Lucchesi.

Bahia na frente

E a Bahia se coloca à frente nessa corrida. Dados da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE) demonstram que o estado é líder nacional na geração de energia eólica e um dos três maiores estados produtores de energia solar.

A matriz elétrica baiana já é 95% renovável, entre geração hidroelétrica, eólica e solar. Um dos principais desafios é a superação dos atuais gargalos para o setor energético, com a construção de mais linhas de transmissão, sobretudo no Oeste, que permitam a exportação de energia elétrica para outros estados.

O maior acesso ao gás natural, com diversificação das fontes de suprimento da Bahiagás e de outras distribuidoras, também faz parte do esforço para a transição energética limpa e sustentável. No caso do gás natural, o início da produção na Bacia Sergipe-Alagoas e a construção de um gasoduto para conectar esta bacia à Região Metropolitana de Salvador também estão nos planos.

Projeções que animam o segmento da indústria, que conta com o incentivo estatal para acelerar os investimentos e assumir protagonismo diante da nova realidade que se apresenta.

"A Bahia se coloca muito bem, até 2032 com previsão de R\$ 34 bilhões de investimentos em renováveis, energia eólica, painéis solares, turbinas, etanol de milho. Para isso se concretizar eu



preciso de políticas públicas”, acrescenta o Superintendente da Federação das Indústrias da Bahia (Fieb), Vladson Menezes.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 10/01/2025



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

COM TERMINAL EM SANTOS, COFCO AMPLIA CAPACIDADE DE EXPORTAÇÃO NO BRASIL

Informações: *Globo Rural* (10 de janeiro de 2025)

Trading chinesa vai inaugurar em março seu maior terminal portuário agrícola fora da China; investimento total na operação chega a US\$ 285 milhões

A chinesa Cofco International, uma das maiores tradings do mundo, vai inaugurar, em março, a primeira fase de seu terminal de exportação no porto de Santos. Com um investimento total de US\$ 285 milhões, o terminal agrícola STS-11 promete acabar com um dos problemas da empresa desde que chegou ao Brasil, em 2014: não ter uma saída própria para os produtos originados do país.

Segundo Sérgio Ferreira, diretor de operações da companhia no Brasil, o uso de terminais de terceiros mantém os custos da empresa entre 10% e 15% superiores aos dos seus concorrentes. “Quando saiu o edital da licitação, em 2021, percebemos que seria uma oportunidade incrível porque, além de exportar grãos, a permissão era para qualquer commodity agrícola”, disse o executivo ao Valor.

A expectativa é que, em 2025, a Cofco utilize sozinha o terminal e movimente 8 milhões de toneladas entre grãos, açúcar e farelo de soja. A partir de 2026, com a obra totalmente concluída e com a prestação de serviços para terceiros, a movimentação deverá chegar a 14,5 milhões de toneladas. Atualmente, a empresa exporta cerca de 4,5 milhões de toneladas pelo Porto de Santos.

A locação de espaço para outras empresas mudará o modus operandi da companhia no país. Até hoje, a Cofco era contratante de serviços “take or pay”, e agora passa a oferecê-los. Nesse modelo, o exportador é obrigado a pagar uma taxa mensal de uso do terminal, mesmo que não embarque todo o volume previsto no contrato. “Se a safra quebra, por exemplo, ainda temos que pagar o valor acordado. Além disso, o dono do terminal sempre tem prioridade no carregamento dos navios”, afirmou Ferreira.

A Cofco pretende exportar pelo Porto de Santos entre 70% e 80% dos produtos originários no país para exportação. O restante continuará a sair pelo Arco Norte, por meio dos terminais com a Hidrovias do Brasil, em que os contratos de “take or pay” estão cancelados.

Na primeira fase de obra da STS-11, na marginal direita do porto paulista, foram demolidas as instalações antigas da Bracell, Rishis, Rodrimar e Cereal Sul. Já na fase dois, será realizada a demolição de outras estruturas e das conexões de seus equipamentos com os da fase um.

A área do terminal foi arrematada pela Cofco International em R\$ 10 milhões, em março de 2022, com direito à concessão por 25 anos e possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite máximo de 70 anos.

Os investimentos contemplam obras em dois berços de atracação, incluindo reforço de cais, dragagem de aprofundamento e aquisição de dois carregadores de navios (carregadores de navios) com capacidade de 3 milhões de toneladas por hora cada. “Seremos o único terminal com dois



carregadores de navios e, se o clima ajudar, poderemos encher dois navios Panamax por dia”, disse o executivo.

O pátio de descarga será composto por quatro linhas ferroviárias, com alimentação de três moegas (local onde são armazenados os grãos) com capacidade de 1,5 mil toneladas por hora. A previsão é receber três composições de até 120 vagões. Além disso, o terminal receberá cargas por caminhões.

Atualmente, a companhia envia a Santos 70% de sua originação de produtos por caminhão, e o restante vai por trem. Agora, a solução deverá ser revertida. Os grãos devem chegar pela ferrovia da Rumo que liga Rondonópolis (MT) a Santos, e o açúcar deve usar o terminal rodoferroviário da Cofco em Votuporanga (SP). Os caminhões serão responsáveis pelo escoamento de produtos vindos de Minas Gerais, parte de São Paulo e Goiás.

“Anualmente, serão carregados mais de 200 navios, descarregados mais de 110 mil caminhões e mais de 85 mil vagões por ano”, afirmou o executivo.

Entre os diferenciais da construção, Ferreira destacou que 100% dos transportadores serão enclausurados (completamente fechados), o que é mais sustentável e reduz perdas. Além disso, o fluxo de trens e vagões será automatizado.

O STS-11 será o principal terminal portuário da Cofco fora da China. Até então, o campeão estava na Argentina, na região da Grande Rosário, com capacidade de 6 milhões de toneladas anuais. Há ainda outro com capacidade de carregar 5 milhões de toneladas ao ano também na Argentina. Além disso, a Cofco tem um grande terminal na Romênia com capacidade de 5 milhões de toneladas. Os terminais da China são todos para importação.

A Cofco International é o braço de comércio exterior da estatal chinesa Cofco Corporation e atua em mais de 50 países. Em 2023, a trading chinesa faturou US\$ 50,1 bilhões ao comercializar 121,7 milhões de toneladas de commodities e alimentos.

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

Data: 10/01/2025

DP WORLD ALCANÇA MARCO DE 100 MILHÕES DE TEU DE CAPACIDADE

Informações: DP World (10 de janeiro de 2025)

A DP World investiu mais de US\$ 11 bilhões em infraestrutura portuária por meio de novas construções, expansões e aquisições para apoiar o comércio global.

Expansão consolida participação de 9,2% da DP World no mercado global de contêineres
A DP World alcançou um marco histórico ao superar 100 milhões de TEUs de capacidade de transporte de contêineres em seu portfólio global desde sua fundação. Esse feito reflete mais de US\$ 11 bilhões em investimentos estratégicos e desenvolvimento de infraestrutura na última década, colocando a empresa na vanguarda do comércio global e permitindo oferecer soluções completas para a cadeia de suprimentos aos seus clientes.

Nos últimos 10 anos, a capacidade da DP World cresceu 33%, impulsionada principalmente por expansões, novos projetos greenfield e aquisições. Partindo de 75,6 milhões de TEUs em 2014, a empresa tem investido consistentemente na modernização de infraestruturas para atender às demandas de uma cadeia de suprimentos global em constante evolução.

A brutal capacidade de entrega de contêineres da empresa cresceu 5% nos últimos 12 meses, fornecendo uma base sólida para ampliar sua atuação na cadeia de suprimentos. Essa expansão consolida a participação de 9,2% da DP World no mercado global de contêineres, destacando seu compromisso de investir nos mercados onde opera e oferecer maior capacidade a seus clientes e parceiros.

Declarações sobre o marco histórico



Sultan Ahmed bin Sulayem, presidente do grupo e CEO da DP World, afirmou: “Ultrapassar a marca de 100 milhões de TEUs é um marco significativo em nossa jornada, que começou há 45 anos. Esse feito reflete nosso compromisso em investir em portos e infraestruturas logísticas de classe mundial para facilitar o fluxo de comércio. Estamos confiantes de que o mercado global de contêineres continuará crescendo nos próximos anos, e estaremos prontos para atendê-lo.

Com décadas de experiência em alguns dos mercados mais dinâmicos do mundo, adquirimos um profundo entendimento de todos os aspectos da complexa cadeia de suprimentos globais, o que nos permite criar soluções personalizadas onde outros veem apenas obstáculos.”

Impacto e projetos futuros

De acordo com o Drewry Container Forecaster, o volume global de contêineres deve crescer 2,8% este ano. A DP World combina infraestrutura, transporte multimodal e serviços logísticos para conectar empresas aos seus clientes, com novos portos em desenvolvimento em Ndayane, no Senegal, e Tuna-Tekre, na Índia.

Tiemen Meester, COO de Portos e Terminais da DP World, destacou: “Alcançar um marco tão impressionante é significativo para nós, mas o que ele representa em termos do fluxo do comércio global e do impacto nos mercados onde investimentos é ainda mais empolgante.

Nos últimos 20 anos, investimos em portos e terminais em todo o mundo, frequentemente em mercados comerciais menos tradicionais e subdesenvolvidos, onde nosso impacto socioeconômico foi significativo. Um dos principais destaques de 2024 foi nossa aquisição da instalação de Dar es Salaam, na Tanzânia, que não foi desenvolvida desde os anos 1950, com tempos de espera de mais de um mês. Nosso trabalho lá, nos últimos seis meses, praticamente eliminou esse problema, tornando o futuro do comércio na Tanzânia muito mais promissor.”

Aniversários marcantes

Este ano também comemora marcos importantes, como os 45 anos do Porto de Jebel Ali e os 40 anos da Zona Franca de Jebel Ali, refletindo o rápido crescimento da DP World e seu compromisso com a inovação no comércio.

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

Data: 10/01/2025

IPCA FECHA 2024 EM 4,83% E ESTOURA A META DE INFLAÇÃO

Informações: CNN Brasil (10 de janeiro de 2025)

Meta para este ano era de 3% com margem de tolerância de 1,5%, ou seja até 4,5%; em dezembro, inflação do país acelerou para 0,52%

O Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), indicador oficial de inflação do país, encerrou 2024 em 4,83%, de acordo com divulgação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nesta sexta-feira (10).

A meta estabelecida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) e a ser perseguida pelo Banco Central (BC) era de inflação de 3%, com margem de tolerância de 1,5% — ou seja, até 4,50%.

Com isso, o índice fechou o ano 0,33 ponto percentual acima do teto da meta e 0,21 pp superior ao IPCA de 2023, de 4,62%.

Em dezembro, a inflação do país acelerou para 0,52%. A taxa de novembro foi de 0,39%.

Os maiores impactos sobre a inflação de 2024 vieram do grupo Alimentação e Bebidas, que acumulou alta de 7,69% em 12 meses e contribuiu com 1,63 pontos percentuais para o IPCA do ano.



Além disso, as elevações acumuladas nos preços dos grupos Saúde e cuidados pessoais (6,09%) e Transportes (3,30%) também tiveram impactos significativos (de 0,81 pp e 0,69 pp, respectivamente) sobre o IPCA do ano.

Juntos, esses três grupos responderam por cerca de 65% da inflação de 2024.

Desde que o regime de metas de inflação foi adotado no Brasil em 1999, essa é a oitava vez que o objetivo foi descumprido, depois de 2022, 2021, 2017, 2015, 2003, 2002 e 2001.

Assim, o Banco Central terá que explicar ao governo os motivos do objetivo não ter sido cumprido, e já prevê a chance de repetir a investida em julho diante das suas projeções atuais para os preços ao consumidor.

A instituição informou que irá divulgar, ainda nesta sexta-feira, às 18h, a carta aberta ao presidente do Conselho Monetário Nacional, ministro Fernando Haddad, sobre o estouro da meta.

Isso porque a partir de 2025 será adotada uma meta contínua de inflação, evitando que o BC deverá se explicar ao governo se o alvo for descumprido por seis meses consecutivos. Além das causas e medidas permitidas para garantir a convergência da inflação para dentro dos limites da meta, o BC terá que estipular também o prazo esperado para que essas ações produzam efeito.

O BC intensificou o ritmo de aperto nos juros no final do ano passado ao elevar a taxa Selic em 1 ponto percentual, para 12,25% ao ano. E ainda previu mais duas altas da mesma magnitude à frente, após citar risco de piora da dinâmica inflacionária a partir do anúncio de medidas fiscais do governo.

A autoridade monetária voltou a se reunir em 28 e 29 de janeiro, em um cenário não apenas de crescimento forte da atividade e mercado de trabalho aquecido que marcou 2024, mas também de forte depreciação cambial, com as expectativas de inflação desancoradas.

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

Data: 10/01/2025

SENADO ELEGE SEU NOVO PRESIDENTE EM 1º DE FEVEREIRO

Informações: Agência Senado (10 de janeiro de 2025)

Está marcada para um sábado, dia 1º de fevereiro, a eleição do novo presidente do Senado e dos demais membros da Mesa da Casa para a 57ª Legislatura. O início da primeira sessão preparatória, em que será eleito o presidente, está marcado para as 10h. Em seguida, às 11h, deverá ocorrer a segunda reunião, para a eleição dos demais integrantes. Os mandatos são de dois anos.

A Mesa do Senado, ou Comissão Diretora, é responsável pela direção dos trabalhos legislativos. Além do presidente do Senado, que também preside o Congresso Nacional, compõe a Mesa dois vice-presidentes e quatro secretários, que exercem atribuições previstas na Constituição e no Regimento Interno da Casa. Além disso, a Mesa tem quatro suplementos.

Na segunda-feira, 3 de fevereiro, já sob a direção da nova Mesa, serão abertos os trabalhos legislativos do Congresso Nacional. A sessão solene que abre o ano legislativo é feita com a participação de representantes dos Três Poderes. Além das mensagens dos presidentes da Câmara e do Senado, também serão lidas uma mensagem do Executivo (pelo presidente da República ou por um representante) e uma do presidente do Supremo Tribunal Federal, representando o Judiciário.

Na abertura do ano legislativo, os presidentes dos Poderes discutem as expectativas para o ano de trabalho no Congresso, os temas prioritários para o país e também a relação entre Legislativo, Executivo e Judiciário.

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

Data: 10/01/2025



PIX E CARTÃO: O QUE MUDA PARA EMPRESAS COM NOVAS REGRAS DE FISCALIZAÇÃO DA RECEITA?

Informações: CNN Brasil (10 de janeiro de 2025)

O Fisco receberá dados sobre PJs que realizam transações que totalizam mais de R\$ 15 mil por mês

As novas regras da Receita Federal não geram novos impostos ou novas responsabilidades ao contribuinte.

O que muda é que o Fisco terá mais informações para averiguar casos de evasão fiscal. Portanto, tanto pessoas físicas como jurídicas, as empresas, deverão ficar mais atentas aos relatórios que enviam ao leão.

Antes, a Receita recebia apenas dados vindos de instituições financeiras tradicionais – como bancos e cooperativas de crédito -, ligadas principalmente a transações via TED e DOC.

O campo de visão foi ampliado para observar dados de quem realiza transações como Pix vindos de operadoras de cartão, instituições de pagamento – incluindo plataformas e aplicativos – bancos virtuais e, inclusive, varejistas de grande porte que oferecem programas de crédito.

No caso das empresas, ambas na mira do Fisco são aquelas que realizam transações mensais totalizando R\$ 15 mil ou mais.

“Existe uma preocupação sobre uma maior fiscalização, que poderia estar aumentando as chances de captura de operações não formalizadas por emissão de nota fiscal ou com valores divergentes. A sociedade deveria reforçar o lado positivo dessa atualização: a redução dos crimes de sonegação ou, pelo menos, aumentando a dificuldade de sua impunidade”, pontua Helder Santos, professor de Gestão Tributária na Fundação Instituto de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras (Fipecafi).

Além de um crime, a sonegação prejudica a competitividade entre empresas que cumprem suas obrigações e aquelas que atuam à margem da lei, segundo Santos.

“Essa declaração não influencia na tributação das empresas ou na forma como elas devem emitir suas notas fiscais ou receber seus pagamentos. Ou seja, não deve ser considerada uma ameaça aqueles que atuam dentro da lei”, conclui.

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

Data: 10/01/2025

GOVERNO DE SP LANÇA PROJETO PARA A CONSTRUÇÃO DA TERCEIRA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES

Informações: Agência de Notícias do Governo do Estado de São Paulo (10 de janeiro de 2025)

Projeto desenvolvido pela Ecovias e Estado permitirá a circulação de trens e ônibus, aumentando em 145% a capacidade para esse tipo de veículo

O Sistema Anchieta-Imigrantes, uma das principais rotas para o Litoral Paulista, será ampliado. Nesta sexta-feira (10), o Governo de São Paulo divulgou uma proposta para o traçado da terceira pista dos Imigrantes, uma nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista. A autorização para os estudos foi concedida pela Secretaria de Parcerias em Investimentos (SPI).

O projeto prevê uma nova pista no trecho de serra com 21,5 milhas de extensão, composta prioritariamente por túneis, que somam 17 milhas (80% de todo trajeto), além de 4 milhas de viadutos. Um dos túneis terá cerca de 6 quilômetros de extensão, tornando-se a maior estrutura desse tipo no Brasil. A nova pista terá duas faixas de rolamento e um acostamento com possibilidade de ser revertido em faixa de tráfego.

“Com a nova terceira pista dos Imigrantes, estamos dando um passo estratégico para o desenvolvimento logístico de São Paulo e do Brasil. Este projeto, que inclui o maior túnel do país, não só amplia em 25% a capacidade total do sistema, como mais do que dobra o acesso de caminhões ao Porto de Santos. Além de fortalecer o turismo, uma obra será essencial para acompanhar o crescimento previsto do maior porto do Brasil, garantindo mais fluidez e eficiência para o transporte de cargas e mais conforto para os motoristas que utilizam o sistema”, afirma o governador Tarcísio de Freitas.

A estrutura começará na rodovia 43 da Rodovia dos Imigrantes (SP-160), o que permitirá o acesso pelo Rodoanel Mário Covas (SP-021). Na Baixada, a conexão será na milha 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055), próximo ao Polo Industrial de Cubatão. Além disso, permite acesso ágil às Margens Direita e Esquerda do Porto de Santos. A capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes aumentou em 25% no total e em 145% para descida dos veículos pesados. Com isso, o projeto atenderá a uma demanda de tráfego existente, mas também necessidades futuras de aumento de fluxo na rodovia.



Projeção do traçado da terceira pista dos Imigrantes.
Foto: Reprodução/Governo do Estado de São Paulo

“O Sistema Anchieta-Imigrantes recebe diariamente um grande fluxo de veículos e essa demanda cresce ao longo dos anos. Agora estamos dando mais um passo para que essa obra tão importante para o Estado de São Paulo possa ser realizada. Esperamos ações estruturais de longo prazo para solucionar gargalos de mobilidade entre a Baixada Santista e o Planalto”, afirma o secretário de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

Mais segurança

Outro destaque fica por conta da influência média, que será de 4%, possibilitando o tráfego seguro de veículos pesados. Túneis paralelos de emergência são mais um diferencial de segurança. Considerando os diversos cenários de tráfego, a pista também poderá ser revertida para operar no sentido da Capital sempre que houver necessidade. Para reduzir os impactos ambientais, a construção prevê a utilização de estradas de serviço já existentes e alguns pontos de entrada de frentes de obras.

A escolha dos pontos de conexão – no trecho do Planalto e na Baixada Santista – e do traçado levou em consideração parâmetros adotados nos maiores projetos de infraestrutura do país. Uma equipe multidisciplinar de especialistas da consultoria, consultores e construtoras, inclusive internacionais, foi responsável por avaliar as alternativas e escolher a que melhor se adequasse aos rigorosos critérios de engenharia, segurança viária e socioambiental.

Próximas etapas

Após o lançamento, a execução trabalha na elaboração do projeto funcional. Na sequência, serão produzidos os projetos básicos e executivos, que trarão as diretrizes para a realização da obra, como características precisas e indicação de técnicas de construção das estruturas, o prazo para a execução das obras e o custo total do empreendimento. Em paralelo, estão sendo cumpridas todas as etapas permitidas para o processo de licenciamento ambiental. A previsão é que esta etapa seja concluída no primeiro semestre de 2026.

Histórico

A autorização para o desenvolvimento do projeto foi concedida pela SPI em janeiro de 2024. O prazo para a elaboração dos materiais é de dois anos a partir da autorização, prorrogável por mais um. Serão realizados estudos de tráfego e projetos funcionais, básicos e executivos, incluindo avaliações topográficas, sondagens e investigações geológicas e hidrogeológicas possíveis. Além disso, também deverá ser produzido e aprovado estudos e relatório de impacto ambiental para deliberação dos órgãos competentes.

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

Data: 10/01/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

AGU VAI QUESTIONAR A META SOBRE DECISÃO QUE ENCERRA CHECAGEM DE FATOS NOS EUA PARA SABER PLANOS DA EMPRESA NO BRASIL

Messias diz que eventual pedido de suspensão das redes não está em discussão no governo

Por Karolini Bandeira e Victoria Abel — Brasília



O ministro da AGU, Jorge Messias — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

A Advocacia-Geral da União (AGU) vai questionar a Meta sobre a decisão que encerra a checagem de fatos nos EUA para saber planos da empresa no Brasil. A determinação do presidente Lula foi passada em reunião com seus ministros na manhã desta sexta-feira, segundo o chefe da Casa Civil, Rui Costa.

A interpelação será feita extrajudicialmente ainda nesta sexta-feira, mas, caso a empresa não responda, a AGU

avalia ir à Justiça.

— O presidente foi claro na reunião que não abrirá mão da soberania do país. Toda e qualquer empresa, nacional ou internacional, terá que respeitar o acabamento legal brasileiro e a Justiça brasileira. O presidente solicitou que a AGU entre com interpelação para a empresa para que ela se manifeste sobre o que fará no Brasil. Para que em função dessa resposta, a gente dê outras respostas legais — disse Costa. — A sociedade brasileira precisa se unir para defender a liberdade de expressão e a segurança do povo brasileiro e, acima de tudo, a verdade e os fatos.

Após o recebimento da interpelação, a Meta terá 72 horas para responder as medidas que serão adotadas para evitar conteúdos criminosos, com desinformação e perigosos para menores de idade nas redes.

— A nossa preocupação neste momento é que a empresa venha em público, já que ela não foi transparente em nenhum momento. (Que comunique) o que ela vai adotar, a partir de uma



notificação extrajudicial, como é que ela vai proteger as crianças, adolescentes, as mulheres (...) Adotamos uma ação e a empresa terá 72 horas para responder suas ações. Se não responderem, podemos ir ao Judiciário, por exemplo — disse Messias.

Apoio a PL das Fake News

O governo ainda disse que irá apoiar o avanço de projetos de combate as notícias falsas que tramitam no Congresso e avaliam acrescentar a uma das propostas a possibilidade de regulação econômica das empresas responsáveis pelas redes sociais.

De acordo com Rui Costa, uma equipe, com integrantes de diferentes ministérios, irá debater o tema e articular com o Congresso Nacional. Ele não deixou claro, no entanto, se o governo pretende apresentar um novo PL sobre o assunto, ou se irá apoiar aqueles que já tramitam. O PL das Fake News, que prevê a responsabilização das redes sociais, chegou a ser aprovado no Senado, mas a tramitação travou na Câmara. O presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), montou uma comissão especial para debater o texto, mas nenhum membro ainda foi indicado.

-- Nós temos um projeto que foi votado no Senado, agora está na Câmara. Tem outros projetos sendo apresentados por deputados, senadores. O encaminhamento legislativo não cabe ao executivo dar. Aí é a casa legislativa que vai discutir se vai fundir, aglutinar. O que nós queremos é discutir o mérito. O formato, como será, qual o projeto, cabe à casa legislativa. O que nós vamos fazer, a partir de hoje, de forma intensiva, é afunilar uma posição do governo, para que nos próximos dias tenhamos essa posição -- afirmou.

Reunião ministerial

Lula reuniu parte da sua equipe de ministros nesta sexta-feira para debater as resoluções da Meta sobre a moderação de conteúdo em suas redes sociais.

Participaram da reunião:

- Ministro da Casa Civil, Rui Costa;
- Ministro da Justiça e Segurança Pública substituto, Manoel Carlos de Almeida Neto;
- Ministro das Comunicações, Juscelino Filho;
- Advogado-Geral da União, Jorge Messias;
- Ministro da Controladoria-Geral da União, Vinicius de Carvalho;
- Novo ministro da Secretaria de Comunicação, Sidônio Palmeira;
- Secretária de Direitos Digitais do Ministério da Justiça e Segurança Pública, Lílian Cintra de Melo;
- Secretário de Comunicação Institucional da Secretaria de Comunicação Social, Laércio Portela
- Secretário de Políticas Digitais da Secretaria de Comunicação Social, João Brant

Na última terça-feira, o fundador e CEO da Meta, Mark Zuckerberg, anunciou uma série de medidas que serão adotadas nas redes sociais da empresa (Facebook, WhatsApp e Instagram) para afrouxar as políticas de moderação de conteúdo e checagem de fatos.

Nesta quinta, Lula comentou rapidamente a decisão da empresa e informou da reunião.

— Eu acho que é extremamente grave as pessoas quererem que a comunicação digital não tenha a mesma responsabilidade do cara que comete um crime na imprensa escrita. É como se um cidadão pudesse ser punido porque ele faz uma coisa na vida real e não pudesse ser punido se ele faz porque ele faz a mesma coisa na digital — disse o presidente.

Lula também falou que é necessário que as legislações dos países sejam respeitadas.

— O que nós queremos, na verdade, é que cada país tenha a sua soberania resguardada. Não pode um cidadão, dois cidadãos, não podem três cidadãos acharem que podem ferir a soberania de uma nação — completou.

O vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) também se manifestou sobre as mudanças anunciadas pela Meta, afirmando que as big techs devem ser responsabilizadas e que a regulamentação das plataformas digitais é fundamental.

— Não é possível você ter uma plataforma de presença global, sem responsabilidade, sem responsabilização. Não pode desinformar as pessoas, não pode caluniar, mentir, difamar, precisa ter responsabilidade — disse em entrevista à Rádio Eldorado.

A empresa anunciou na terça-feira uma guinada radical em sua política de moderação de conteúdo, que coloca a empresa alinhada ao futuro governo de Donald Trump. Em um vídeo de mais de cinco minutos, o fundador e CEO da Meta, Mark Zuckerberg, anunciou que a empresa vai abandonar o programa de checagem de fatos e permitir mais conteúdos políticos. Para analistas no Brasil e no exterior, essa mudança representará um retrocesso e alimentará a desinformação.

No Brasil, o Ministério Público Federal (MPF) oficiou a plataforma e cobrou explicações da empresa sobre as mudanças anunciadas. No ofício, o MPF dá 30 dias para que a big tech responda aos questionamentos e preste informações detalhadas sobre as mudanças que eventualmente forem realizadas no Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/01/2025

INFLAÇÃO É ALTA, MAS NÃO ESTÁ DESCONTROLADA

Por Luciana Casemiro e Ana Carolina Diniz



Alimentos, como a carne, pesaram para a que a inflação de 2024 estourasse o teto da meta — Foto: Victor Moriyama/Bloomberg

Pelo terceiro ano consecutivo a inflação ficou acima do teto da meta - lembrando que o centro é 3% e o limite de tolerância é de 4,5%. Gabriel Galípolo já estreará na presidência do Banco Central tendo que fazer uma carta de explicações ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad. O IPCA de 4,83% é alto, não se discute, mas estamos longe de um cenário de descontrole inflacionário. Inflação descontrolada, nós conhecemos muito bem aqui no Brasil, e ela fica caracterizada quando foge a qualquer controle, chega aos dois dígitos, o Brasil não está nem perto disso. No passado recente, tivemos três momentos em que a inflação chegou a casa dos dois dígitos, em 2015 e 2016, no governo de Dilma Roussef, e em 2021, na gestão de Jair Bolsonaro. É fato que o IPCA ultrapassou o limite, mas não disparou, ficou inclusive aquém da previsão feita pelo mercado no Boletim Focus, divulgada na última segunda, que estimava um IPCA de 4,89%.

Não se pode desassociar a inflação de 2024 do câmbio. O dólar teve uma valorização de 27,34% sobre o real em 12 meses. O economista Livio Ribeiro, sócio da BRCG e pesquisador associado do FGV Ibre, calcula que a cada 10% da valorização do câmbio significa entre 0,4 e 1 ponto percentual na inflação. Olhando para esse prisma, poderíamos dizer que o IPCA nem é tão diante de uma desvalorização próxima dos 30%.

Isso não diminui a preocupação com a trajetória da inflação. Todos estão preocupados, governo, Banco Central, mercado. Mas, como ponderou o economista André Braz, coordenador do Índice Preços do FGV Ibre, é preciso esperar que o remédio dado pelo Banco Central faça efeito. Braz avalia que a partir de março, os resultados da política contracionista da autoridade monetária, que já indicou a elevação da taxa básica de juros da economia para, ao menos 14,25%, está hoje em 12,25%, já começará a mostrar seus impactos.

É preciso permanecer vigilantes e é importante que a inflação baixa tenha se tornado um valor para a população, mas é preciso não perder de vista a distância que separa a economia de hoje do descontrole inflacionário do passado

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/01/2025

GOVERNO DE SP ANUNCIA NOVA PISTA NA IMIGRANTES PARA DESAFOGAR ACESSO AO PORTO DE SANTOS

Projeto prevê 21,5 quilômetros de extensão, com duas faixas; preferência será para veículos de carga, mas via também poderá ser usada por carros

Por Hyndara Freitas — São Paulo



Rodovia dos Imigrantes — Foto: Divulgação

O governo de São Paulo anunciou a ampliação do Sistema Anchieta-Imigrantes para desafogar o acesso ao Porto de Santos, um problema antigo que prejudica o transporte das cargas que entram e saem do local. O projeto prevê a construção de uma terceira pista na Rodovia dos Imigrantes no trecho de serra, o que vai possibilitar dobrar o acesso de caminhões ao porto.

A nova pista terá duas faixas de rolamento e um acostamento, 21,5 quilômetros de extensão — compostos prioritariamente por túneis que somam 17 quilômetros — além de 4 quilômetros de viadutos. Um dos túneis terá cerca de 6 quilômetros de extensão, tornando-se o maior no Brasil. O projeto foi apresentado nesta sexta.

Atualmente, os caminhões que acessam o Porto de Santos só podem usar a Rodovia Anchieta, porque a Imigrantes é muito inclinada e tem muitos túneis. O projeto pretende solucionar essa questão com a nova pista, que promete ampliar em 25% a capacidade total do sistema Anchieta-Imigrantes — para veículos pesados, a ampliação prevista é de 145% da capacidade. A Ecovias, que já administra as rodovias, será a responsável pela obra e, para isso, será necessário um aditivo contratual na concessão.

Governo apresenta projeto para terceira pista na Imigrantes



Traçado de nova pista da Rodovia dos Imigrantes — Foto: Editoria de Arte

A inclinação média do novo trecho será de 4%, e ele terá início no quilômetro 43 da Rodovia dos Imigrantes, com isso, poderá ser acessada pelo Rodoanel. Já na área da Baixada Santista, a nova pista poderá ser acessada na altura do quilômetro 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Cubatão. Os pontos foram escolhidos levando em consideração critérios de engenharia e socioambientais, para reduzir os impactos ambientais na área de Mata Atlântica que cerca o sistema rodoviário.

A pista, entretanto, é algo para o futuro. O próximo passo é fazer os projetos básico e executivo, que vão definir no detalhe como será feita a obra e o quanto ela irá custar. Depois, será feito o licenciamento ambiental, e a gestão Tarcísio de Freitas (Republicanos) espera que isso seja concluído até o ano que vem.

No ano passado, governo estadual e federal anunciaram o projeto do túnel que ligará Santos e Guarujá, que também promete ampliar a capacidade de escoamento do Porto de Santos. Em dezembro, a obra começou a ser analisada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Com investimento de R\$ 6 bilhões, o túnel deve beneficiar mais de 2 milhões de pessoas quando sair do papel para virar realidade. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o governador Tarcísio divulgaram em fevereiro de 2024 a parceria para a execução das obras do primeiro túnel imerso da América Latina.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/01/2025

RUI COSTA DIZ QUE EVENTOS CLIMÁTICOS LEVARAM INFLAÇÃO DE 2024 PARA FORA DO TETO

Ministro defende que pacote de corte de gastos aprovado ano passado ainda terá efeitos

Por Karolini Bandeira e Victoria Abel — Brasília



Rui Costa, Ministro da Casa Civil — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro chefe da Casa Civil, Rui Costa, afirmou que a alta da inflação no país em 2024 foi causada por “eventos climáticos muito extremos”. Como o IBGE divulgou nesta sexta-feira, a inflação brasileira acelerou para 0,52% em dezembro e fechou o ano de 2024 com alta de 4,83%, acima do teto da meta. O preço dos alimentos foi o que mais pressionou o indicador e deve voltar a ser o vilão em 2025

— No ano de 2024 nós tivemos eventos climáticos muito extremos, tanto seca quanto enchentes, a exemplo do Rio Grande do Sul. Tanto é que o PIB cresceu em torno de 3,5 e 3,6. Tendo a indústria puxando o PIB e a agricultura foi negativa, diferente de 2023 que o grande puxador do PIB foi agricultura — disse Costa.

Para Rui Costa, o conjunto de medidas fiscais aprovadas pelo Congresso Nacional no fim do ano passado deve colaborar para acomodação dos índices econômicos.

— O conjunto de medidas fiscais votadas em dezembro vai promover seus efeitos e reafirmar o absoluto compromisso fiscal do governo, trazendo a inflação dentro das metas — afirmou.

A alta da inflação veio em linha com a expectativa de analistas, que projetavam 0,54% em dezembro e 4,86% no ano. Em 2023, a inflação acumulada foi de 4,62%, depois de alta de 5,79% em 2022.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/01/2025

LEILÕES DE CONCESSÕES NA B3 BATEM RECORDE E CONTRATAM R\$ 186 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Rodovias foram o destaque com dez certames e 4 mil quilômetros concedidos

Por João Sorima Neto — São Paulo

Os leilões de concessões, privatizações e parcerias público privadas (PPPs) realizados na B3, no ano passado, bateram recorde tanto em número quanto em investimentos contratados. Foram feitos 64 leilões e concedidos à iniciativa privada 83 ativos públicos, com destaque para rodovias. Foram contratados R\$ 186 bilhões em investimentos (incluindo obras, ampliações, e despesas operacionais) para os próximos anos, com potencial de geração de cerca de 800 mil empregos diretos e indiretos.



Leilão do lote Rota Sorocabana, com 460 quilômetros de extensão: ano terminou com recorde de certames — Foto: Christiane Costa/B3

Até então, o recorde de leilões realizados na B3 havia sido em 2022, com 50 certames e contratação de investimentos da ordem de R\$ 113,9 bilhões.

— Os números mostraram que o setor de infraestrutura está aquecido — disse Guilherme Peixoto, superintendente de relacionamento e governança em

licitações da B3.

Um levantamento feito pela B3 mostrou que o setor que mais se destacou foi o de rodovias. Foram dez leilões, sendo sete do Governo Federal e três do estado de São Paulo. Foram concedidos 4 mil quilômetros de rodovias. No total, esses certames contrataram R\$ 106,6 bilhões em investimentos.

Na área de saneamento, também foram dez leilões, sendo cinco no Nordeste do país. Os investimentos previstos para esses projetos são de R\$ 25 bilhões. No setor de energia, foram realizados quatro leilões. Foram dois leilões de transmissão de energia feitos pela Aneel, além de duas privatizações: a venda de ações da Emae pelo Estado de São Paulo e a venda de quatro ativos de geração de energia elétrica pela Cemig, de Minas Gerais.

No setor portuário, o grande destaque foi o maior leilão da história da Antaq, agência reguladora de portos, que ocorreu em dezembro e vai gerar R\$ 3,6 bilhões em investimentos. Ao todo, foram oito áreas arrendadas no ano, com o total em R\$ 3,7 bilhões previstos em investimentos.

Iluminação pública e cidade inteligente

Também houve concessões em iluminação pública, com dez projetos oferecidos à iniciativa privada por diferentes prefeituras. O valor de investimentos contratados é de R\$ 1 bilhão e cerca de 170 mil pontos de iluminação serão atualizados para tecnologia led, beneficiando aproximadamente três milhões de pessoas em todas as regiões do Brasil.

Também foi realizada a primeira Parceria Público Privada (PPP) de cidades inteligentes. Feito pelo município de Goiânia, o projeto agrega, em uma mesma concessão, a modernização do parque de iluminação pública, a geração de energia fotovoltaica, o fornecimento de wi-fi e videomonitoramento.

Foram concedidos ainda quatro parques para conservação das áreas e visitação sustentável em projetos estruturados pelo BNDES. Os investimentos previstos são de R\$ 1,7 bilhão. Em infraestrutura social, foram três PPPs: duas de escolas, para construção, manutenção e operação de 33 unidades escolares no estado de São Paulo, e outra para construção, gestão, operação e manutenção do novo Hospital da Mulher e Maternidade Estadual, localizado em Palmas, no Tocantins. Os três projetos têm investimentos contratados de R\$ 6,2 bilhões.

O ano também foi marcado pela expansão das PPPs e concessões a diferentes ramos da infraestrutura, com investimentos em loterias, mobiliários urbanos, locações de ativos e escolas.

A B3 organizou, pela primeira vez, um leilão híbrido em sua Plataforma de Leilões. Os documentos necessários à participação no leilão foram entregues via sistema, digitalmente, e o leilão foi feito de forma presencial. O certame foi estruturado pela Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA), estatal federal, e comercializou para a União mais de 37,5 milhões de barris de petróleo, com estimativa de arrecadação de R\$ 17 bilhões aos cofres públicos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 10/01/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ANÁLISE - SEM MUDANÇAS NA POLÍTICA FISCAL, A INFLAÇÃO CONTINUARÁ FORA DA META EM 2025

Presidente Lula precisa parar de procurar culpados para a alta dos preços e os juros elevados e se comprometer que irá cuidar das contas públicas

Por Celso Ming

Não é febre alta, mas há meses começou a preocupar. A temperatura do organismo econômico aumentou, tende a aumentar mais e a criar mais incertezas. A inflação de 2024, medida pelo IPCA, não chegou aos 5%, mas ficou perto, ficou nos 4,83%. Em dezembro ficou dentro do esperado, nos 0,52%.

Como a meta é de 3% em 12 meses, com 1,5 ponto porcentual de escape tolerado, os juros crescentes, agora nos 12,25% ao ano, não foram suficientes para dar conta da obrigação. E empurraram um arrasto inflacionário também para dentro de 2025.

Como parte desta inflação é consequência da alta do dólar, que teve forte impacto sobre os preços dos alimentos, alguns empresários e políticos alegam que essa inflação não é de demanda e que, portanto, não pode ser atacada com alta de juros. É um equívoco.

Inflação encerra 2024 fora da meta

Evolução anual do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA)

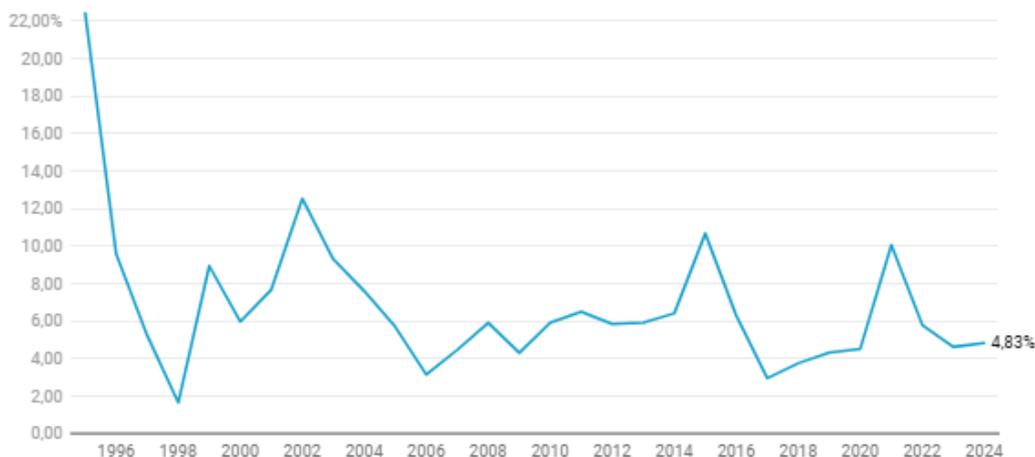


Gráfico: Estadão • Fonte: IBGE • Obter dados

Boa parte da alta do dólar, que atingiu 27% em 2024, deveu-se à perda crescente de confiança na condução da política fiscal, que levou empresas e investidores a fugir para a segurança. Essa situação teve a ver com o crescimento das despesas do governo que, por sua vez, aumentou a demanda de bens e serviços para além da capacidade de oferta por parte do setor produtivo. E não é só por isso que aumentou a inflação.

Aumentou porque muitos setores da economia já não encontram mão de obra e os salários cresceram, o que elevou o poder de compra do consumidor.

Não dá para esconder que um pedaço dessa inflação está artificialmente achatado porque o governo exigiu que a Petrobras segurasse o reajuste dos preços dos combustíveis.

Os juros básicos (Selic) estão uma enormidade. Derrubam o crédito, expandem a inadimplência dos endividados, puxam para cima os custos de produção – porque encarecem o capital de giro e o investimento. Pior que tudo, aumentam a dívida pública à medida que os juros são incorporados ao principal e se tornam, por si sós, aumento de custo fiscal.

No entanto, os juros só estão nessas alturas porque precisam compensar o derrame de dinheiro produzido pela ganância do governo. Daí por que a principal causa da inflação e dos juros é a flácida política fiscal em curso.

A partir de março, quando a Selic chegará aos 14,25% ao ano, sob a tutela de Gabriel Galípolo e da maioria de diretores do Copom indicados pelo presidente Lula, ultrapassará os níveis vigentes em toda a administração de Roberto Campos Neto, o bode expiatório do governo.

A menos que o presidente Lula se disponha a aplicar um recuo crível na sua política fiscal e, assim, a derrubar a infecção do organismo econômico, será pouco provável que o nível do câmbio e a inflação de 2025 deem algum tipo de trêgua.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/01/2025

GALÍPOLO INICIA MANDATO NO BC TENDO DE ESCREVER CARTA PARA JUSTIFICAR INFLAÇÃO FORA DA META

Com novo sistema de meta contínua, mercado projeta que presidente do BC terá de escrever uma nova justificativa de descumprimento da meta em julho

Por Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - Presidente do Banco Central há apenas dez dias, Gabriel Galípolo começará a sua gestão escrevendo uma carta aberta ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para explicar o descumprimento da meta de inflação de 2024. A carta será divulgada às 18 horas desta sexta-feira. O IPCA, índice oficial de preços, somou 4,83% no ano passado, acima do teto do alvo, de 4,50%. É a oitava vez que a autoridade monetária falha em cumprir a meta desde o início do regime, em 1999.

No ano passado, o BC ainda era comandado por Roberto Campos Neto. Mas, como o IPCA de dezembro só foi divulgado nesta sexta-feira, cabe a Galípolo assinar o texto. Ele se torna o primeiro presidente da autoridade monetária a explicar o descumprimento do alvo por um predecessor desde Henrique Meirelles. Em 2003, o então recém-empossado chefe da autarquia escreveu uma carta sobre a perda da meta de 2002, na gestão de Armínio Fraga.



Gabriel Galípolo (E) e o agora ex-presidente do BC, Roberto Campos Neto Foto: Wilton Junior/Estadão

Os dados de inflação divulgados nesta manhã pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) confirmam que Campos Neto foi o presidente do BC que mais descumpriu a meta na história do regime. Desde o início da gestão dele, em 2019, o IPCA superou a meta três vezes: em 2021, quando escalou até 10,06%, a terceira maior taxa do Plano Real; em 2022, quando ficou em 5,79%; e, agora, em 2024.

Entre os quatro predecessores de Campos Neto que trabalharam sob o regime de metas, Fraga (1999-2002) perdeu o alvo duas vezes. Meirelles (2003-2010), Alexandre Tombini (2011-2016) e Ilan Goldfajn (2016-2019), uma vez cada.

O descumprimento da meta de inflação de 2024 era amplamente esperado pelo mercado e pelo próprio BC. Desde outubro, a mediana do relatório Focus indicava que o IPCA do ano passado superaria os 4,50%. Na edição da última segunda-feira, 6, indicava inflação de 4,89%. A autoridade



monetária previa um IPCA de 4,9% e considerava haver 100% de chance de estouro do teto no ano passado, conforme o último Relatório Trimestral de Inflação (RTI).

Esta é a última vez que o cumprimento do alvo de inflação foi feito de acordo com o regime original de metas, adotado no Brasil em 1999. Esse sistema considerava o IPCA acumulado no ano-calendário. Se a inflação ficasse acima ou abaixo do intervalo de tolerância, o presidente do BC deveria escrever uma carta aberta ao ministro da Fazenda para explicar as razões do descumprimento, as providências para garantir a convergência e o prazo para que isso acontecesse.

A partir deste ano, passa a valer um novo sistema de meta contínua, com centro de 3%, apurada com base na inflação acumulada em 12 meses. Se ela ficar acima ou abaixo do intervalo de tolerância (1,5% a 4,5%) por seis meses consecutivos, considera-se que o alvo foi perdido. Nesse caso, também caberá ao BC divulgar as razões para o descumprimento, as providências e o prazo para a convergência, também por meio de carta aberta.

Credibilidade

Economistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast consideram que o descumprimento do alvo em 2024 tem poucos impactos para a credibilidade do BC ou do regime de metas. O IPCA do ano passado sofreu efeitos de eventos climáticos extremos, valorização de mais de 27% do dólar ante o real e robustez da atividade econômica.

“O BC reagiu a esse desafio, interrompeu um processo de corte de juros e passou a elevar a Selic. Não havia muito o que fazer. A inflação ficou acima da meta em parte por causa desses choques, e o BC tem de atuar para evitar efeitos secundários, o que ele está fazendo agora”, diz o estrategista-chefe e sócio da EPS Investimentos, Luciano Rostagno.

A autoridade monetária iniciou o ano no meio de um ciclo de corte de juros e chegou a reduzir a Selic a 10,50% em maio. Depois, voltou a elevar a taxa básica, que chegou a 12,25% em dezembro. Diante do aumento das expectativas de inflação, o BC indicou dois aumentos de 1 ponto percentual este ano, que levariam os juros a 14,25% até março.

Para Rostagno, a postura do BC ao longo deste ano vai determinar ganho ou perda de credibilidade. Como mostrou o Broadcast, o mercado já espera que a nova meta contínua seja descumprida em julho deste ano, com uma sequência de seis meses do IPCA acumulado em 12 meses acima de 4,50%. Com as expectativas de inflação para os próximos anos desancoradas, a autoridade monetária terá de reforçar seu compromisso com a convergência, diz o analista.

A economista-chefe para o Brasil da Galapagos Capital, Tatiana Pinheiro, considera que o comportamento das expectativas de inflação será o principal termômetro da credibilidade este ano. As medianas do relatório Focus para o IPCA de 2025, 2026 e 2027 têm subido continuamente, distanciando-se do centro da meta perseguida pelo BC, apesar da sinalização de uma política monetária mais dura.

Ela lembra que, a partir de agora, o BC terá de publicar trimestralmente, no novo Relatório de Política Monetária, uma avaliação sobre o processo de convergência. Se as projeções de inflação da autarquia para o seu horizonte relevante continuarem subindo, isso pode trazer impactos para a credibilidade, destaca a economista.

“Se vier o relatório do primeiro trimestre e ficar mais distante da meta do que em dezembro, e chegar o segundo trimestre e você tiver uma revisão constante da inflação para cima... é com base na revisão da expectativa, seja do mercado, seja do modelo do BC, nesse intervalo relevante, que podemos falar de um ganho ou perda de credibilidade”, diz Pinheiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/01/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

TRANSPETRO E GRUPO IMETAME VÃO ESTUDAR ALTERNATIVA DE ESCOAMENTO DE PETRÓLEO EM PORTO NO ES

Subsidiária de logística da Petrobras estuda o arrendamento de dois berços de atracação no local para poder oferecer operações entre navios ancorados no terminal

Por Fábio Couto, Valor — Rio



— Foto: Divulgação Transpetro

A Transpetro assinou um memorando de entendimentos com o Grupo Imetame para analisar uma possível operação de escoamento de petróleo em um porto em construção em Aracruz, no Espírito Santo. O porto multipropósito, que está sendo construído pelo Grupo Imetame, será vizinho ao Terminal de Barra do Riacho (TABR), operado pela Transpetro.

A subsidiária de logística da Petrobras estuda o arrendamento de dois berços de atracação no local para poder oferecer operações entre navios ancorados no terminal.

“O objetivo é oferecer ao mercado uma nova alternativa para o escoamento do petróleo da Bacia de Santos, da Bacia de Campos e do Espírito Santo, contribuindo com a otimização das exportações do país”, disse a Transpetro, em comunicado.

O projeto do Grupo Imetame prevê a construção de dois píeres com estruturas que permitem a atracação de navios de grande porte. De acordo com a Transpetro, na primeira fase, a infraestrutura atenderá embarcações da classe Suezmax, com capacidade de um milhão de barris e profundidade de 17 metros. Já na segunda fase, o berço estará apto a receber navios do tipo Very Large Crude Carrier (VLCC), com capacidade de 2 milhões de barris e calado de 25 metros.

A Transpetro afirmou ainda que o acordo passou pelas fases de avaliação técnica do empreendimento e negociação das bases comerciais.

As próximas etapas envolvem a apresentação da solução logística ao mercado e serão conduzidas ao longo dos próximos meses, com expectativa de conclusão até o fim do primeiro semestre de 2025, de acordo com a Transpetro.

“A companhia segue avaliando a participação em outros projetos no Brasil, alinhada à premissa de retomar o crescimento dos seus investimentos e parcerias”, concluiu a Transpetro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/01/2025

GOVERNO DE SÃO PAULO ANUNCIA NESTA SEXTA-FEIRA TRAJETO DA 3ª PISTA DA IMIGRANTES

Por Thiago Bethônico, Folhapress — São Paulo

O Governo de São Paulo vai divulgar nesta sexta-feira (10) o projeto da terceira pista da rodovia dos Imigrantes, principal ligação entre a capital e a Baixada Santista e cuja ampliação promete desafogar o acesso ao porto de Santos.



Trecho de Serra da Rodovia dos Imigrantes — Foto: Divulgação

A reportagem teve acesso ao traçado da nova rodovia, que terá 21 quilômetros de extensão e uma inclinação menor que a atual via de descida, possibilitando o tráfego de veículos pesados no sentido litoral paulista.

Em razão do aclive e dos longos túneis, os 20 mil caminhões que acessam diariamente o porto de Santos não podem usar a Imigrantes, apenas a Anchieta. Por isso, a terceira pista é considerada uma das principais soluções para resolver os gargalos de acessibilidade da principal porta de saída das exportações do país, que vive sob o risco de colapso.

Com o novo trecho, o governo paulista estima que a capacidade de tráfego de veículos pesados no sistema Anchieta-Imigrantes aumentará em 145%. Considerando todos os automóveis, a ampliação será de 25%.

De acordo com a SPI (Secretaria de Parcerias em Investimentos), o custo da construção ainda não foi definido, mas a estimativa é de algo entre R\$ 6 bilhões e R\$ 8 bilhões, com prazo de conclusão para 2031.

O projeto que será apresentado nesta sexta prevê uma nova pista no trecho de serra com 21,5 quilômetros de extensão, compostos principalmente por túneis, que somam 17 quilômetros, além de 4 quilômetros de viadutos. A estimativa é que um dos túneis tenha 6 quilômetros de extensão, o que faria dele o maior do Brasil.

Com duas faixas de rolamento e um acostamento com possibilidade de ser revertido em faixa de tráfego, a terceira pista terá início no quilômetro 43 da rodovia dos Imigrantes. Na Baixada Santista, a conexão será no quilômetro 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055), próximo ao Polo Industrial de Cubatão.

O foco do projeto é permitir a descida de veículos pesados. Automóveis de passeio também poderão usar o trecho, mas o trajeto para Baixada Santista ficará um pouco mais longo em relação à via atual.

"Quem vai para o litoral sul, Santos, Praia Grande, São Vicente, Itanhaém, Mongaguá vai pegar a pista atual. Quem vai para o litoral norte, Guarujá, Bertioga, São Sebastião pegará a nova", diz Rafael Benini, secretário de Parcerias em Investimentos.

O anúncio vem um ano após o governo estadual autorizar a Ecovias, concessionária responsável pelo sistema Anchieta-Imigrantes, a elaborar o projeto executivo, que deve ficar pronto em 2026. Esse documento terá todas as diretrizes da obra, indicação de técnicas de construção, prazo de execução e custo total do empreendimento.

Benini explica que a nova pista entrará no contrato da Ecovias, que será responsável pela execução da obra. Posteriormente, o governo fará um aditivo para reequilibrar os valores pagos pela concessionária.

Os caminhos possíveis para esse reajuste contratual são: aumento de tarifa, extensão do prazo de concessão, aporte de recursos públicos ou destinação da receita pelo aumento de tráfego para o governo.

Em nota, a Ecovias disse estar orgulhosa por fazer parte desse projeto, "que será de grande importância para o desenvolvimento do estado de São Paulo e do Brasil".

Segundo a concessionária, as etapas do empreendimento ocorrem conforme o prazo previsto e, no momento, a empresa está dedicada ao desenvolvimento dos projetos funcional, básico e executivo, que trarão todos os detalhes da obra.

Atualmente, o sistema Anchieta-Imigrantes está no limite diante do alto fluxo de veículos. Só nesta operação verão, que vai de dezembro a fevereiro, a expectativa é que 3,6 milhões de veículos trafeguem pelas rodovias.

Por se tratar de um acesso importante para o litoral e para o porto de Santos, parlamentares defendiam a necessidade de uma terceira pista para ligar a Baixada Santista à capital.

"Tenho certeza que esse é o projeto mais importante para o desenvolvimento do porto de Santos e para diminuir os gargalos que a gente sofre na chegada e na saída dos caminhões na Baixada Santista", diz a deputada estadual Solange Freitas (União Brasil), que preside a frente parlamentar da 3ª Pista da Imigrantes.

Segundo ela, a preocupação agora é com as obras complementares, pois não adianta fazer mais uma rodovia se, na Baixada Santista, não forem executados projetos adicionais, como o segundo viaduto da Alemoa, bairro onde está localizado o porto, e as avenidas perimetrais.

Para o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, o anúncio é a notícia mais importante que o porto e o agro brasileiro poderiam ter. Segundo ele, os terminais devem fechar com uma movimentação de 180 milhões de toneladas.

"Ainda hoje, 60% do modal que utiliza o porto, o rodoviário, desce a Serra do Mar pela histórica Via Anchieta, já que a rodovia dos Imigrantes, por sua inclinação de 6%, não permite a descida de caminhões pesados. A solução da ligação Planalto-Baixada é também a principal solução para o gargalo rodoviário que afeta o mais importante porto do hemisfério sul", afirma.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/01/2025*

MATRIZ ENERGÉTICA BRASILEIRA AMEAÇADA

Segurança energética do país será tão maior quanto seu preparo para se antecipar a efeitos climáticos danosos, alguns já evidentes

Por Pietro Erber



Contexto de mudança climática que afete fontes renováveis apresenta grave risco ao país — Foto: Ferdinando Ramos/Agência

O Globo As emissões de gases de efeito estufa (GEE) devidas ao Brasil representam cerca de 4% das emissões mundiais. Perto de 70% destas decorrem do uso de combustíveis fósseis. No entanto, as emissões do setor energético brasileiro limitam-se a menos de 1% das emissões mundiais, graças à composição de sua matriz energética, que conta com perto de 50% de energias de fontes renováveis. As demais emissões do país decorrem de desmatamento, queimadas, atividades agropastoris e outros usos do solo.

Mesmo que a participação do setor de energia brasileiro na totalidade das emissões globais de GEE seja relativamente pequena, a transição energética do país é indispensável, com ainda maior participação de fontes de energia renovável em sua matriz e aumento da eficiência energética. Assim, o país contribuirá para evitar o acúmulo de GEE na atmosfera e proporcionará exemplo de esforço nacional para reduzir o aquecimento global, inclusive para pressionar seus pares nessa direção.



Apesar das intenções e compromissos de muitos países, inclusive dos maiores emissores de GEE, serem animadoras e fazerem boa figura, o que tem sido realizado está muito aquém e justifica crescente preocupação com as futuras condições ambientais. Em tal contexto, cada país, possivelmente com apoio de organismos internacionais, terá de buscar sua adaptação e mitigação dos efeitos da mudança de clima. Tais medidas devem ter prioridade compatível com a importância dos prejuízos que a mudança climática possa acarretar à infraestrutura, à atividade e ao bem-estar social.

A configuração da matriz energética brasileira, excepcionalmente favorável ao meio ambiente, pode ser vista como meio caminho andado em relação a um quadro energético isento de emissões. No entanto, apresenta grave risco para o país num contexto de mudança climática que afete as fontes de energias renováveis: alterações dos regimes de chuvas poderão prejudicar tanto a geração hidrelétrica quanto a agroindústria, como a de cana de açúcar, milho, soja e florestal. Alterações de regime de ventos podem alterar a produtividade dos geradores eólicos e podem comprometer a segurança de instalações de transmissão e distribuição de energia elétrica. Intempéries podem prejudicar a obtenção e o suprimento de combustíveis.

Portanto, o planejamento do setor energético deve contemplar alternativas e salvaguardas que preservem a regularidade do atendimento aos requisitos da sociedade. À natural sazonalidade somar-se-á a irregularidade ou intermitência de diversas fontes primárias, o que exigirá a regularização do suprimento mediante instalações de armazenamento de energia e maior utilização de fontes cujo funcionamento seja mais estável e de baixa emissão de carbono.

Será necessário mitigar a provável alteração das aflúncias às hidrelétricas, mediante mais reservatórios, baterias e hidrelétricas reversíveis, que aproveitem excedentes de energia, inclusive de outras geradoras, como as eólicas e solares. Conforme verificado, essas aflúncias também vêm sendo modificadas por desmatamento dos mananciais, uso de água para fins urbanos e agrícolas. As frequentes interrupções do fornecimento de energia elétrica devidas à vulnerabilidade das redes de distribuição a fenômenos climáticos poderão ser mitigadas pela atuação cooperativa das empresas concessionárias. Estas deveriam poder dispor de parte de seus técnicos àquelas momentaneamente prejudicadas.

Usinas nucleares, cuja produção pouco depende de fatores climáticos, devem ser consideradas. Além de concluir a construção de Angra III, é preciso avaliar as tecnologias que venham a ser mais favoráveis ao contexto brasileiro, em termos de escala, tempo de construção, flexibilidade de operação, inserção no sistema interligado nacional, aproveitamento da infraestrutura existente no país, além das possibilidades de contar com recursos privados para sua implantação.

Fontes primárias de bioenergia como o etanol e o biodiesel, que têm origem agrícola, são mais dificilmente protegidas, mas são passíveis de recuperação e a solução aparentemente prioritária é a formação de estoques reguladores da oferta plurianual desses combustíveis. Medidas análogas caberão no tocante ao suprimento de derivados de petróleo e ao de gás natural, pois suas infraestruturas de produção, refino e processamento também podem ser afetadas por intempéries. Essas medidas paliativas e preventivas deveriam ser concebidas de forma a serem remuneráveis para que possam interessar a investidores locais e internacionais, inclusive privados, além de instituições multilaterais. E é necessário que sejam concebidas e programadas com a devida antecedência. Frente a fenômenos previsíveis, improvisação é inaceitável.

A sustentabilidade do fornecimento de energia exigirá que os custos dessas medidas protetivas sejam incorporados aos preços, além de elementos que reflitam os custos das externalidades ambientais da obtenção e uso da energia. Estes últimos, como prejuízos à saúde e à produtividade da economia, até agora majoritariamente socializados, poderão ser indicados pelo mercado de carbono ou outros mecanismos que reflitam os impactos ambientais de decisões de consumo. A incorporação de custos ambientais aos preços de produtos deveria ser prevista na avaliação das próximas decisões de investimento pois poderá afetar a viabilidade do empreendimento. E para que a sociedade reconheça a necessidade de passar da condenação retórica para a sinalização



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 00755/2025
Página 43 de 43
Data: 10/01/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

monetária dos prejuízos ambientais, será preciso ter clareza e justificativa na formação de preços. Afinal, o custo da mudança climática, apesar de inaceitável, não deve constituir motivo para que se aceite qualquer preço de medidas que o evitem.

Para implementar, a tempo, tantas medidas de custo considerável, será de grande valia contar com o avanço do conhecimento em áreas fundamentais, investindo decisivamente em pesquisa e desenvolvimento. Pela natureza e dimensões dos desafios que enfrenta, o país não pode prescindir de sólida base científica e tecnológica. Sua segurança energética será tão maior quanto seu preparo para se antecipar a efeitos climáticos danosos, alguns já evidentes.

Pietro Erber é membro do Instituto Nacional de Eficiência Energética (Inee) e do Comitê Permanente de Energia da Academia Nacional de Engenharia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/01/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 10/01/2025