

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 008/2025
Data: 13/01/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TERCEIRA PISTA DA IMIGRANTES VAI CUSTAR ENTRE R\$ 6 BILHÕES E R\$ 8 BILHÕES; OBRAS COMEÇAM EM 2031	4
PORTO DE SANTOS DEVE EXPANDIR EM ÁREA EQUIVALENTE A QUASE 600 CAMPOS DE FUTEBOL	6
MAIS DE 1,6 MILHÃO DE SACAS DE CAFÉ DEIXAM DE SER EXPORTADAS NO PAÍS.....	7
INDÚSTRIA NAVAL RECEBE IMPULSO COM R\$ 30,8 BILHÕES APROVADOS PELO MINISTÉRIO DE PORTOS	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	9
LATAM EFETIVA VOOS SÃO LUÍS (MA) – GARULHOS (SP) COMO ROTA FIXA EM 2025	9
PROJETOS DE H2V COM INVESTIMENTOS DE R\$ 77,3 BI VÃO SAIR DO PAPEL EM 2025	10
VERBAS DO NOVO PAC PODEM RESTAURAR FERROVIAS SUCATEADAS NO NORDESTE	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DE AEROPORTOS REGIONAIS DEVE ALCANÇAR INVESTIMENTOS DE R\$ 5 BILHÕES DO SETOR PRIVADO	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
GOVERNO FEDERAL AUTORIZA PRIMEIRO PAGAMENTO DE ADITIVO DA TRANSNORDESTINA	15
PORTAL PORTO GENTE	16
INDÚSTRIAS ADOTAM EQUIPAMENTOS DE MÉDIA E BAIXA TENSÃO SUSTENTÁVEIS PARA ALCANÇAR NET ZERO	16
OPEN TO WORK: ESPECIALISTA EM MERCADO DE TRABALHO DÁ DICAS DE COMO TORNAR O LINKEDIN ATRAENTE	17
BOAT SHOWS 2024 REGISTRAM A VENDA DE CERCA DE MIL BARCOS E IMPULSIONAM 150 MIL EMPREGOS NO SETOR NÁUTICO BRASILEIRO	19
ASSOCIAÇÕES REPRESENTATIVAS DO TURISMO E EVENTOS ACIONAM MINISTÉRIO PÚBLICO PARA AVALIAR DENÚNCIAS CONTRA EMPRESAS QUE SE BENEFICIARAM DO PERSE	21
CÔNSUL DOS PAÍSES BAIXOS DESTACA SOLUÇÕES CLIMÁTICAS EM VISITA A SANTOS	23
BE NEWS – BRASIL EXPORT	24
EDITORIAL – O AMPLIAR E A REVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO REGIONAL NO BRASIL	24
NACIONAL - HUB – CURTAS - AGU NOTIFICA META SOBRE MUDANÇA NAS POLÍTICAS DE MODERAÇÃO DE CONTEÚDO	25
PEDIDO DE EXPLICAÇÕES 1.....	25
PEDIDO DE EXPLICAÇÕES 2.....	25
PEDIDO DE EXPLICAÇÕES 3.....	25
PEDIDO DE EXPLICAÇÕES 4.....	25
BUSCAS 1	25
BUSCAS 2	25
NACIONAL - GOVERNO PREVÊ R\$ 5 BILHÕES EM MODERNIZAÇÃO DE AEROPORTOS REGIONAIS	26
NACIONAL - LULA SANCIONA LEI QUE AUTORIZA PRODUÇÃO DE ENERGIA EÓLICA EM ALTO MAR	27
INTERNACIONAL - BRASIL E EMIRADOS ÁRABES FIRMAM ACORDO BILIONÁRIO PARA EXPLORAR MINERAIS	28
REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ BATEM NOVO RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO EM 2024.....	29
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE ITAGUAÍ INICIA OPERAÇÃO DE NOVO SISTEMA DE AGENDAMENTO RODOVIÁRIO	30
REGIÃO NORDESTE – TRECHO DE RODOVIA EM SERGIPE CEDE DURANTE CHUVAS E DUAS PESSOAS MORREM	31
REGIÃO NORDESTE - NAVIO NAUFRAGA EM OLINDA E CARGA É SAQUEADA	32
REGIÃO NORDESTE - APM TERMINALS AVANÇA NA CONSTRUÇÃO DE NOVO TUP EM SUAPE	32
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - “LUZ, CÂMERA, ... AÇÃO”. O QUE (E COMO) OS FILMES NOS ENSINAM	33
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PREVISÕES E PLANEJAMENTOS PARA A SECA DE 2025.....	35
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	36
BRACELL PLANTA 8 MIL ÁRVORES NATIVAS E CRIAÇÃO CORREDOR ECOLÓGICO	36
EXPORTAÇÃO BRASIL: EMBARQUES DE CARNES DO PERU E PATO SOMAM US\$ 165 MILHÕES EM 2024.....	37
ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS PROMOVE EVENTO GRATUITO SOBRE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE NO SETOR LOGÍSTICO	37
JORNAL O GLOBO – RJ.....	38
CHINA TEM RECORDE DE EXPORTAÇÃO EM 2024, ANTES DA VOLTA DE TRUMP À CASA BRANCA	38
BRASIL FECHA ACORDO DE R\$ 15 BILHÕES COM EMIRADOS ÁRABES PARA EXPLORAR MINERAIS ESTRATÉGICOS	40
GOVERNO VAI ADOTAR NOVAS MEDIDAS FISCAIS EM 2025 PARA MANTER ARCABOUÇO, AFIRMA SECRETÁRIO.....	40
ENTREVISTA: NOVA CONTRIBUIÇÃO SINDICAL SERÁ APRESENTADA POR DEPUTADO EM ACORDO COM GOVERNO, DIZ MINISTRO DO TRABALHO.....	43
VEJA 5 PONTOS DE ATENÇÃO PARA A ECONOMIA BRASILEIRA COM A VOLTA DE TRUMP À CASA BRANCA	44



FIRJAN TEME ALTA NO PEDÁGIO E DEMORA NAS OBRAS COM NOVA CONCESSÃO DA SUBIDA DA SERRA DE PETRÓPOLIS	46
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	47
ECONOMIA EM DESACELERAÇÃO E SEM MARGEM PARA GASTOS: ENTENDA A ENCRUZILHADA DO GOVERNO LULA ATÉ 2026	47
CHINA ATINGE SUPERÁVIT COMERCIAL RECORDE DE QUASE US\$ 1 TRILHÃO	50
CONSTRUÇÃO DE ANGRA 3 PODE GERAR CUSTO EXTRA AOS CONSUMIDORES DE ATÉ R\$ 61 BI, MOSTRA ESTUDO DA EPE	52
VALOR ECONÔMICO (SP)	56
BRASIL FOI O PAÍS PARA O QUAL A CHINA MAIS AUMENTOU AS EXPORTAÇÕES	56
SUPERÁVIT COMERCIAL CHINÊS SOBE PARA US\$ 1 TRI À ESPERA DA POSSE DE TRUMP	57
ESTAGNADO, SETOR PETROQUÍMICO ESTÁ SOB PRESSÃO	58
FUSÕES E AQUISIÇÕES CRESCEM 27% E SUPERAM R\$ 178 BI EM 2024, MAS FICAM LONGE DO PICO PRÉ-PANDEMIA	60
CONTÊINER É CARGA QUE MAIS CRESCE NAS FERROVIAS, MAS AINDA É 1% DO TOTAL	62
AGÊNCIA BRASIL - DF	63
MERCADO FINANCEIRO PROJETA INFLAÇÃO DE 5% EM 2025	63
LULA SANCIONA LEI SOBRE EXPLORAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA NO MAR	64
EXPORTAÇÃO DE BENS DE ALTA TECNOLOGIA FOI A QUE MAIS CRESCERAM EM 2024	65
PORTAL PORTOS E NAVIOS	66
PORTOS DO RS ENCERRAM 2024 COM CRESCIMENTO NAS MOVIMENTAÇÕES	66
EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA BATEM RECORDE EM 2024	67
PORTO DE ÍMBITUBA RECEBE MAIOR NAVIO DE SUA HISTÓRIA	67
RELATÓRIO APONTA ESTABILIDADE DA FROTA DE APOIO MARÍTIMO EM AJB	68
ARTIGO - SHANGAI, O MAIOR PORTO DO MUNDO DE TODOS OS DESTINOS	69
COM CONTROLE DA NAVIG8, ADNOC ATUARÁ EM OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE PETRÓLEO NO BRASIL	72
PORTO DO RIO DE JANEIRO VISITA TÉCNICA PARA DISCUTIR ELETRIFICAÇÃO E DESCARBONIZAÇÃO	73
ARTIGO - DEPOSITAMOS FLORES NO TÚMULO DO CONSTRUTOR NAVAL DESCONHECIDO	74
PPSA ARRECADADA R\$ 10,32 BILHÕES COM PETRÓLEO E GÁS DA UNIÃO EM 2024	74
INDENIZAÇÕES CRESCEM 155% NO SETOR DE SEGUROS MARÍTIMO E AERONÁUTICO EM 2024	75
TRANSPETRO FIRMA PARCERIA PARA EXPANDIR OPERAÇÕES SHIP TO SHIP NO ES	75
PORTO DO RIO DE JANEIRO CELEBRA A DEMOCRACIA COM A CRIAÇÃO DA AVENIDA PORTUÁRIA 8 DE JANEIRO	76
NOVA VIA HIDROVIÁRIA NO RIO TOCANTINS IMPULSIONARÁ NAVEGAÇÃO NO ARCO NORTE EM 2025	77
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	77
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	77



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERCEIRA PISTA DA IMIGRANTES VAI CUSTAR ENTRE R\$ 6 BILHÕES E R\$ 8 BILHÕES; OBRAS COMEÇAM EM 2031

Em visita ao Grupo Tribuna, o secretário estadual de Parcerias em Investimentos comentou ainda sobre o túnel Santos-Guarujá, investimentos na Rodovia Padre Manoel da Nóbrega, concessão das travessias de balsas com exigência de frota elétrica entre outros temas

Por Bárbara Farias



O secretário de Parcerias em Investimentos de São Paulo, Rafael Benini, visitou o Grupo Tribuna na sexta-feira (10) (Vanessa Rodrigues/AT)

Vista como solução logística para evitar o colapso do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), já à beira da saturação devido, principalmente, ao alto fluxo de caminhões com destino ao Porto de Santos, a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, que ligará São Paulo à Baixada Santista, deverá custar entre R\$ 6 bilhões e R\$ 8 bilhões, com entrega prevista para 2031. Em entrevista concedida durante visita ao Grupo Tribuna, o

secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, comentou sobre a obra ligando o Planalto à região, cujo traçado foi divulgado por A Tribuna na última sexta-feira (10), além de falar sobre o túnel imerso Santos-Guarujá, os investimentos na Rodovia Padre Manuel da Nóbrega e o projeto de concessão das travessias de balsas à iniciativa privada, com a exigência de frota elétrica ao futuro administrador do serviço.

Qual é a previsão de entrega da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes?

Na semana que vem, daremos entrada no protocolo para a licença prévia na Cetesb (Companhia Ambiental do Estado de São Paulo), para fazer as medições de campo, poder finalizar o projeto executivo e obter a licença de instalação até o final do primeiro semestre de 2026. Com isso, a gente vai fechar um aditivo contratual com Ecovias, também nesse prazo, para que as obras comecem ainda no segundo semestre de 2026 e fiquem prontas no começo de 2031.

Qual o custo estimado da obra?

A gente imagina que a obra da terceira pista custe em torno de R\$ 6 bilhões a R\$ 8 bilhões.

O senhor pode detalhar o projeto e o aumento da capacidade de fluxo de veículos no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI)?

Com a terceira pista, esperamos um aumento de 25% na capacidade do sistema e de 145% no fluxo de veículos comerciais na descida. A pista terá 21,5 quilômetros, sendo 17 quilômetros de túneis — um com 6 quilômetros, o maior do Brasil —, e quatro quilômetros de viadutos. A nova rodovia começará no km 43 da Imigrantes e, na Baixada Santista, será conectada à Cônego Domênico Rangoni no km 265, onde fica a balança.

O objetivo é eliminar os congestionamentos na entrada de Santos e nos acessos às duas margens do Porto de Santos. Com isso se dará na prática?

Esse ponto de conexão com a Cônego tem a mesma distância para as duas margens do Porto de Santos. Então, o caminhão que for para a Direita (Santos) usará a Via Anchieta e o que for para a Margem Esquerda, a nova pista.



Além de mais segura do que as outras rodovias do sistema, com inclinação média de 4%, a Imigrantes 3 será reversível, ou seja, poderá ser usada para a subida ao Planalto. Na prática, quais serão as facilidades?

Hoje, na entrada da Rodovia dos Imigrantes, junta o pessoal que vem de Santos, do Litoral Norte e do Litoral Sul, saindo de sete pistas para três pistas na Serra, virando aquele caos. Na reversão, com essa pista na subida, reduz-se o trânsito e aumenta a fluidez, inclusive na Baixada Santista.

A concessionária Ecovias fará todos os estudos, os projetos funcional, básico e executivo e a obra. O contrato será alterado?

O contrato da Ecovias vai até 2034 e a gente espera que ela entregue a obra antes disso. A gente vai fazer um aditivo para incluir o projeto e obra no contrato para o reequilíbrio econômico-financeiro.

Então o contrato da Ecovias será estendido?

O governador (Tarcísio de Freitas, Republicanos) já falou que quer colocar dinheiro público nessa obra, então, uma parte será financiada com o orçamento estadual e a outra parte pela Ecovias, com extensão de prazo. Lembrando que o fluxo de tráfego também ajudará a pagar a obra.

Uma das premissas do projeto é a redução de impacto ambiental. Como isso se dará na prática?

A ideia é justamente ter o menor impacto possível, tanto ambiental quanto social. Por isso a escolha do traçado, com os 17 quilômetros de túnel e o aproveitamento da estrada de serviço que foi usada para a construção da segunda pista da Imigrantes. Inclusive, vamos diminuir o máximo possível as desapropriações, por isso, a gente chega na balança, que já é uma área da rodovia (Cônego).

Quantos empregos devem ser gerados nessa obra?

Estimo mais de 1 mil empregos gerados na fase de construção.

A terceira pista terá cobrança de pedágio? A conexão no km 43 da Imigrantes é um pouquinho depois da interligação, vai ter outro pedágio?

(O usuário) já vai pagar o pedágio antes de pegar essa nova pista. Então, não.

A via beneficiará o transporte rodoviário de produtos trazidos do Interior para exportação no Porto de Santos?

O principal benefício é trazer os grãos, mas principalmente, o café, por causa da ligação da Rodovia Fernão Dias com o Rodoanel Mário Covas, saindo no Sistema Anchieta-Imigrantes. Poderemos escoar os produtos de Minas Gerais para o Porto de Santos sem precisar atravessar São Paulo, sem entrar na Rodovia Dutra.

O Ministério de Portos e Aeroportos planeja licitar o túnel Santos-Guarujá no fim do ano e o Governo do Estado deseja fazer isso em fevereiro. O projeto está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). Como São Paulo pretende antecipar o cronograma?

Pretendemos mostrar ao TCU que o projeto está conforme e, com isso, ganhar a permissão para soltar o processo por aqui (São Paulo). Afinal, quem vai administrar, fiscalizar e regular o túnel, dentro do nosso acordo com o Governo Federal, é o Estado de São Paulo. Isso agilizaria bastante.

Estado e proprietários de imóveis do Macuco, em Santos, chegaram a um consenso sobre uma solução chamada de 'superquadra', visando desapropriar o menos possível, e evitar transtornos durante as obras de acesso ao túnel. O que acontece se o TCU rejeitar esse traçado?

A coisa mais importante tanto para o Estado quanto para a Baixada Santista era ter a ligação para a passagem do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). O TCU não pode rejeitar questões técnicas, do Executivo, e sim questionar se os valores estão corretos.

Havia sido estipulado um valor de R\$ 10,8 mil o metro quadrado do imóvel, que englobaria o valor de mercado imobiliário mais indenização por desapropriação. Esse valor está mantido?

Não, o valor ficou um pouco menos do que isso, por volta de R\$ 6 mil a R\$ 7 mil o metro quadrado. A gente expandiu a área de pesquisa para chegar a um preço mais justo para a população.

O Estado tem a intenção de arcar com as indenizações, caso o concessionário não possa cumprir com essa obrigação?

Nós colocamos a obrigação dentro do projeto para que o privado tenha o incentivo de fazer as desapropriações o mais rápido possível, começar as obras e receber a remuneração o mais rápido possível. É um alinhamento de interesses importantes.

Quando o Consórcio Litoral, novo concessionário do Lote Litoral, iniciará as obras na Rodovia Padre Manuel da Nóbrega, que englobam duplicação e ciclovias no trecho de Bertioga a Santos e ciclovias nos trechos Itanhaém-Peruíbe e Peruíbe-Miracatu?

A concessionária acabou de assumir e está providenciando o projeto executivo e o licenciamento ambiental. A gente espera que as obras comecem no segundo semestre desse ano.

As travessias litorâneas terão balsas elétricas no processo de concessão?

Fizemos a audiência e a consulta pública e, agora, a gente espera publicar o edital no segundo trimestre e fazer o leilão no terceiro para o novo concessionário assumir no quarto. A ideia é substituir todas as balsas existentes por elétricas, em até cinco anos, nas travessias Santos-Guarujá, Guarujá-Bertioga, Cananeia-Ilha Comprida e São Sebastião-Ilhabela. A empresa terá cinco anos para fazer essa troca e investir nas adequações dos atracadouros, que terão dispositivos de eletricidade para o carregamento das embarcações quando estiverem paradas, durante os embarques de veículos. São quase 100 balsas que serão substituídas, aumentando inclusive a disponibilidade. Na travessia Santos-Guarujá, onde pretendemos manter sete balsas operando, mesmo com o túnel, a disponibilidade por hora de operação aumentará 40%.

As embarcações elétricas também reduzem os impactos ambientais, correto?

Haverá menor emissão de CO2 particulado, menor contaminação do leito, com a eliminação de uso de combustível. Para a população, diminui a exposição ao material particulado, à fumaça, barulho.

Qual é o custo-benefício em comparação às balsas tradicionais?

A balsa elétrica, na verdade custa a mesma coisa do que reformar as antigas. Além, disso, tem um custo menor de operação no longo prazo, porque, hoje, 80% do custo da balsa é diesel. Resumindo, a balsa elétrica traz redução de custo, aumento de eficiência, redução de poluição sonora e de gás carbônico.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/01/2025

PORTO DE SANTOS DEVE EXPANDIR EM ÁREA EQUIVALENTE A QUASE 600 CAMPOS DE FUTEBOL

Plano de expansão inclui região de mata virgem entre o Conjunto Humaitá e a margem do Rio Santana

Por Bárbara Farias



Área greenfield, que está no projeto, fica entre Conjunto Humaitá e margem do Rio Santana (Alexsander Ferraz/AT)

O Porto de Santos deverá incorporar uma área verde localizada na Área Continental de São Vicente, próxima ao Humaitá, de 6,2 milhões de metros quadrados (m²). A região equivale a 574 campos de futebol. A área foi incluída no plano de expansão da poligonal do maior complexo portuário do País.

Trata-se de uma área greenfield, de mata virgem, localizada entre o Conjunto Residencial Humaitá e a margem do Rio Santana, nas imediações da praça de pedágio do Humaitá, no km 280 da Rodovia Padre Manuel da Nóbrega.

Além dessa área, a Prefeitura de São Vicente ofertou o Porto de Naus, uma ruína histórica situada em uma área de 850 mil m², onde foi construído o primeiro trapiche alfandegado do Brasil e, depois, um engenho de açúcar, próximo à Ponte Pênsil. O objetivo é explorar novos acessos hidroviários nessas regiões.

A secretária de Desenvolvimento Econômico de São Vicente, Juliana Santana, avaliou os impactos positivos ao Município.

“Cada empresa instalada tem potencial de gerar em seu entorno um impacto benéfico na contratação de mão de obra, prestadores de serviços, além de promover um transbordamento favorável que acaba por oportunizar a abertura de novas empresas de manutenção, alimentação, abastecimento, entre outras, com resultado positivo na economia local”.

Expansão da poligonal

O Porto de Santos poderá alcançar 20,4 milhões de m² em até 30 anos, com a inclusão de mais 12,6 milhões de m² em áreas localizadas em Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão.

O decreto, que permitirá a incorporação de 15 áreas e a expansão da poligonal em 162,4%, deverá ser publicado em fevereiro. Os anúncios foram feitos pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, no mês passado, na sede administrativa do Porto de Santos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/01/2025

MAIS DE 1,6 MILHÃO DE SACAS DE CAFÉ DEIXAM DE SER EXPORTADAS NO PAÍS

Levantamento do Cecafé aponta que 60% das sacas, em 2,9 mil contêineres, estão concentradas no Porto de Santos

Por Bárbara Farias



Navio com contêineres ingressando no Porto de Santos: entidade ligada ao café aponta dificuldades para exportação do produto nacional (Vanessa Rodrigues/AT)

Mais de 1,6 milhão de sacas de café de 60 quilos cada, acondicionadas em 4,9 mil contêineres, deixaram de ser exportadas entre janeiro e novembro do ano passado. Desse total, 964,2 mil sacas (60%), armazenadas em 2,9 mil contêineres, estão concentradas no Porto de Santos. É o que aponta levantamento realizado pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) junto a 27 empresas associadas, que representam 75% das remessas totais ao

exterior.

Segundo o Cecafé, atrasos constantes, alterações de escala de navios para exportação e frequentes rolagens de cargas levaram ao acúmulo de produtos não embarcados nos 11 primeiros meses de 2024.

“Devido a esses entraves na logística, nos portos brasileiros, os exportadores de café tiveram um prejuízo portuário de R\$ 11,9 milhões somente em novembro, que envolvem gastos extras com armazenagens adicionais, detentions, pré-stacking e antecipação de gates”, informou a entidade, em nota.

O órgão calcula que, 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 do produto implica que o Brasil deixou de receber, de janeiro a novembro, US\$ 469,53 milhões (R\$ 2,726 bilhões) como receita cambial.



“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”, afirmou o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron.

Heron salientou que é necessário expandir pátios e berços, investir em rodovias, ferrovias e hidrovias e dragar os canais dos portos para receber navios maiores. “A infraestrutura portuária brasileira apresenta sinais de esgotamento e é emergencial ampliar investimentos e adotar medidas que visem atender à demanda crescente do agronegócio nacional, proporcionando mais eficiência e competitividade aos setores”.

Atrasos em novembro

Conforme o Boletim Detention Zero (DTZ), elaborado pela startup ElloX Digital, 66% dos navios, ou 200 de um total de 304 porta-contêineres, tiveram atrasos ou alteração de escalas que impactaram no resultado das exportações de café, nos principais portos do Brasil, em novembro passado.

A espera mais longa, de 68 dias, foi registrada em Santos. Além disso, 46 navios sequer tiveram abertura de gate no cais santista em novembro.

Já no acumulado de 11 meses, de acordo com o boletim, 125 embarcações de um total de 160 registraram atraso ou mudança de escala, ou seja, 78%. O complexo portuário santista responde por 67,6% dos embarques de café. Ainda em novembro, apenas 9% dos embarques tiveram prazo maior do que quatro dias de gate aberto por navios. Outros 46% possuíam entre três e quatro dias e 44% tiveram menos de dois dias.

Exportação recorde

Heron destacou que, mesmo com os entraves logísticos, o Brasil exportou 46,4 milhões de sacas no acumulado de 2024 até novembro, superando o recorde anual de 2020, de 44,7 milhões de sacas. Nos 11 primeiros meses de 2024, observou-se, ainda, um crescimento de 24,6% nas exportações realizadas por Santos e de 53,2% pelo complexo portuário do Rio Janeiro (RJ).

O que diz a APS

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que as escalas de navios, em especial os de contêineres, são decididas pelos operadores de acordo com a conveniência de mercado, bem como o recebimento e embarque das cargas, sujeitos, é claro, às anuências das diversas autoridades. “Quem atua no Porto entende que não há atraso de navios devido à infraestrutura, o que existem são condições que determinam quando e quais navios farão quais linhas e em quais portos atracarão”, destacou a estatal responsável pela gestão do complexo portuário santista. Contudo, a APS esclareceu que está atenta e “vem intermediando conversas com os principais envolvidos”, como o Cecafé, administrações de outros portos, Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), armadores, terminais de contêineres, entre outros, a fim de se encontrar soluções para mitigar os problemas, esclarecendo que “não é responsável pela execução das operações”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/01/2025

INDÚSTRIA NAVAL RECEBE IMPULSO COM R\$ 30,8 BILHÕES APROVADOS PELO MINISTÉRIO DE PORTOS

Com mais de 430 projetos aprovados em 2024, investimentos do Fundo da Marinha Mercante visam fortalecer navegação, portos e geração de empregos no Brasil

Por ATribuna.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou, em 2024, R\$ 30,8 bilhões para financiar mais de 430 projetos com o objetivo de impulsionar a indústria naval no País. Os recursos, oriundos do Fundo da Marinha Mercante (FMM), são destinados para construção de embarcações, reparos,

docagens, modernização de unidades existentes, ampliação de estaleiros e novas infraestruturas portuárias.



Estaleiro em Guarujá: FMM abrange construção de embarcações (Vanessa Rodrigues/AT)

Em dois anos, o Governo Federal autorizou aproximadamente R\$ 45 bilhões para 1.300 projetos nos últimos dois anos. “Estamos no caminho certo para retomar o protagonismo da indústria naval e do setor portuário. Nos últimos dois anos, aprovamos quase R\$ 45 bilhões em projetos de modernização e construção no setor naval”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvano Costa Filho.

Ele enumerou os impactos socioeconômicos com o impulsionamento da indústria naval. “Mais crédito, mais investimento, fortalecimento do setor portuário e de navegação, o que representa desenvolvimento econômico, geração de empregos e aumento da renda aos brasileiros”.

Contratos firmados

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 (duas). Contando com os recursos aplicados em 2023, ao todo, foram destinados R\$ 6,36 bilhões para novos empreendimentos.

Empresas habilitadas

Conforme 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.

São eles, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Banco do Brasil, a Caixa Econômica Federal e o Banco da Amazônia. Os recursos são liberados de acordo com o andamento dos projetos e suas fases de implantação. A primeira reunião do CDFMM está prevista para 27 de março.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/01/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LATAM EFETIVA VOOS SÃO LUÍS (MA) – GARULHOS (SP) COMO ROTA FIXA EM 2025

As conexões inicialmente seriam sazonais para a alta temporada no final do ano, mas a Latam identificou alta demanda

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

Os três voos semanais de São Luis-MA/Guarulhos-SP que haviam sido adicionados em novembro de 2024 se tornarão uma rota fixa. As conexões inicialmente seriam sazonais para a alta temporada no final do ano, porém devido à alta demanda e grande potencial turístico do Maranhão, a Latam – companhia que opera os voos – decidiu mantê-las para o ano de 2025. A informação foi confirmada após uma reunião da Secretaria de Estado do Turismo do Maranhão (Setur-MA) com representantes da empresa aérea.



Tendo Guarulhos como hub, a Latam realiza mais de 1.300 voos semanais para 53 destinos domésticos e 24 internacionais. Foto: Latam/Divulgação/Arquivo

“Atingimos o máximo de ocupação hoteleira no fim de 2024 e começamos o novo ano com uma ótima expectativa para a temporada de férias e, claro, em breve, para o nosso Carnaval. Portanto, vejo a decisão da Latam como um ótimo sinal da grande procura dos turistas pelo que o nosso Maranhão tem a oferecer”, declarou a secretária de Estado do Turismo, Socorro Araújo.

Com a adoção desses três voos como fixos o número de voos semanais no Aeroporto Internacional de São Luís subiu de 21 para 24. O aumento da oferta beneficiou o turismo maranhense aquecido, principalmente, pelas festividades de Natal e Ano Novo.

Latam viu alta demanda

As justificativas da Latam para manter para 2025 os voos adicionais entre a capital maranhense e Guarulhos – que inicialmente estavam planejados para ser um incremento sazonal para a alta temporada de fim de ano – foram a alta demanda por viagens e o grande potencial turístico do estado do Maranhão.

Para o turismo maranhense, a importância de manter esses voos é mostrada quando se observa que o aeroporto de Guarulhos é o maior hub de conexões da empresa, onde apenas por via dele a Latam realiza mais de 1.300 voos semanais para 53 destinos domésticos e 24 internacionais. Apenas na operação internacional são realizados cerca de 270 voos por semana pela companhia em Guarulhos.

“Nosso convite é que todos conheçam o Maranhão, nas férias, no período carnavalesco, no São João e durante o ano inteiro. Será uma experiência inesquecível, tenho certeza”, finalizou Socorro Araújo

Ampliação da malha aérea no Maranhão

Em 2024 o setor turístico maranhense obteve resultados que foram celebrados pela secretária estadual. Em pesquisa feita pelo Observatório do Turismo do Maranhão (Obstur-MA), em julho o Aeroporto Internacional Marechal Hugo da Cunha Machado, em São Luís, registrou o maior número de desembarques do ano, com 84.242 passageiros, registrando um aumento de 9% comparado ao mesmo período no ano anterior.

Também houve uma ampliação da malha aérea maranhense, com a criação de uma rota direta São Luís-MA/Galeão-RJ, também operada pela Latam, que com seus dois voos semanais se transformou na quinta operação regular da empresa no aeroporto maranhenses.

Outro fato que foi importante para um aumento do setor turístico foi o reconhecimento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses como Patrimônio Mundial Natural pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco)

Atualmente, segundo o Obstur-MA, o Maranhão tem nove polos turísticos, e movimentou aproximadamente 1.771.728 pessoas nos aeroportos do estado até novembro de 2024.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/01/2025

PROJETOS DE H2V COM INVESTIMENTOS DE R\$ 77,3 BI VÃO SAIR DO PAPEL EM 2025

Os R\$ 77,3 bilhões em investimentos são em seis projetos de H2V que estão mais adiantados. Cinco estão no Nordeste

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



O marco legal do hidrogênio já foi aprovado, mas falta a regulamentação. Foto: Ari Versiani/EDP/Divulgação

O ano de 2025 surge com perspectivas positivas para o setor de hidrogênio verde, o H2V, no Brasil. A Associação Brasileira do Hidrogênio Verde (ABIHV) informa que pelos seis grandes projetos do setor vão dar mais alguns passos no sentido de sair do papel este ano. Eles totalizam um investimento de R\$ 77,3 bilhões e vão inaugurar, no País, em grande escala uma nova indústria, apontada como o futuro para a descarbonização da economia.

Dos seis projetos, cinco estão no Nordeste e um no Sudeste, mais precisamente em Minas Gerais. Entre os Estados nordestinos, três projetos estão no Ceará, um no Piauí e um em Pernambuco. “Estes são os projetos mais adiantados. E alguns vão tomar a decisão final de investimento este ano”, comenta a diretora executiva da ABIHV, Fernanda Delgado.

Os seis projetos citados acima são os seguintes com os seus respectivos investimentos: o da Fortescue, no Complexo do Pecém, no Ceará, (R\$20 bilhões); o da Casa dos Ventos – também no Pecém, CE, (R\$12 bilhões); o da European Energy em Suape, PE, (R\$ 2 bilhões); o Atlas Agro em Uberaba, em MG, (5 bilhões); o da Voltalia, também em Pecém, CE, (R\$9 bilhões) e o da Solatio, no Parnaíba, PI, com um aporte de R\$29,3 bilhões.

No total, o setor tem a previsão de investimentos da ordem de R\$ 188,7 bilhões no Brasil, numa estimativa feita pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). “Para estes empreendimentos saírem do papel dependem de vários fatores”, comenta Fernanda. No ano passado, foi aprovado o marco legal do hidrogênio de baixo carbono no Brasil, que estabeleceu um subsídio de R\$ 18,3 bilhões para as fábricas do setor. “A regulamentação vai definir como esses recursos serão distribuídos”, comenta Fernanda.

A regulamentação está sendo feita pelos ministérios de Minas e Energia e da Fazenda. O setor também pode trazer de volta ao Brasil as fábricas de fertilizantes. Atualmente, o Brasil importa mais de 90% dos fertilizantes que utiliza. Este produto é feito a partir do gás natural – que é fóssil – e a sua produção se concentrou nos países em que consegue produzir o mesmo de forma mais barata.



Diretora da ABIHV, Fernanda Delgado, fala sobre os investimentos previstos no setor de hidrogênio verde

Investimentos do hidrogênio verde (H2V)

O setor de hidrogênio verde (H2V), que utiliza fontes renováveis tem projetos previstos que somam R\$188,7 bilhões em investimentos, segundo estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI). “Eles representam uma verdadeira transformação econômica e ambiental, consolidando o Brasil como protagonista da transição energética global, com impacto em geração de empregos, inovação tecnológica e atração

de novos negócios”, afirma Fernanda Delgado.

Ela também argumenta que o Brasil tem o potencial para liderar esse mercado globalmente, aproveitando a matriz energética limpa e os incentivos trazidos pelo Marco Legal do Hidrogênio e pelo Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC). Os subsídios previstos para serem concedidos ao setor de R\$ 18,3 bilhões (em créditos fiscais) deve ocorrer entre 2028 e 2032.

*Com informações da ABIHV.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 13/01/2025

VERBAS DO NOVO PAC PODEM RESTAURAR FERROVIAS SUCATEADAS NO NORDESTE

Governo vai realizar estudos técnicos sobre a antiga malha ferroviária e iniciar outras obras para melhorar a mobilidade no Nordeste

Por Vanessa Siqueira - vanessa.siqueira@movimentoeconomico.com.br



Estudos investigam a situação de ferrovias no Nordeste. / Foto: Ewerton Santos

O Nordeste terá, pelos próximos dois anos, uma das maiores fatias de investimentos do Novo PAC em obras de mobilidade, incluindo não só rodovias, mas ferrovias também. Segundo dados do Ministério dos Transportes, dos 302 empreendimentos previstos para o país, 125 estão em estados nordestinos e têm previsão de receber R\$ 27 bilhões em investimentos. Além da Transnordestina, o Governo Federal pretende

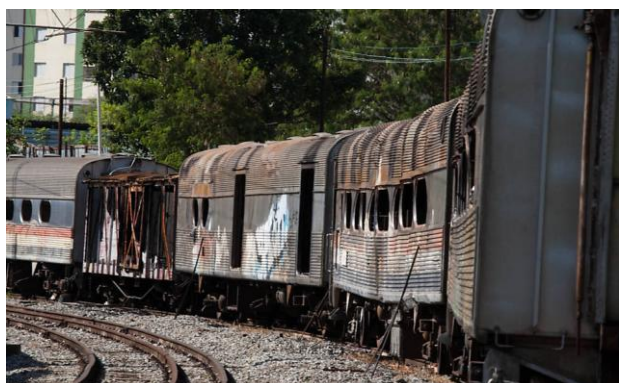
ainda realizar estudos técnicos sobre a antiga malha ferroviária e iniciar outras obras para garantir melhoria na mobilidade em diversas cidades da região, além de melhorar as condições de rodovias.

Uma das grandes obras em andamento é a Transnordestina, que após a liberação de R\$ 3,6 bilhões, por meio do crédito do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), permitirá à concessionária Transnordestina Logística S. A. (TLSA) avançar na etapa final da ferrovia. Segundo informações da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF), no último mês foi contratado mais um lote do trecho Missão Velha-Pecém (MVP 07) e está para ser contratado o lote MVP 11. Os demais segmentos (MVP 8, 9 e 10) serão contratados ao longo de 2025.

Paralelo às obras desta ferrovia, o Ministério dos Transportes deu início a um Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, por meio da Infra S.A., em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), para avaliar as condições dos 7.200 quilômetros de ferrovia sucateados e que cortam os estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas.

Ferrovias no Nordeste

A Malha Nordeste está concessionada à Ferrovia Transnordestina Logística S.A. (FTL) desde 1997. “O objetivo desse processo é avaliar a condição de cada trecho e determinar a melhor alternativa de aproveitamento, considerando sua viabilidade



para uso ferroviário ou outras finalidades. Neste cenário, será possível potencializar o uso das ferrovias existentes na região. Além disso, o ministério criou grupo de trabalho para avaliar os trechos a serem devolvidos e a respectiva indenização, bem como o escopo de novo modelo para racionalização da malha operacional. Os debates já foram finalizados e agora o relatório desse GT está em fase de validação na pasta”, informou a Secretaria ao Movimento Econômico.

Malha da ferrovia que corta o Nordeste está sucateada/foto: blog Meu Transporte

Trens de passageiros entram no radar de obras em 2025

Segundo a SNTF, ao longo deste ano, haverá a retomada das obras do trecho pela Infra S.A. no trecho Salgueiro-Suape, em Pernambuco e a continuidade de estudos técnicos, realizados pela Infra S.A. para avaliar a possibilidade de implantação de trens de passageiros nos trechos de Fortaleza-Sobral, no Ceará, e entre São Luís e Itapecuru-Mirim, no Maranhão.

Já no tocante à malha rodoviária, o Ministério dos Transportes desenvolverá, em 2025, estudos focados na melhoria da infraestrutura de rodovias na região.

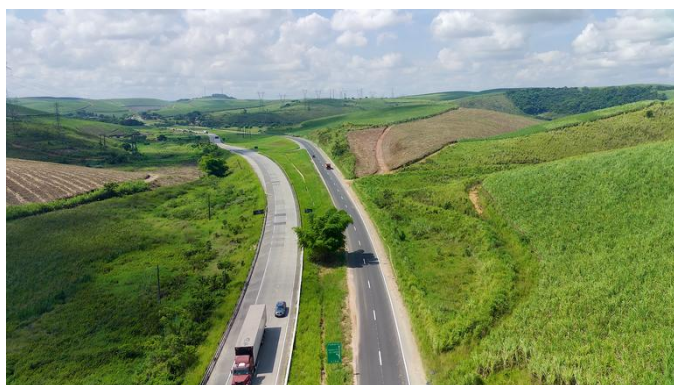
O Nordeste está contemplado com uma das maiores parcelas de investimentos no Novo PAC, contando com um total de 125 empreendimentos dos 302 previstos para todo o país. Dentre os 125 empreendimentos da região Nordeste, contabilizam-se 52 estudos e projetos e 73 obras previstas na carteira completa do programa. Ao todo, o Novo PAC tem previsão de receber R\$ 27 bilhões em investimentos. Também serão investidos outros R\$ 52,6 bilhões em mais 15 projetos dentro do Novo PAC Ferrovias, segundo informou o MT ao Movimento Econômico.

Segundo o Ministério, em 2024, foram executados mais de 3.243,6 quilômetros de obras rodoviárias, incluindo obras de pavimentação, adequação, duplicação, restauração e revitalização, sendo 180 quilômetros de obras de construção e 52 Obras de Arte Especiais (OAEs).

Capitais e cidades polo do Nordeste terão obras de mobilidade

O crescimento das capitais e cidades da região Metropolitana tem ocasionado uma tendência pelo país: trânsito para quem chega ou sai e piora na mobilidade em vários trechos da cidade. Em Alagoas e Pernambuco, por exemplo, as obras do Arco Metropolitano pretendem dar fluidez para quem trafega, seja na locomoção ao trabalho ou para empresas que precisam escoar mercadorias.

A mesma problemática também vem ocorrendo em cidades maiores e que possuem polos industriais, por exemplo. As cidades de Recife, Abreu e Lima, ambas em Pernambuco, e Fortaleza, no Ceará, estão inclusas em estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental, realizados pelo Ministério dos Transportes, a fim de promover obras que melhorem a mobilidade urbana nas rodovias federais que cortam estas cidades.



Estudo estão curso para melhorar a qualidade das estradas na região Estradas – BR-101. Foto: DNIT

No escopo do novo PAC, das 73 obras previstas na carteira do programa, a Secretaria Nacional de Transportes Rodoviário (SNTR) disse ao Movimento Econômico que há destaque para empreendimentos de melhoria da mobilidade urbana em Petrolina, no Sertão de Pernambuco, onde está previsto obras de adequação da Travessia Urbana de Petrolina. Já no interior da Bahia, a cidade de Feira de

Santana tem previsto obras do contorno Leste.

Já nas capitais, o Ministério dos Transportes vai construir o Arco Metropolitano de João Pessoa, na Paraíba, realizar a adequação da travessia em Teresina, no Piauí, e executar as obras do Contorno Oeste, na cidade de Balsas, no Maranhão.

Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 13/01/2025

PROGRAMA DE MODERNIZAÇÃO DE AEROPORTOS REGIONAIS DEVE ALCANÇAR INVESTIMENTOS DE R\$ 5 BILHÕES DO SETOR PRIVADO

Leilões devem ocorrer no primeiro semestre de 2025; primeira etapa do programa vai priorizar cidades da Amazônia Legal e parte do Nordeste



Programa AmpliAR vai permitir que concessionárias assumam a gestão de aeroportos regionais por meio de leilões simplificados - Foto: Marcos Studart/Secretaria de Turismo do Ceará

O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, está empenhado na modernização e ampliação da infraestrutura de aeroportos regionais em todo o Brasil. Em dezembro, o ministério, liderado pelo ministro Silvio Costa Filho, abriu uma consulta pública para receber propostas sobre o Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais, o AmpliAR. A iniciativa tem como objetivo atrair investimentos privados para terminais localizados em regiões estratégicas e com baixa conectividade.

A expectativa do Ministério é que os leilões dos aeroportos ocorram no primeiro semestre de 2025. Estima-se que mais de R\$ 5 bilhões sejam investidos pela iniciativa privada, beneficiando até 100 aeroportos regionais.

O ministro Silvio Costa Filho ressaltou o compromisso do governo com o fortalecimento da aviação regional. “Nossa previsão é de que 100 aeroportos sejam construídos ou modernizados nos próximos cinco anos”, afirmou.

“Com o AmpliAR, estados e municípios terão a chance de experimentar os benefícios do programa federal de concessões chegando aos aeroportos regionais. As concessionárias poderão disputar blocos de aeroportos em leilões simplificados, com remuneração garantida por meio do reequilíbrio de seus contratos principais”, afirmou o secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca.

Concessões e modernização

O Programa AmpliAR vai permitir que concessionárias assumam a gestão de aeroportos regionais por meio de processos competitivos simplificados. Como contrapartida, as concessionárias terão acesso a mecanismos de reequilíbrio contratual, como redução de outorgas ou extensão de prazos. O principal objetivo é modernizar a infraestrutura dos aeroportos, promovendo maior integração à malha aérea nacional e fomentando o desenvolvimento socioeconômico.

“O AmpliAR tem o potencial de revolucionar a infraestrutura aeroportuária regional no país. A gestão privada garante celeridade, eficiência e segurança na operação. Com aeroportos adequados, haverá redução de custos para as empresas aéreas, o que permitirá maior conectividade e integração no país. Trata-se de um programa que pode resolver gargalos históricos da aviação regional”, explicou o coordenador geral de políticas regulatórias da Secretaria Nacional de Aviação Civil, Daniel Meireles Tristão.

A consulta pública está disponível no portal do Governo Federal, Participe + Brasil, no endereço: <https://www.gov.br/participamaisbrasil/consulta-ampliar>. Interessados podem enviar contribuições até 17 de janeiro.

Blocos regionais e foco inicial

Na fase inicial do programa, 50 aeródromos localizados na Amazônia Legal e no Nordeste receberão atenção prioritária. Essa etapa abrangerá cidades com maior déficit de infraestrutura aeroportuária. São elas:

- Acre: 2 aeroportos
- Amazonas: 15 aeroportos
- Pará: 11 aeroportos
- Rondônia: 4 aeroportos
- Tocantins: 1 aeroporto
- Mato Grosso: 7 aeroportos
- Maranhão: 3 aeroportos
- Piauí: 1 aeroporto
- Pernambuco: 3 aeroportos
- Bahia: 3 aeroportos

O MPor dividiu os investimentos em 11 blocos regionais, priorizando localidades com necessidades mais urgentes. A instalação ou modernização de aeroportos nessas áreas visa superar desafios de transporte e logística, estimular o desenvolvimento econômico e fomentar o turismo, com foco no ecoturismo e no turismo cultural.

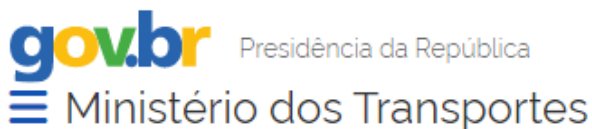
“A falta de infraestrutura limita o desenvolvimento econômico local. Muitas dessas cidades enfrentam isolamento geográfico, dificultando o escoamento de produção e restringindo o acesso da população a políticas públicas essenciais”, destacou Silvio Costa Filho.

Sobre o AmpliAr

O Programa faz parte do Plano Aeroviário Nacional (PAN), que identifica aeroportos prioritários, apresenta projeções de demanda, e realiza análises estratégicas sobre investimentos necessários. O plano também estima custos operacionais e receitas associadas a cada infraestrutura aeroportuária, garantindo que os investimentos sejam bem direcionados e sustentáveis, promovendo avanços em mobilidade, logística e desenvolvimento socioeconômico.

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

Data: 13/01/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

GOVERNO FEDERAL AUTORIZA PRIMEIRO PAGAMENTO DE ADITIVO DA TRANSNORDESTINA

Parcela de R\$ 400 milhões – dos R\$ 3,6 bi previstos – foi aprovada pela diretoria colegiada da Sudene. Ferrovia é prioridade da atual gestão e um dos principais projetos de infraestrutura de Transportes em andamento no Brasil



Obra da Transnordestina no Ceará: Sudene aprovou nesta semana primeiro pagamento de um total de R\$ 3,6 bi - parcela inicial será de R\$ 400 milhões - Foto: Marcio Ferreira/MT

O maior projeto nacional de infraestrutura logística ganha novo impulso neste começo de ano. Em decisão unânime de sua diretoria colegiada, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) autorizou, nesta terça-feira (7), a liberação da primeira parcela do aditivo de R\$ 3,6 bilhões para obras da ferrovia Transnordestina entre os estados do Ceará e do Piauí. Esse primeiro pagamento é no total de R\$ 400 milhões.

A Transnordestina é um dos principais projetos de infraestrutura em andamento no Brasil, cruzando os estados do Piauí, Ceará e Pernambuco. O repasse será realizado por meio de crédito do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE).

Considerado estratégico para o transporte de alimentos e insumos destinados ao abastecimento nacional e à exportação, o empreendimento é uma prioridade do Governo Federal. As obras da Transnordestina retomaram o ritmo em 2023, com a volta de investimentos federais. O empenho do governo é para que a entrega da Fase 1 da ferrovia ocorra até 2027 e até 2029 a Fase 2.

Em Pernambuco

Em 2021, o governo à época decidiu excluir o ramal pernambucano da Transnordestina do contrato de concessão. A alegação era de inviabilidade financeira. Em Pernambuco as obras haviam chegado até as proximidades de Custódia.

Quando assumiu o governo, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva retomou o compromisso de concluir o projeto entre os municípios de Salgueiro e o Porto de Suape, por meio de obra pública. Assim, o ramal foi incluído no Novo PAC, ganhando prioridade para destinação de recursos.

O trecho Salgueiro-Suape está em fase de elaboração dos projetos básico e executivo, sob responsabilidade de prestadora contratada pela Infra S.A., empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes. A previsão é que os estudos sejam concluídos no segundo semestre de 2025. O Governo Federal destinou inicialmente ao segmento R\$ 450 milhões em recursos do Novo PAC. O valor poderá ser adequado após a conclusão do projeto executivo.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 13/01/2025



PORTAL PORTO GENTE

INDÚSTRIAS ADOTAM EQUIPAMENTOS DE MÉDIA E BAIXA TENSÃO SUSTENTÁVEIS PARA ALCANÇAR NET ZERO

Por Maithe Morotti

Redução da pegada de carbono e do impacto ambiental se torna prioridade para fabricantes de dispositivos elétricos



Captura de tela 2025 01 13 122711Imagem: Divulgação

São Paulo (Brasil), janeiro de 2025 – Uma nova fronteira se abre para o setores industriais com o avanço dos dispositivos elétricos de média e baixa tensão. Fabricantes de máquinas e aparelhos, montadores de painéis, especificadores e usuários finais estão cada vez mais comprometidos com a redução de suas pegadas de carbono. A operação net zero se tornou um pilar estratégico das empresas, deixando de ser um objetivo secundário para ocupar o centro das atenções nos negócios.

Para suprir essa demanda, as organizações têm priorizado o design sustentável e adotado a economia circular como base de suas operações, em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU e as exigências futuras da Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).



“É muito importante pensar no modelo de ciclo regenerativo e em conter os impactos ambientais dos produtos, bem como estender sua vida útil, diminuir emissões, recuperar energia e promover o fluxo circular de materiais”, diz Leandro Bertoni, vice-presidente da divisão de Power Systems da Schneider Electric para a América do Sul.

Segundo ele, alcançar metas de descarbonização robustas requer uma abordagem de ciclo de vida completo para os equipamentos que considere as necessidades de clientes e stakeholders desde a concepção das soluções até o fim da sua longevidade com foco em eficiência e sustentabilidade.

A digitalização e a criação de ecossistemas conectados são passos cruciais para maximizar os resultados em sustentabilidade. Tecnologias como gêmeos digitais - ou digital twins - permitem simulações e ajustes nos sistemas antes mesmo de serem fabricados, assegurando que os produtos já estejam alinhados com as metas de eficiência e gerem menor impacto ambiental.

“Essa tecnologia tem revolucionado as indústrias, uma vez que possibilita ajustes na fase de projeto para garantir que os aparelhos sempre atendam aos indicadores de sustentabilidade”, afirma Bertoni.

De acordo com ele, o uso de dados para monitoramento contínuo das condições dos equipamentos amplia sua durabilidade e facilita a reutilização de peças. Com sensores e dispositivos conectados, as decisões das companhias passam a ser mais precisas e fundamentadas, sempre em prol de sistemas mais eficientes e sustentáveis.

Um exemplo dessa transformação é o desenvolvimento de disjuntores de média tensão que eliminam o uso de SF6, substituindo-o por tecnologias baseadas em ar puro e vácuo. “Iniciativas como essa mostram que o caminho para um futuro mais limpo já está em ampla implementação, sendo indispensável o compromisso das empresas do setor para expandir suas soluções sustentáveis”, conclui Bertoni.

Sobre a Schneider Electric

Nosso propósito é criar impacto, capacitando todos para que aproveitem ao máximo nossa energia e recursos, unindo progresso e sustentabilidade. Na Schneider Electric, chamamos isso de “Life Is On”. Nossa missão é sermos o seu parceiro de confiança em sustentabilidade e eficiência. Somos líderes globais em tecnologia industrial, levando expertise e know-how em eletrificação, automação e digitalização para indústrias inteligentes, além de infraestruturas resilientes, data centers preparados para o futuro, edifícios inteligentes e residências intuitivas. Com base em nossa ampla experiência no mercado, fornecemos soluções integradas de internet das coisas (IoT) industrial com inteligência artificial (IA), cobrindo todo o ciclo de vida, assim como automação, software e serviços conectados, entregando gêmeos digitais (digital twins) para permitir o crescimento lucrativo para nossos clientes. Somos uma empresa de pessoas com um ecossistema de 150 mil colaboradores e mais de um milhão de parceiros que operam em mais de 100 países para garantir a proximidade com os nossos clientes e partes interessadas. Abraçamos a diversidade e a inclusão em tudo o que fazemos, guiados pelo nosso propósito significativo de um futuro sustentável para todos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/01/2025

OPEN TO WORK: ESPECIALISTA EM MERCADO DE TRABALHO DÁ DICAS DE COMO TORNAR O LINKEDIN ATRAENTE

Por Maithe Morotti

Estratégias vão desde a escolha de foto profissional ao uso de palavras-chave eficazes para a criação de um perfil de destaque

Na busca para se posicionar profissionalmente, muitos profissionais ainda cometem erros ao publicar no LinkedIn ou mantêm perfis pouco atraentes. Juliana Nóbrega, professora de Marketing do Centro Universitário de Brasília (CEUB) e especialista em mercado de trabalho, ensina como transformar a plataforma em uma ferramenta estratégica para alcançar o emprego desejado, aumentando a visibilidade para atrair recrutadores e evitando deslizos.



Imagem: Divulgação

Confira as dicas práticas:

1. Elementos para um perfil de LinkedIn atraente e competitivo

JN: Uma boa foto de perfil é fundamental, pois facilita que as pessoas te identifiquem e reconheçam com facilidade. Escolha uma foto com fundo liso e neutro, que contraste com o rosto, tornando o avatar de fácil visualização. Outro ponto importante é a descrição do perfil, que aparece abaixo do nome. Use palavras-chave que representem seu momento profissional ou área de atuação, orientando o algoritmo a conectar seu perfil às pessoas certas. Uma imagem de capa personalizada também agrega profissionalismo e pode ser usada para destacar informações sobre você, como contatos, valores ou crenças.

2. Destacar conquistas e experiências profissionais

JN: Seja honesto. Evite “autoadejetivações” para não soar piegas. Se for compartilhar uma nova certificação, escreva um pequeno parágrafo apresentando as competências e aprendizados adquiridos. Ao receber uma promoção, descreva brevemente o trabalho que pretende realizar. Essa abordagem foca no futuro e desperta a curiosidade das pessoas para o seu novo momento.

3. Conteúdos que atraem recrutadores e fortalecem marca pessoal

JN: Combine postagens sobre seus feitos no trabalho com a produção de conteúdos relevantes, tornando sua interação com a rede mais dinâmica. Escreva artigos e compartilhe reflexões sobre temas em alta na sua área, intercalando com publicações sobre realizações profissionais. Isso cria coerência entre seu discurso e seus resultados. Sobre o conteúdo, a dica de ouro é estruturar o parágrafo em três partes: o que você fez, o que aprendeu e o que conquistou.

4. Como potencializar o algoritmo do LinkedIn

JN: O algoritmo do LinkedIn é rápido e ajustável. Usar palavras-chave na descrição do perfil e nas experiências ajuda o sistema a alinhar seu perfil com vagas compatíveis. Se perceber que os resultados não estão adequados, experimente alterar palavras-chave e temas, que variam conforme a área. Pesquise os temas mais relevantes na sua área de interesse e insira essas palavras nos seus posts para ganhar relevância. O LinkedIn também disponibiliza hashtags em alta, que podem ajudar a produzir conteúdos atuais e atrativos.

5. Interagindo em publicações de outras pessoas

JN: Você não precisa criar conteúdos autorais todos os dias, mas interagir regularmente é uma forma eficaz de manter seu perfil ativo. Suas interações também aparecem no feed da sua rede, ampliando sua visibilidade. Priorize curtir e comentar conteúdos que sejam interessantes para sua rede, garantindo uma boa curadoria. Lembre-se de que o LinkedIn é uma rede profissional e o foco deve ser sempre o trabalho.

6. Conexões ideais para a vaga de trabalho dos sonhos

JN: Priorize profissionais e criadores de conteúdo da sua área. Além disso, conecte-se com profissionais de RH das empresas que te interessam, pois muitas oportunidades vêm diretamente deles. Siga as empresas de interesse e ative notificações de vagas para não perder oportunidades. Apesar de o processo de candidatura ser cansativo, não desista. Continue se dedicando e fazendo sua parte, com persistência, a oportunidade certa chegará!

7. Não afaste os recrutadores

JN: Cada caso é único, mas alguns fatores podem afastar recrutadores, como a mistura de conteúdos pessoais com profissionais. Evite publicações com cunho político, racista ou machista, pois podem prejudicar sua imagem.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/01/2025

BOAT SHOWS 2024 REGISTRAM A VENDA DE CERCA DE MIL BARCOS E IMPULSIONAM 150 MIL EMPREGOS NO SETOR NÁUTICO BRASILEIRO

Por Maithe Morotti

Com seis eventos realizados em 2024, o Grupo Náutica reafirma seu compromisso com o desenvolvimento do setor no país. Neste ano, expandiu os boat shows para novas regiões, como Brasília (DF) e Salvador (BA). Além disso, os tradicionais eventos náuticos: São Paulo Boat Show e Rio Boat Show, os maiores da América Latina, registraram recordes de negócios. As edições realizadas pelo segundo ano em Santa Catarina, na cidade de Itajaí e no Paraná, em Foz do Iguaçu, também tiveram crescimento. Ao todo, os boat shows são responsáveis pela movimentação de mais de 70% dos negócios náuticos no país.



Créditos: Victor Santos/Revista Náutica

Janeiro, 2025 - O mercado náutico brasileiro encerrou 2024 com resultados expressivos. A expansão do Grupo Náutica, líder na promoção de eventos do gênero na América Latina, contribuiu para o balanço recorde desde o pós-pandemia. Ao todo, foram 6 Boat Shows realizados em importantes destinos náuticos do Brasil, os quais, juntos, atraíram mais de 140 mil visitantes, exibiram mais de 450 embarcações, contaram com a presença de

370 marcas expositoras, promoveram a venda de cerca de mil barcos, aumento de 20% em relação a 2023. Esses eventos também contribuíram com a movimentação da indústria náutica e, consequentemente, com o aumento da geração de empregos no setor que atingiu o patamar de 150 mil postos de trabalhos diretos e indiretos, crescimento de 25% em relação ao ano passado, quando empregou 120 mil pessoas, segundo dados da Acobar (Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Seus Implementos).

Além disso, o Grupo Náutica começou a expandir as edições do Congresso Internacional Náutica, primeiramente para Foz do Iguaçu (PR) em 2023 e, este ano, também integrou Salvador (BA), além de São Paulo, onde já realizou 9 edições. O congresso, integrado aos boat shows, reforça a missão do Grupo em contribuir ao desenvolvimento do mercado já que reúne lideranças federais, estaduais e municipais para discutirem projetos e ações que resultam em impactos positivos socioeconômicos. Grandes projetos tratados nos 3 congressos já avançam no Brasil, especialmente relacionados à ampliação de infraestrutura náutica, incentivos fiscais e criação de roteiros turísticos pelas águas. É o caso do estado de São Paulo que está viabilizando 13 estruturas náuticas públicas em cidades do interior, com expectativa de aumentar em 90% a movimentação econômica nos próximos 10 anos nas regiões e aumentar o número de turistas em 6 milhões.



Créditos: Victor Santos/Revista Náutica

O Congresso realizado no Paraná recentemente também resultou em grandes notícias, como o anúncio de investimentos de R\$ 250 milhões do Governo para implantação de novas estruturas náuticas que irão ocorrer ao longo dos próximos dois anos. Além disso, durante o Boat Show de Foz foi realizado um acordo de R\$ 150 milhões entre o Parque Tecnológico Itaipu (Itaipu Parquetec), centro referência na produção de hidrogênio verde

(H2V) no Brasil, e a JAQ Apoio Marítimo, unidade de negócios do Grupo Náutica, criado em 2021. A iniciativa consiste na adaptação das embarcações Explorer H1 e Explorer H2 para operar 100% com hidrogênio verde.

A Prefeitura de Salvador, durante o primeiro congresso na Bahia, também destacou a importância da náutica para a região e anunciou incentivos e projetos futuros como implantação de marina pública, regularização de píers e atracadouros favorecendo a navegação e o turismo. Além disso, em todos os estados que receberam os boat shows, governantes reafirmaram seus compromissos em apoiarem a indústria e o turismo náutico como importante alavanca de desenvolvimento.

Para o presidente da Acobar, Eduardo Colonna, além da necessidade de ampliação de infraestrutura náutica para fortalecer o turismo, o país tem um potencial para uma movimentação econômica 20 vezes maior. Mas é fundamental o impulso do governo em termos de benefícios fiscais às indústrias e às vendas de barco para promover cada vez mais a cultura da navegação.

Afinal, o turista náutico gasta em média 2 vezes mais por dia do que um turista convencional e reflete em ampla cadeia de produtos e serviços. Além disso, a arrecadação em 2023 já foi de mais de R\$ 1 bilhão em impostos apenas com a indústria do setor e cada marina, com capacidade para 300 embarcações, gera um impacto direto e induzido de R\$ 141 milhões por ano na economia local, criando cerca de 780 postos de trabalho. Porém, o Brasil ainda apresenta um déficit de mais de 55 mil vagas para embarcações.

“O setor náutico brasileiro é jovem, mas tem um enorme potencial de crescimento. Contudo, o país ainda enfrenta desafios estruturais, como o déficit de vagas para embarcações e a falta de incentivos governamentais para ampliar o acesso a embarcações e modernizar as estruturas existentes. Estamos vivendo um momento de amadurecimento do setor, mas ainda há muito a ser feito. O Brasil tem todas as condições para se tornar uma potência náutica, mas precisamos de investimentos em infraestrutura e políticas públicas que reconheçam a importância do mercado. É essencial evitar erros cometidos por outros países, onde o excesso de tributação prejudicou o crescimento da náutica”, afirma Eduardo Colonna, presidente da Acobar.



Créditos: Victor Santos/Revista Náutica

Thalita Vicentini, diretora do Grupo Náutica e da Boat Show Eventos, reforça que “a consolidação dos Boat Shows como a maior vitrine de negócios náuticos no Brasil reflete o compromisso na difusão da náutica e em estabelecer essa conexão com fabricantes, demonstrando que não existem apenas lanchas milionárias, mas que o mercado tem opções variadas para diversão e esportes, de jets a grandes iates, sem contar com a ampla cadeia

envolvida. Nosso foco é demonstrar o potencial das águas brasileiras, com 60 mil quilômetros de vias interiores navegáveis e 8,5 mil quilômetros de costa, levando a náutica para regiões que antes não recebiam a devida atenção. Isso é essencial para fortalecer o setor, gerar empregos e fomentar o turismo. Contudo, para que esse crescimento seja sustentável, temos a convicção do apoio dos governos incentivando a indústria e o turismo pelas águas, já que se trata de um mercado promissor com benefícios para todos”.

Desafios e oportunidades do setor náutico

Segundo estudos da Acobar, cada barco fabricado gera oito empregos, sendo cinco diretos e três indiretos. Além disso, o setor emprega cerca de 9 mil marinheiros particulares para manutenção de barcos maiores e mantém aproximadamente 7 mil trabalhadores fixos em estruturas de apoio náutico, com a contratação de outros 5 mil temporários na alta temporada.

Resumo do ano: consolidação e expansão do mercado náutico

O evento que abriu o calendário náutico brasileiro foi o Rio Boat Show, realizado em abril na Marina da Glória, no Rio de Janeiro. Com sua maior edição desde a pandemia, o evento destacou-se pela exibição de 90 embarcações e pela diversidade de lançamentos, incluindo veleiros, jets e lanchas, além de atrações como o Náutica Talks e test drives. Em julho, foi a vez do Marina Itajaí Boat Show, no litoral catarinense, que consolidou sua posição como o maior evento náutico do Sul do país. Com uma estrutura 40% maior, o evento apresentou inovações como um shopping náutico sobre as águas e atraiu visitantes de todo o Brasil.

Em agosto, o Brasília Boat Show estreou no Lago Paranoá, reforçou o potencial náutico do Centro-Oeste com expositores e atrações voltadas para a navegação em águas interiores. Em setembro, o São Paulo Boat Show reforçou sua posição como o maior evento náutico da América Latina, reunindo lançamentos de impacto e negócios. Já em novembro, o Salvador Boat Show levou a náutica para o Nordeste e explorou o potencial da Baía de Todos os Santos com uma feira 100% sobre as águas. Para encerrar o ano, o Foz Internacional Boat Show destacou o turismo e os negócios em torno do Lago de Itaipu, na Tríplice Fronteira, o que comprova a importância das águas interiores para o mercado brasileiro.



Créditos: Victor Santos/Revista Náutica

Calendário 2025 dos Boat Shows

A Boat Show Eventos, maior organizadora de eventos náuticos da América Latina, já confirmou as feiras que compõem o calendário náutico brasileiro para 2025 que iniciará em abril com o Rio Boat Show. Em julho, Santa Catarina receberá a 3ª edição do Marina Itajaí Boat Show. Em agosto, o Brasília Boat Show acontece pela segunda vez no Lago Paranoá. O São Paulo Boat Show será

realizado em setembro e, em novembro, acontecerá o Salvador Boat Show e, em seguida, o Foz Internacional Boat Show.

Sobre o Grupo Náutica

Com mais de 40 anos de mercado, o Grupo Náutica traz soluções em infraestrutura, eventos e comunicação náutica. É formado pela Revista Náutica (<https://www.nautica.com.br>), pioneira e líder absoluta no setor; o Boat Show, mais importante salão náutico da América Latina com as edições de São Paulo, Itajaí, Rio de Janeiro, Brasília, Salvador e Foz do Iguaçu; a Metalu, maior fabricante de píeres e passarelas em alumínio do mundo. O grupo também se preocupa com as questões sociais e é detentora das ações “Só Jogue na Água o que Peixe pode Comer”, assinada pelo cartunista Ziraldo, e “Por Uma Cidade Navegável”, que busca a navegação em lugares inimagináveis, assim como desenvolve os principais Guias de Turismo Náutico do país.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/01/2025

ASSOCIAÇÕES REPRESENTATIVAS DO TURISMO E EVENTOS ACIONAM MINISTÉRIO PÚBLICO PARA AVALIAR DENÚNCIAS CONTRA EMPRESAS QUE SE BENEFICIARAM DO PERSE

Por Maithe Morotti

Abeoc Brasil e FBHA se posicionam acerca de empresas de outros segmentos econômicos que receberam, nos últimos anos, benefícios do Perse, criado exclusivamente para compensar as perdas causadas pela pandemia aos players da hotelaria e organização de eventos

A Associação Brasileira das Empresas de Eventos (Abeoc Brasil) e a Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação (FBHA) vão, conjuntamente, na próxima semana, acionar o Ministério

Público Federal para que sejam avaliadas as denúncias de empresas que não atuam nos setores de turismo e eventos, mas receberam benefícios fiscais oriundos do Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse), criado para compensar as perdas destes que foram os segmentos econômicos mais afetados pela pandemia do Covid 19. Ifood, AirBnB e empresas de influenciadores digitais figuram entre os maiores beneficiados pelo programa.



Alexandre Sampaio em Audiência sobre o Perse. Abril de 2024.
Créditos Loyanna Maria da Santana

A FBHA e ABEOC Brasil repudiam tal prática de extensão de isenção fiscal, o que contribuiu para o esgotamento precoce dos recursos orçamentários destinados ao turismo.

Para o presidente da FBHA, Alexandre Sampaio, os dados apresentados pela mídia comprovam o desrespeito à legislação de regência do Perse e às normas constitucionais. "Por isso, é necessário que

sejam tomadas as providências cabíveis, inclusive com o ressarcimento dos cofres públicos", afirma.



Presidente da ABEOC Brasil Enid Câmara - Divulgação Abeoc

A presidente da ABEOC Brasil, Enid Câmara, por sua vez, entende que defender os interesses do setor de eventos e turismo é nosso compromisso. "A extensão de benefícios fiscais a atividades não alinhadas com o nosso segmento desvirtua o propósito do PERSE. Junto à FBHA, trabalhamos para assegurar a justa aplicação dos recursos públicos oriundos deste importante programa, fundamentais para a recuperação e sustentabilidade do nosso setor", afirma.

Beneficiados do Perse

O governo federal já concedeu R\$ 9,7 bilhões em incentivos fiscais, em 2024, por meio do Perse, beneficiando cerca de 15 mil empresas. O teto é de R\$ 15 bilhões.

O iFood é a empresa que mais recebeu incentivo do programa, num total de R\$ 336 milhões. Na sequência, estão a Azul Linhas Aéreas (R\$ 303 milhões) e a Enotel Hotel e Resorts (R\$ 171 milhões). O top 100 inclui ainda companhias de famosos e influenciadores, como Gustavo Lima (R\$ 18 milhões), Felipe Neto (R\$ 14 milhões) e Ana Castela (R\$ 9 milhões). Os dados são da Receita Federal e foram divulgados em formato aberto, em novembro do ano passado

O Perse é uma iniciativa do governo federal criada para apoiar o setor de eventos, hotelaria, restaurantes, bares, agências de viagens, operadores turísticos, parques de diversão e parques temáticos, jardins botânicos, zoológicos, parques nacionais, reservas ecológicas e áreas de proteção ambiental, produção musical e atividades cinematográficas que foram gravemente afetado pela pandemia da Covid-19. O programa fornece auxílio financeiro, incentivos fiscais e outras formas de suporte para ajudar na recuperação econômica das empresas e profissionais do setor.

Sobre a FBHA – A Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação (FBHA) é uma entidade sindical patronal de grau superior, constituída com a finalidade de coordenação, defesa administrativa, judicial e ordenamento dos interesses e direitos dos sindicatos patronais das categorias econômicas de hotéis, restaurantes, bares e atividades congregadas. Integra a chamada pirâmide sindical, constituída pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), pela própria FBHA, pelos Sindicatos e pelas empresas do setor. É uma das maiores entidades sindicais patronais do país e tem representação nos principais órgãos, entidades e

conselhos do setor empresarial e turístico do Brasil, tais como o Conselho Nacional de Turismo (CNT), do Ministério do Turismo, ou o Conselho Empresarial do Turismo (Cetur) da CNC. Está presente em todas as regiões, através de 67 sindicatos filiados. Representa em âmbito estadual e municipal cerca de 940 mil empresas, entre hotéis, pousadas, restaurantes, bares e similares.

Sobre a ABEOC Brasil – A Associação Brasileira de Empresas de Eventos tem 47 anos, e é considerada a mais longa entidade representativa do setor de eventos corporativos no País, com atuação em 18 estados e associados em todo território nacional. Foi atuante na aprovação do PERSE, além de outras medidas e legislações cruciais para a sustentação do setor, formado em sua maioria por pequenas e médias empresas, durante a pandemia.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/01/2025

CÔNSUL DOS PAÍSES BAIXOS DESTACA SOLUÇÕES CLIMÁTICAS EM VISITA A SANTOS

Por Maithe Morotti

A cônsul geral dos Países Baixos em São Paulo, Wieneke Vullings, esteve no Aquário Municipal de Santos quarta-feira (8) para conhecer a intervenção artística que une arte e reflexão sobre as mudanças climáticas, exposta na parede externa do ponto turístico. Durante a visita, a autoridade destacou as soluções que seu país vem adotando para enfrentar enchentes e apontou conexões com os desafios enfrentados por cidades brasileiras, como Santos e Porto Alegre (RS).

O conjunto de dez quadros, que segue em exposição (<https://x.gd/ZiQ6G>) até o início de fevereiro, foi criado durante uma residência artística de duas semanas com curadoria da santista Giovanna Di Giacomo. Promovido pelo Instituto Procomum e apoiado pela Embaixada dos Países Baixos no Brasil e Prefeitura de Santos, o Projeto Encheu reuniu a artista holandesa Anne Vera Veen e o brasileiro Julian Campos. A instalação combina bordados, colagens e reflexões poéticas sobre os desafios climáticos enfrentados por Santos e cidades holandesas.



Foto: Divulgação

"São obras muito impactantes que relatam um desafio global", disse Wieneke, acompanhada da assessora cultural do consulado, Gabriela Presti. A cônsul destacou as soluções implementadas pelos Países Baixos para lidar com enchentes, como o conceito de build with nature (construir com a natureza). "São estratégias que podem inspirar cidades brasileiras, como Porto Alegre, onde também tivemos uma residência artística".

Conexões culturais e desafios locais

Além de apreciar as obras e conhecer as atrações do Aquário, Wieneke e Gabriela conversaram com a curadora Giovanna Di Giacomo e a gerente institucional do Instituto Procomum, Isabella Luz, para tirar dúvidas sobre o processo criativo do projeto. As anfitriãs também explicaram as mudanças que Santos, especialmente a região da Ponta da Praia, sofreu ao longo dos anos devido ao aumento do nível do mar.

A instalação explora elementos da cultura local, como os bordados tradicionais do Morro do São Bento, e referências naturais, como o manguezal e o jundu, essenciais para a proteção costeira. Além disso, dialoga com uma realidade alarmante: projeções que apontam para áreas de Santos permanentemente submersas até 2050, afetando milhares de pessoas.

"Aprendi muito com especialistas e artistas holandeses, que trouxeram a abordagem de construir com a natureza, não contra ela. Essa mentalidade norteou toda a concepção do projeto", disse Giovanna, destacando a troca de experiências entre Brasil e Países Baixos.



Foto: Divulgação

Aliás, o processo criativo também envolveu oficinas de bordado e colagem, que reuniram histórias de moradores do Dique da Vila Gilda, e a análise de imagens históricas, como as enchentes de 1953 na Holanda, ampliando a perspectiva para as conexões globais da crise climática.

A gerente institucional do Instituto Procomum, Isabella Luz, ressaltou o papel transformador da arte. "A gente acredita muito que a arte é uma ferramenta poderosa, especialmente em tempos de fake news. Ela aproxima as pessoas de

temas complexos, criando um espaço de diálogo e entendimento".

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/01/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O AMPLIAR E A REVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO REGIONAL NO BRASIL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A iniciativa do Governo Federal de investir R\$ 5 bilhões na modernização e expansão de aeroportos regionais, por meio do programa AmpliAR, é um importante marco para o desenvolvimento regional do Brasil. Ao direcionar recursos para aeroportos localizados em regiões estratégicas e com baixa conectividade, o Governo busca otimizar a inclusão social e econômica do País.

A aviação regional desempenha um papel fundamental na integração territorial e no desenvolvimento econômico. Ao conectar cidades menores e mais remotas aos grandes centros urbanos, ela facilita o acesso a serviços essenciais, como saúde e educação, além de estimular o turismo e o comércio. No entanto, a falta de infraestrutura adequada tem sido um obstáculo para o crescimento desse setor no Brasil.

O programa AmpliAR vem para mudar esse cenário. Ao atrair investimentos privados para a modernização e expansão de aeroportos regionais, o Governo está garantindo a sustentabilidade financeira desses projetos e promovendo a eficiência na gestão dos aeroportos. A participação da iniciativa privada na gestão dos aeroportos trará maior agilidade e flexibilidade na tomada de decisões, permitindo que os aeroportos se adaptem rapidamente às demandas do mercado.

A priorização de regiões como a Amazônia Legal e o Nordeste, que possuem as maiores carências de infraestrutura aeroportuária, demonstra a preocupação do Governo em reduzir as desigualdades regionais e promover o desenvolvimento sustentável. Ao investir em aeroportos nessas regiões, a União está contribuindo para a inclusão social e econômica de milhões de brasileiros.

É importante destacar que o programa AmpliAR vai além da simples construção de novas pistas e terminais. O programa prevê a implementação de soluções inovadoras para a gestão dos aeroportos, como a utilização de tecnologias digitais e a adoção de práticas sustentáveis. Ao investir em tecnologia e inovação, o Brasil se posiciona na vanguarda da aviação regional, contribuindo para o desenvolvimento de um setor mais eficiente e sustentável.

A expansão da aviação regional trará diversos benefícios para o país. Além de melhorar a conectividade entre as regiões, a aviação regional contribuirá para o desenvolvimento do turismo, a redução dos custos logísticos e a geração de empregos. Ao facilitar o acesso a mercados e serviços, a aviação regional estimulará o desenvolvimento econômico local e reduzirá as desigualdades regionais.



O programa AmpliAR representa um passo importante para o desenvolvimento do Brasil. Ao investir na modernização e expansão da infraestrutura aeroportuária regional, o governo está contribuindo para a construção de um país mais justo, mais integrado e mais desenvolvido. É fundamental que esse programa seja implementado de forma eficiente e transparente, garantindo que os benefícios cheguem a todas as regiões do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/01/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - AGU NOTIFICA META SOBRE MUDANÇA NAS POLÍTICAS DE MODERAÇÃO DE CONTEÚDO

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

PEDIDO DE EXPLICAÇÕES 1

A empresa Meta, responsável por redes sociais como Instagram, Facebook e WhatsApp, tem até esta segunda-feira para esclarecer dúvidas do governo brasileiro sobre a mudança nas políticas de moderação de conteúdos anunciada pelo CEO Mark Zuckerberg. A notificação estabelecendo o prazo foi apresentada na sexta-feira, dia 10, pela Advocacia-Geral da União (AGU), informou o Palácio do Planalto.

PEDIDO DE EXPLICAÇÕES 2

Segundo o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, o Governo vê com muita preocupação o anúncio de que a Meta não fará mais controle de conteúdo. “Isso impacta de forma muito grande a sociedade brasileira. Impacta nas crianças, quando se fala de conteúdo impróprio e de tráfico de crianças. Impacta na segurança pública, quando se trata de informações que dizem respeito à segurança das pessoas, à prática criminosa”, disse Costa. Ele citou também exemplos de impacto envolvendo os mais diversos tipos de discriminação por raça, credo, gênero e regional, ao acabar por promover discursos de ódio.

PEDIDO DE EXPLICAÇÕES 3

O ministro mencionou ainda o caso do uso da inteligência artificial para produzir um vídeo com informações falsas atribuídas ao ministro da Fazenda, Fernando Haddad. De acordo com Costa, vídeos como esse impactam inclusive a economia do País. “As pessoas acabam não conseguindo distinguir o que é verdade do que é mentira. Isso acaba impactando no país, na nação, nas pessoas e na economia. Estamos falando de soberania nacional”, enfatizou.

PEDIDO DE EXPLICAÇÕES 4

Diante da situação, o governo pretende criar um grupo de trabalho envolvendo ministérios e o setor de comunicações, na busca de aperfeiçoamento do arcabouço legal brasileiro.

BUSCAS 1

A Marinha suspendeu os trabalhos de mergulho e uso de drones subaquáticos na busca por desaparecidos do desabamento da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, na BR-226, entre Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO). A suspensão se deve à necessidade de controle da vazão do volume da Usina Hidrelétrica de Estreito, operada pelo Consórcio Estreito Energia (Ceste).

BUSCAS 2

De acordo com a assessoria de comunicação do Comando do 4º Distrito Naval, que coordena os trabalhos, as buscas na última sexta-feira, dia 10, ocorreram apenas com a utilização de drones aéreos e embarcações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/01/2025

NACIONAL - GOVERNO PREVÊ R\$ 5 BILHÕES EM MODERNIZAÇÃO DE AEROPORTOS REGIONAIS

Consulta pública para o programa AmpliAR segue aberta até o dia 17 e busca atrair investimentos privados

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Segundo o Ministério, a etapa inicial do programa AmpliAR irá priorizar 50 aeródromos da Amazônia Legal e do Nordeste, regiões com as maiores carências de infraestrutura (Foto: Marcos Studart/Secretaria de Turismo do Ceará)

O Governo Federal prevê que mais de R\$ 5 bilhões sejam investidos pela iniciativa privada para modernizar e expandir a infraestrutura de aeroportos regionais em todo o Brasil. A estimativa faz parte do Programa de Investimentos Privados em Aeroportos Regionais, o AmpliAR, lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos. A previsão é beneficiar até 100 aeroportos, com leilões previstos para o primeiro semestre deste ano.

Segundo a pasta, o programa busca atrair investimentos para terminais localizados em regiões estratégicas e com baixa conectividade, promovendo a integração regional e fomentando o desenvolvimento socioeconômico.

Em dezembro, o Ministério, liderado pelo ministro Silvio Costa Filho, abriu uma consulta pública para receber sugestões e contribuições para o AmpliAR. Disponível no portal Participe + Brasil (<https://www.gov.br/participamaisbrasil/consulta-ampliar>), a consulta estará aberta até o próximo dia 17.

O programa permitirá que concessionárias assumam a gestão de aeroportos regionais por meio de processos competitivos simplificados. Como contrapartida, as empresas poderão contar com mecanismos de reequilíbrio contratual, como redução de outorgas ou extensão de prazos. O principal objetivo é modernizar as infraestruturas aeroportuárias, promovendo maior eficiência, conectividade e segurança.

“Com o AmpliAR, estados e municípios terão a chance de experimentar os benefícios do programa federal de concessões chegando aos aeroportos regionais. As concessionárias poderão disputar blocos de aeroportos em leilões simplificados, com remuneração garantida por meio do reequilíbrio de seus contratos principais”, explicou o secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca.

Para o coordenador geral de políticas regulatórias da Secretaria Nacional de Aviação Civil, Daniel Meireles Tristão, a iniciativa representa um marco na aviação regional. “O AmpliAR tem o potencial de revolucionar a infraestrutura aeroportuária regional no país. A gestão privada garante celeridade, eficiência e segurança na operação. Com aeroportos adequados, haverá redução de custos para as empresas aéreas, o que permitirá maior conectividade e integração no país. Trata-se de um programa que pode resolver gargalos históricos da aviação regional”.

Na etapa inicial, o programa priorizará 50 aeródromos localizados na Amazônia Legal e no Nordeste, regiões com as maiores carências de infraestrutura. Os investimentos estão divididos em 11 blocos regionais, abrangendo estados como Acre, Amazonas, Pará, Rondônia, Tocantins, Mato Grosso, Maranhão, Piauí, Pernambuco e Bahia.

Segundo o Governo Federal, esses investimentos visam superar desafios logísticos, estimular o turismo (especialmente ecoturismo e turismo cultural) e melhorar o escoamento de produção, especialmente em áreas isoladas.

“A falta de infraestrutura limita o desenvolvimento econômico local. Muitas dessas cidades enfrentam isolamento geográfico, dificultando o escoamento de produção e restringindo o acesso da população a políticas públicas essenciais”, destacou Silvio Costa Filho.

O programa

O AmpliAR integra o Plano Aeroviário Nacional (PAN), um planejamento estratégico que identifica os aeroportos prioritários, analisa projeções de demanda e define investimentos necessários. O programa também estima custos operacionais e receitas associadas, garantindo que os recursos sejam aplicados de forma eficiente e sustentável, com o objetivo de promover avanços em mobilidade, logística e desenvolvimento socioeconômico no Brasil.

Estados e aeroportos contemplados na fase inicial:

- Acre: 2 aeroportos
- Amazonas: 15 aeroportos
- Pará: 11 aeroportos
- Rondônia: 4 aeroportos
- Tocantins: 1 aeroporto
- Mato Grosso: 7 aeroportos
- Maranhão: 3 aeroportos
- Piauí: 1 aeroporto
- Pernambuco: 3 aeroportos
- Bahia: 3 aeroportos
- **Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/01/2025

NACIONAL - LULA SANCIONA LEI QUE AUTORIZA PRODUÇÃO DE ENERGIA EÓLICA EM ALTO MAR

Texto determina que a exploração se dará por meio de contratos de autorização ou concessão

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O Governo Federal afirmou que o texto representa o marco regulatório da energia offshore no país (Foto: Reprodução/FreePik)

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou o projeto de Lei nº 576/2021, que trata do aproveitamento da geração de energia elétrica no mar, também conhecida como offshore. O texto foi publicado em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) da última sexta-feira, 10.

O Governo Federal afirmou que o texto representa o marco regulatório da energia offshore no país, estabelecendo diretrizes para o aproveitamento de potencial energético em áreas sob domínio da União, como é o caso do mar territorial, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental, com foco na geração de energia elétrica a partir de fontes renováveis.

“A sanção presidencial busca posicionar o Brasil como líder na transição energética global, alinhando-se às principais tendências de exploração de energias renováveis e reforçando seu compromisso com a sustentabilidade ambiental, o desenvolvimento econômico e a redução das desigualdades regionais”, afirmou o governo.

O texto determina que a exploração offshore de energia se dará por meio de contratos de autorização ou concessão.

O Poder Executivo terá de definir os locais para receber as atividades de geração de energia offshore, chamados de prismas. Segundo o texto, a cessão pode ocorrer por meio da oferta permanente ou da oferta planejada.

As receitas geradas, provenientes de bônus de assinatura, taxas de ocupação e participação proporcional sobre a energia produzida, serão distribuídas entre União, Estados e municípios, com investimentos, prioritariamente, destinados à pesquisa, inovação tecnológica e desenvolvimento sustentável.

A lei pontua, ainda, que a geração desse tipo de energia deverá ter como princípios, o desenvolvimento de novas tecnologias para viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio; desenvolvimento local e regional, preferencialmente com investimento em infraestrutura e na indústria nacional, com ações que reduzam a desigualdade e promovam a inclusão social e a diversidade.

Veto

Lula vetou um trecho do projeto em que determinava a contratação de incentivos para a produção de energia gerada a partir do gás natural e do carvão mineral e a prorrogação dos contratos das usinas térmicas a carvão e de PCHs (Pequenas Centrais Hidrelétricas).

Chamado de jabutis, ele foi incluído no projeto durante a tramitação do PL na Câmara dos Deputados.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/01/2025

INTERNACIONAL - BRASIL E EMIRADOS ÁRABES FIRMAM ACORDO BILIONÁRIO PARA EXPLORAR MINERAIS

Com investimentos de R\$ 15 bilhões, memorando foca em inovação, sustentabilidade e competitividade no setor

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, esteve em Abu Dhabi para a assinatura do Memorando de Entendimento com o Ministério do Investimento dos Emirados Árabes (Foto: Divulgação)

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, esteve em Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos, onde assinou um Memorando de Entendimento com o Ministério do Investimento do país do Oriente Médio. O acordo, firmado na última sexta-feira (10), prevê investimentos de cerca de US\$ 2,5 bilhões — aproximadamente R\$ 15,2 bilhões na cotação atual —

na exploração no Brasil de minerais considerados essenciais para a transição energética global.

A parceria é vista pelo Governo Federal como um marco na cooperação entre os dois países, abrangendo áreas como pesquisa mineral, processamento, comercialização, transferência de tecnologia e capacitação de mão de obra. De acordo com Alexandre Silveira, o memorando é uma oportunidade estratégica para consolidar o Brasil como protagonista no cenário global da transição energética e da mineração sustentável, além de fortalecer as relações diplomáticas com os Emirados Árabes.

“Essa parceria representa uma oportunidade estratégica para fortalecer a posição do Brasil no cenário global da transição energética e da mineração sustentável. Com o aumento das exportações brasileiras para os Emirados Árabes entre 2023 e 2024, o acordo projeta um relacionamento econômico mais robusto e diversificado. Além disso, ele fomenta inovação e competitividade no setor

mineral, especialmente para pequenas e médias empresas, promovendo um futuro mais sustentável e integrado globalmente. Esse memorando não apenas fortalece os laços entre Brasil e os Emirados Árabes, mas também reafirma o nosso compromisso com uma transição energética justa, inclusiva e equilibrada”, afirmou o ministro.

O memorando tem como objetivo promover a cooperação entre agências governamentais, autoridades reguladoras e empresas, incluindo pequenas e médias empresas e startups. Entre as principais metas estão a realização de investimentos em projetos de exploração, extração, processamento, refino e comercialização mineral; a transferência de tecnologia árabe para o setor; a capacitação de pessoal ao longo da cadeia de valor mineral; e o estímulo à pesquisa, desenvolvimento e inovação.

A parceria também prevê a identificação de novas oportunidades de cooperação em minerais estratégicos e a adoção de práticas sustentáveis com ênfase em governança ambiental, social e corporativa (ESG na sigla em inglês).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/01/2025

REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ BATEM NOVO RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO EM 2024

Em 2024, portos paranaenses movimentaram 66 milhões de toneladas, crescimento de 2,1% em relação a 2023

Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebeneews.com.br



Um dos pontos altos dos complexos paranaenses no ano passado foi a movimentação de cargas gerais, que registrou um crescimento de 23% em comparação com 2023

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária que administra os portos de Paranaguá e Antonina, registrou a maior movimentação de cargas em um ano de sua história. Em 2024, foram movimentadas 66.769.001 toneladas, que representaram um crescimento de 2,1% - 1.375.745 toneladas

a mais em comparação a 2023.

Os resultados foram divulgados em evento na sede da Autoridade Portuária na última quinta-feira (9).

Os números obtidos no ano passado foram celebrados pela Portos do Paraná. Segundo a companhia, o resultado foi alcançado diante de condições climáticas adversas. Em 2024, foram 115 dias de chuva, oito a mais do que no ano anterior.

“Temos muitos motivos para comemorar. Os dados são resultados de muito trabalho e provam que estamos no caminho certo. Conseguimos o recorde, apesar de mais momentos chuvosos, graças ao foco em eficiência, com aumento de 3,5% em um ano”, destacou o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Pelos portos paranaenses passaram 40 milhões de toneladas em exportação e 26,7 milhões em importação. Segundo o balanço, os tipos de cargas mais enviados ao exterior foram a soja, com 13.265.751 milhões; contêineres, com 9.049.796 milhões; e açúcar a granel, com 6.412.716 milhões.

Já os mais trazidos ao Brasil pelo estado do Paraná foram os fertilizantes, com 11.140.049; contêineres, com 7.276.868; e derivados de petróleo, com 4.912.767.

Em números proporcionais, um dos destaques de movimentação foi a cevada. No acumulado de 2023, foram movimentadas 159.458 toneladas do produto. Já em 2024, houve aumento de 168%, com a marca de 428.132.

Segundo a Portos do Paraná, o crescimento da movimentação de cevada no estado se deve a implantação da maior maltaria do mundo em Ponta Grossa. A indústria tem capacidade para produção de 360 mil toneladas por ano, equivalente a 30% do mercado nacional.

Outro destaque é o trigo, com 157% de importação e 58% de exportação ao longo do último ano. Seis tipos de carga (soja, farelo de soja, contêineres, fertilizantes, açúcar a granel e derivados de petróleo) somaram 58,3 toneladas transportadas em 2024, o que representa 87,3% do que foi movimentado durante o ano.

Um dos pontos altos do ano passado foi a movimentação de cargas gerais, que registrou um crescimento de 23% em comparação com os números de 2023. Já a movimentação de veículos cresceu 29%.

Antonina

O Porto de Antonina também registrou índices positivos em 2024, com 47% a mais de volume movimentado em relação ao ano anterior. O total chegou a 1.993.620 toneladas, em comparação com 1.355.626 toneladas de 2023, concentradas em dois produtos: fertilizantes e açúcar.

A Autoridade Portuária informou que o novo recorde foi conquistado em razão do planejamento estratégico promovido pela atual gestão, que inclui a regularização de contratos e a melhoria da infraestrutura.

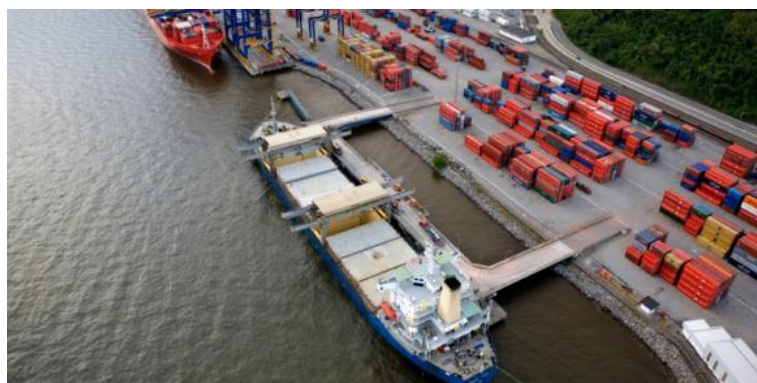
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/01/2025

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE ITAGUAÍ INICIA OPERAÇÃO DE NOVO SISTEMA DE AGENDAMENTO RODOVIÁRIO

Sistema tem como objetivo reforçar eficiência e modernização do controle de acesso no complexo portuário

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



O Sistema de Agendamento Rodoviário no Porto de Itaguaí está integrado ao Sistema de Gerenciamento de Acesso Docas e aos sistemas de agendamento das arrendatárias

O Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, deu início à operação do Sistema de Agendamento Rodoviário, que visa otimizar o tráfego nas áreas internas e externas. Integrado ao Sistema de Gerenciamento de Acesso Docas (SGAD) e aos sistemas de agendamento das arrendatárias, o sistema busca

reforçar a eficiência e a modernização do controle de acessos no porto. O sistema de agendamento já está em vigor desde 6 de janeiro.

Durante o mês de dezembro, a PortosRio, Autoridade Portuária que administra os portos do estado fluminense, conduziu um treinamento com os representantes dos terminais arrendatários do complexo de Itaguaí.

A apresentação do sistema foi realizada por Débora Ramos, gerente de Acesso Terrestre do Porto de Itaguaí, e Guilherme Carvalho, gerente de Acesso Terrestre do Porto do Rio de Janeiro.

“O sistema permitirá identificar quem autorizou a entrada de cada caminhão e para qual área ele foi direcionado. Além disso, ele será fundamental para definir janelas de tempo específicas para o acesso de cada veículo e determinar quantos caminhões podem entrar por vez. Essa organização trará mais fluidez e previsibilidade às operações”, explicaram os profissionais.

O superintendente da Guarda Portuária do Rio de Janeiro, Amauri Faria, destacou o impacto estratégico do sistema no controle de acesso ao porto.

“Estamos dando um passo significativo rumo à total informação do controle de acesso no porto. A implementação desse sistema não apenas trará maior eficiência operacional, mas também atenderá às exigências do Código ISPS, fortalecendo a segurança de nossas instalações e garantindo um ambiente mais confiável para todos os envolvidos”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/01/2025

REGIÃO NORDESTE – TRECHO DE RODOVIA EM SERGIPE CEDE DURANTE CHUVAS E DUAS PESSOAS MORREM

Governador do estado anuncia comitê de crise e obras de recuperação após o acidente na SE-438

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A Defesa Civil informou que as buscas ao homem desaparecido seriam retomadas nas primeiras horas desta segunda-feira. As duas mulheres que estavam com ele morreram

Duas pessoas morreram e uma está desaparecida após um trecho da rodovia SE-438, que conecta o município de Capela à BR-101, no interior de Sergipe, ceder devido às fortes chuvas que atingiram a região na madrugada de domingo (12). A informação foi confirmada pela Defesa Civil do município e pela Secretaria de Comunicação do

Governo de Sergipe.

De acordo com a Defesa Civil de Capela, dois veículos foram arrastados pela força da água. O motorista de um dos carros conseguiu escapar ao se agarrar a uma árvore e esperar o nível da água baixar. No entanto, duas pessoas que estavam no outro veículo – um homem e duas mulheres, todos adultos – não tiveram a mesma sorte. As duas mulheres morreram e o homem está desaparecido. O carro foi localizado com os dois corpos por volta das 13h, e a equipe do Instituto Médico Legal de Sergipe (IML/SE) fez o recolhimento.

A Defesa Civil informou que as buscas ao homem foram suspensas na tarde de domingo, mas seriam retomadas nas primeiras horas desta segunda-feira, dia 13.

As fortes chuvas causaram na região um acúmulo de 121,4 mm de água nas 24 horas entre sábado (11) e domingo, segundo dados do Governo Estadual. As operações de resgate contaram com a participação do Corpo de Bombeiros, do Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual (BPRv) e da Defesa Civil.

Diante da tragédia, o governador de Sergipe, Fábio Mitidieri (PSD), anunciou a formação de um comitê de crise para apurar o incidente e dar suporte às vítimas. Ele também informou que, após o encerramento das operações de resgate, serão iniciados os trabalhos de recuperação da via afetada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/01/2025

REGIÃO NORDESTE - NAVIO NAUFRAGA EM OLINDA E CARGA É SAQUEADA

Embarcação seguia para Fernando de Noronha com alimentos e materiais de construção; Marinha investiga causas do acidente

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Acidente ocorreu na noite de sexta-feira (10); Marinha abriu inquérito para apurar as causas do naufrágio (Foto: Reprodução)



Um navio de cargas naufragou em Pernambuco na noite de sexta-feira, 10 de janeiro. O acidente foi registrado a poucos quilômetros de uma praia em Olinda, próximo a Capital Recife. Autoridades marítimas investigam o caso.

De acordo com a Capitania dos Portos, a embarcação, chamada Topa Tudo

Noronha, pertencente à empresa Além Mar Transportes, havia deixado o Porto do Recife às 15h30 de sexta-feira e tinha como destino o arquipélago de Fernando de Noronha.

Segundo as autoridades, no navio havia sete tripulantes. Todos foram resgatados por uma lancha, em uma ação coordenada pela Marinha do Brasil. Em comunicado da Capitania dos Portos, toda a tripulação está em bom estado de saúde.

Segundo a empresa responsável pelo navio, a carga contida no navio era composta por alimentos, bebidas e materiais de construção que seriam transportados para Fernando de Noronha.

Após o naufrágio, a carga acabou boiando no mar. Segundo informações da TV Globo, houve registro de saques da carga por moradores locais, que retiraram as caixas dos produtos da água com auxílio de barcos e caixotes.

Um Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos de Navegação foi instaurado para investigar as causas e as circunstâncias do naufrágio.

A Além Mar Transportes informou, em comunicado, que outro navio será enviado para Fernando de Noronha para atender às respectivas demandas dos clientes da empresa.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 13/01/2025

REGIÃO NORDESTE - APM TERMINALS AVANÇA NA CONSTRUÇÃO DE NOVO TUP EM SUAPE

Com investimentos de R\$ 1,6 bilhão, unidade é a primeira 100% eletrificada da América Latina

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A unidade de APM Terminals em Suape integra o grupo A.P. Moller-Maersk, um dos maiores operadores globais de carga containerizada, com presença em mais de 130 países (Foto: Divulgação/APM Terminals)

A APM Terminals Suape anunciou um importante progresso na construção do seu Terminal de Uso Privado (TUP) no complexo portuário pernambucano. Com investimentos de R\$ 1,6 bilhão, o projeto ganha destaque como o primeiro

terminal 100% eletrificado da América Latina.

A pedra fundamental do empreendimento foi lançada em 22 de novembro, marcando o início de um projeto que ocupará uma área de 50 hectares. O consórcio HTB/Piatec liderará o design e a construção do novo cais, que incluirá trilhos para guindastes STS, defensas marítimas, pavimentação de alta resistência e sistemas de provisão de energia em terra. Já a construção do pátio de contêineres está sob responsabilidade da empresa Consag. Um marco relevante ocorreu em novembro de 2024, com a cravação da primeira estaca no cais, simbolizando o avanço efetivo das obras.

A APM Terminals Suape integra o grupo A.P. Moller-Maersk, um dos maiores operadores globais de carga containerizada, com presença em mais de 130 países e uma força de trabalho de 110 mil colaboradores. A rede portuária da empresa abrange 14 terminais em oito países das Américas, consolidando sua posição de liderança no setor.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/01/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - “LUZ, CÂMERA, ... AÇÃO”. O QUE (E COMO) OS FILMES NOS ENSINAM



HUDSON CARVALHO

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

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

“A arte imita a vida.”

Frase atribuída a Aristóteles

Drama ou Comédia? Com ou sem pipoca?

Cada um do seu jeito, todos gostamos de uma boa história. Se for bem contada, através de um filme de qualidade, ainda melhor. Nos cinemas, ou no streaming, no conforto de nossos lares, os filmes ajudam a reproduzir em nossos corações e mentes, as emoções que nós próprios já vivemos ou gostaríamos de viver.

É daí que vem essa conexão tão forte, somada ao fato de que os filmes trazem o pacote completo de estímulo às emoções. Cenários, paisagens, figurinos, diálogos bem elaborados e, acima de tudo, música.

É natural que seja assim, afinal, somos os únicos animais que possuem um sistema de linguagem estruturado em palavras, as quais usamos, de geração em geração, desde que adquirimos a capacidade de falar, para transmitir a nossa história, tradições, valores e regras. Constituições de grandes nações já foram concebidas assim.

Contar histórias é uma forma tão eficiente de transmitir informações e conhecimento que especialistas vem adotando uma técnica específica para aumentar ainda mais esse potencial, o storytelling, técnica que “conta histórias” de produtos, marcas e ideias de uma maneira que engaja e conecta o público, usando uma narrativa envolvente (quem de nós já sentiu-se motivado a comprar determinado produto depois de assistir uma propaganda?).

Há outros que usam partes dos próprios filmes para reforçar seus argumentos junto a sua audiência. Eu mesmo os uso e tenho meus preferidos.



Que maneira melhor de explicar sobre autoestima e resiliência do que usar o trecho em que Rocky Balboa, no sexto filme da franquia, explica esses conceitos a seu filho Robert:

“Você, eu, ninguém vai bater tão duro como a vida. Mas não se trata de bater duro. Se trata de quanto você aguenta apanhar e seguir em frente. O quanto você é capaz de aguentar e continuar tentando. É assim que se consegue vencer.

Agora se você sabe o seu valor, então vá atrás do que você merece. Mas tem que ter disposição para apanhar. E nada de apontar dedos, dizer que você não consegue por causa dele, dela ou de quem seja. Só covardes fazem isso e você não é covarde. Você é melhor do que isso!”

Amizade, redenção, coragem? Princípios e valores? Gosto de ouvir o Tenente Coronel Frank Slade defendendo seu pupilo Charlie, perante o Comitê Disciplinar da Baird School:

“Mesmo sendo cego, senhor, houve um tempo em que eu podia ver. E eu tive que ver meninos como esses quase crianças, amputados de um ou até dois de seus braços, mas não há nada tão cruel quanto um espírito amputado, não há prótese para isso.”

“Educadores de homens, criadores de líderes, tenham muito cuidado com o tipo de líderes que vocês produzem aqui.

Não sei se o silêncio de Charlie hoje é bom ou não. Eu não sou juiz ou júri.

Mas eu te digo isso: Ele não vai vender ninguém para comprar seu futuro!

E isso, meus amigos, é chamado de Integridade.”

Se o assunto é Espírito de Equipe vou – de novo – de Al Pacino, em “Um Domingo Qualquer”.

“Ou nos unimos agora (e vencemos, como uma equipe) ou morremos como indivíduos”. É parte do discurso intenso e cheio de energia que ele usa com seu Time no intervalo da Final do Super Bowl, enquanto estão perdendo a partida.

Mulheres de valor, em posições de relevância nas organizações, tema tão atual e importante, sugiro Estrelas Além do Tempo, no qual três mulheres enfrentam ao mesmo tempo racismo e machismo. Nesse caso recomendo o filme todo, mais que um trecho apenas.

Talvez, nenhum deles nos dê uma lição tão importante e profunda quanto The Bucket List (Antes de Partir), história em que Jack Nicholson e Morgan Freeman, o primeiro, um irritante e irritado milionário, o segundo um mecânico de classe média, rodam o mundo após fugirem de um hospital onde tratavam-se de um câncer terminal.

Não quero dar spoiler, mas não posso deixar de trazer para você a melhor parte da história. Freeman e Nicholson, no Egito, sentados no topo de uma das pirâmides. Freeman explica que os antigos Egípcios acreditavam que para entrar no Céu era preciso responder SIM à duas perguntas sobre como vivemos nossas vidas:

“Você foi feliz?” “Fez alguém feliz?”

Torço que consiga o seu duplo sim. Ainda há tempo.

CONTAR HISTÓRIAS É UMA FORMA TÃO EFICIENTE DE TRANSMITIR INFORMAÇÕES E CONHECIMENTO QUE ESPECIALISTAS VEM ADOTANDO UMA TÉCNICA ESPECÍFICA PARA AUMENTAR AINDA MAIS ESSE POTENCIAL, O STORYTELLING, TÉCNICA QUE “CONTA HISTÓRIAS” DE PRODUTOS, MARCAS E IDEIAS DE UMA MANEIRA QUE ENGAJA E CONECTA O PÚBLICO, USANDO UMA NARRATIVA ENVOLVENTE

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PREVISÕES E PLANEJAMENTOS PARA A SECA DE 2025



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinioao@portalbenews.com.br



Após dois anos com secas históricas, o ano começa com uma inquietação para quem quer planejar a logística para a Amazônia Ocidental em 2025: a seca será severa como nos dois últimos anos ou voltaremos ao padrão anterior? Para responder a esta pergunta, há um recurso de polir a bola de cristal e fazer uso de algum recurso exotérico. Fora disso, no ambiente de especialistas em climatologia e rios da Amazônia, não consigo constatar unanimidades. O que percebo são hipóteses alicerçadas em muitas ressalvas.

Dentre os que entendem que há um novo normal, onde a seca severa se repete, percebo uma convergência em relação à causa: o aquecimento global. 2024 foi novamente o ano mais quente da história, segundo o Copernicus. Ainda mais que isso, “cada mês de janeiro a junho de 2024 foi mais quente do que o mês correspondente em qualquer ano anterior”. Nas conclusões do centro de estudos europeu sobre o clima, “agosto de 2024 igualou o calor recorde de agosto de 2023 e os meses restantes de julho a dezembro foram os segundos mais quentes para a época do ano, após os meses correspondentes em 2023”. Conclusão: foi quente.

Se o aquecimento global causou a seca, teremos nova seca em 2025. Por outro lado, na análise de outros especialistas, a NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration, do governo dos EUA) indica que La Niña está de volta no Pacífico Tropical, podendo com “59% de chance” persistir até abril de 2025. Em síntese, este fenômeno, tipicamente leva a um aumento das chuvas na região Norte do Brasil. Consequentemente, poderemos não ter uma época de secas tão severa, podendo ainda levar a secas no Sul do País. O problema surge porque, em horizontes de tempo superiores a três meses, estas previsões ganham grande incerteza e o histórico é muitas vezes mais assertivo do que a extrapolação dos modelos de previsão.

Para lidar com a vida, é necessário algum planejamento, pois navegar é preciso, mas a vida é incerta. Assim, o que pode ou deve ser feito por cada instituição frente ao cenário climático dependerá da percepção de cada gestor. Dado o conflito de visões, fica claro que existem duas probabilidades base: (a) seca severa: cenário de repetição do quadro do ano passado. Esta condição reforçaria a causa advinda do aquecimento global – neste caso teremos que fazer ações para mitigar ainda mais os custos do último ano. (b) seca branda: todo ano há seca, mas a seca poderá ser mais branda, afinal a umidade e chuvas do La Niña podem interromper a condição de interrupção da navegação de grande porte no Rio Amazonas.

Um destes dois cenários é o de maior probabilidade. Não parece haver um cenário de nenhuma seca sem impactos nos rios. Neste contexto, no próximo dia 23 de janeiro, haverá um evento juntando especialistas para deliberar esta questão. Precisaremos de mais e mais tecnologia para compreender o contexto e calibrar as bolas de cristal de cada gestor da região Amazônica, afinal os recursos dos druidas não são compreendidos nem aceitos pela cultura contemporânea. O caminho mais certo que temos é dotar a região de infraestrutura, que é o que as sociedades modernas fazem para não ficar dependendo de magos, nem de custos excessivos para viver e prosperar.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/01/2025



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BRACELL PLANTA 8 MIL ÁRVORES NATIVAS E CRIAÇÃO CORREDOR ECOLÓGICO

Informações: Bracell (13 de janeiro de 2025)

Ação conecta fragmentos de vegetação nativa no interior paulista e reforça o compromisso da empresa com a sustentabilidade

A Bracell deu mais um passo em direção à regeneração ambiental ao plantar 8 mil árvores nativas em uma área de 4,5 hectares próxima a Bauru, no interior de São Paulo. A iniciativa criou um corredor ecológico estratégico, conectando fragmentos de vegetação nativa e promovendo o fluxo de espécies, um fator essencial para o equilíbrio ecológico e a conservação da biodiversidade.

O projeto, realizado em parceria com o Jardim Botânico de Bauru, integra áreas de vegetação nativa com florestas plantadas de forma sustentável, reafirmando o compromisso da companhia com práticas regenerativas e a proteção de serviços ambientais. “A implantação de corredores ecológicos é essencial para a conservação da biodiversidade, pois possibilita a dispersão de espécies e a recuperação de ecossistemas. Essa iniciativa reforça nosso compromisso com o manejo florestal sustentável, conectando áreas produtivas e planejamento nativo”, afirma Gilberto Moraes, Gerente Sênior de Planejamento e Controle Florestal da Bracell.

Essa ação está diretamente conectada às metas do Bracell 2030, o plano de sustentabilidade da empresa que inclui um conjunto de metas e ações externas para a regeneração da natureza, a promoção da biodiversidade e a neutralização de carbono. Entre as iniciativas da agenda, destaca-se o Compromisso Um-Para-Um, em que a Bracell se compromete a conservar 1 hectare de vegetação nativa para cada hectare plantado de eucalipto. Essa abordagem inovadora equilibra a produção sustentável com a preservação ambiental, consolidando a liderança da empresa em práticas florestais responsáveis.

Para atingir esses objetivos de forma mais ampla e impactante, a companhia também aposta em parcerias estratégicas que impulsionam a preservação da biodiversidade. Com o Jardim Botânico, por exemplo, já foram realizados treinamentos para combate a incêndios, doação de equipamentos de monitoramento da fauna e cursos especializados para coleta de sementes. Essas ações reforçam a visão da companhia de união de forças com comunidades e instituições locais para promover resultados positivos na sociedade e no meio ambiente.

“Parcerias entre instituições públicas e privadas são fundamentais para ampliar o impacto de ações ambientais. Projetos como este demonstram o potencial de colaboração para promover benefícios ambientais de longo prazo”, afirma Gislaine Magrini, Secretária de Meio Ambiente de Bauru.

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

Data: 13/01/2025

EXPORTAÇÃO BRASIL: EMBARQUES DE CARNES DO PERU E PATO SOMAM US\$ 165 MILHÕES EM 2024

Informações: R7 (13 de janeiro de 2025)



Emirados Árabes Unidos foram os principais importadores, com 1.524 toneladas importadas, 66% superior ao embarcado no ano anterior

A Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA) divulgou há dados pouco consolidados de 2024 do setor.

No caso da carne do Peru, as exportações chegaram a 64,1 mil toneladas em 2024, volume 8,1% menor em relação ao ano anterior.

A receita da exportação chegou a US\$ 153,9 milhões.

Os principais países que importaram a carne de peru brasileira são:

- México – 9,8 mil toneladas
- África do Sul – 9,5 mil toneladas
- Países Baixos – 8,6 mil toneladas
- Chile – 7 mil toneladas (um aumento de 56%)
- Peru – 2,8 mil toneladas

As exportações de carne de pato fecharam o ano passado com 3.551 mil toneladas, volume 1,3% maior na comparação com o ano de 2023, com 3.507.

A receita das vendas foi de US\$ 11,9 milhões.

O cenário para 2025 é bom, adiantou o presidente da entidade.

“Os dois setores avícolas somaram para o país US\$ 165 milhões em receitas cambiais, e há boas expectativas com relação ao fluxo de embarques em 2025, especialmente para a Europa e Oriente Médio”, analisou Ricardo Santin, presidente da ABPA.

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

Data: 13/01/2025

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS PROMOVE EVENTO GRATUITO SOBRE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE NO SETOR LOGÍSTICO

Informações: ACS (13 de janeiro de 2025)

No dia 15 de janeiro, a Associação Comercial de Santos (ACS) realizará um evento que promete trazer discussões relevantes e perspectivas sobre as transformações e tendências no setor logístico, com foco em inovação, sustentabilidade e tecnologias emergentes.

O encontro reunirá especialistas renomados e líderes do setor para abordar as práticas de ESG (ambiental, social e governança), apresentando cases de sucesso e oferecendo uma oportunidade para troca de experiências, networking e conexões entre os participantes.

Com uma programação diversificada e abrangente, o evento abordará desde a análise dos desafios globais até as soluções tecnológicas que estão transformando o setor logístico. Entre os destaques estão a participação de Arnon Melo, presidente da Ciffa Canadá, e a apresentação do case “Globo ESG 360”, conduzida por Marcel Guariglia, CEO da Trurman Stakeholders.

Segundo Andrea Ribeiro, coordenadora de sustentabilidade da ACS, a iniciativa reflete a importância de integrar práticas sustentáveis às operações logísticas:

“Este encontro é uma oportunidade para conectar diferentes players do setor, discutir soluções inovadoras e fortalecer o compromisso com a sustentabilidade. A logística desempenha um papel essencial no desenvolvimento econômico e é fundamental alinhar as práticas de ESG para garantir um futuro mais responsável e eficiente.”

Programação

08h30 – 09h00: Café de boas-vindas

09h00 – 09h15: Abertura e mediação, com Andrea Ribeiro, coordenadora de sustentabilidade da ACS

09h15 – 09h30: Contextualização do conteúdo, com Mariana Laranjeira, especialista em sustentabilidade e sócia-diretora da Amsel & Ara

09h30 – 10h00: Logística Internacional e Ciffa, com Arnon Melo, CEO & Founder MELLOHAWK Logistics e CEO CIFFA Canadá

10h00 – 10h30: ESG na logística global, com Vivian Steinhoff, gerente de novos negócios na Windlog

10h30 – 11h00: Case Jornada ESG | Case Globo ESG 360, com Marcel Guariglia, CEO & Fundador Truman Stakeholders, CCO Eco Content e Fundador Jornada ESG

11h00 – 11h30: Painel sobre tecnologia e inovação na logística, com Cristiane Lunardi, Executiva de TI na CLI, Especialista em estratégia de transformação Digital nenhum negócio de Logística, Aviação e Energia Sustentável. Conselheira no Elas no ESG e Escritora. E Leandro Roldão, Executivo de TI e Cofundador da Confraria tech Leaders Baixada Santista.

11h30 – 12h00: Perguntas e interação com o público

Inscrições: <https://bit.ly/evento1501>

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

Data: 13/01/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

CHINA TEM RECORDE DE EXPORTAÇÃO EM 2024, ANTES DA VOLTA DE TRUMP À CASA BRANCA

Superávit da balança comercial foi de quase US\$ 1 trilhão, também o maior já registrado. Mas ameaça do presidente eleito americano de elevar tarifas a produtos chineses deve afetar desempenho em 2025

Por O Globo com agências internacionais — Pequim



Exportações da China aumentam, apesar da queda no consumo — Foto: NYT

A China registrou em 2024 um nível recorde de exportações, o que lhe garantiu um superávit também recorde de US\$ 990 bilhões, informou a mídia estatal nesta segunda-feira. O maior saldo comercial anterior havia sido registrado em 2022 (US\$ 838 bilhões).

A divulgação de números do comércio exterior ocorre uma semana antes da



chegada do republicano Donald Trump à Casa Branca. O presidente eleito americano ameaçou impor tarifas sobre os produtos do gigante asiático, o que pode afetar suas exportações. Durante seu primeiro mandato, Trump já havia iniciado uma guerra comercial com os chineses.

As exportações chinesas superaram pela primeira vez 25 trilhões de yuans (cerca de US\$ 3,58 trilhões), o que representa aumento anual de 7,1%, informou a emissora estatal CCTV. As importações, por sua vez, totalizaram 18,39 trilhões de yuans (cerca de US\$ 2,59 trilhões), alta de 2,3%.

"Com a crescente incerteza externa sobre as políticas comerciais da próxima administração Trump, o crescimento das exportações da China provavelmente enfrentará desafios severos este ano", escreveu Kelvin Lam, economista sênior para a China na Pantheon Macroeconomics, em uma nota. "Todas as atenções estão voltadas para o dia 20 de janeiro — o primeiro dia de Trump no cargo — para ver se ele cumprirá sua retórica e imporá tarifas sobre o Canadá, México e China desde o primeiro dia."

As vendas ao exterior representam um dos poucos pontos positivos no desempenho da segunda maior economia do mundo, que cresce lentamente, prejudicada pelo fraco consumo interno e por uma grave crise no endividado setor imobiliário.

Superávit imbatível

Segundo análise o jornal americano The New York Times, quando ajustado pela inflação, o superávit comercial da China no ano passado excedeu em muito qualquer outro no mundo no século passado, mesmo as de potências exportadoras como Alemanha, Japão ou Estados Unidos.

As fábricas chinesas estão dominando a produção global em uma escala não experimentada por nenhum país desde os Estados Unidos após a Segunda Guerra Mundial.

O crescimento chinês, ainda segundo o NYT, atraiu críticas de uma lista cada vez maior de parceiros comerciais. Países industrializados e em desenvolvimento elevaram tarifas de produtos importados da China para conter as compras desses produtos.

As exportações chinesas, de carros a painéis solares, têm estimulado a economia do país. Criaram milhões de empregos, não apenas para os trabalhadores das fábricas, cujos salários ajustados pela inflação quase dobraram na última década, mas também para engenheiros, designers e cientistas de pesquisa de alto rendimento.

— As exportações provavelmente permanecerão resilientes no curto prazo, sustentadas por ganhos adicionais na participação de mercado global graças a uma taxa de câmbio efetiva real fraca — disse Zichun Huang, economista para a China na Capital Economics, em entrevista à Bloomberg. — Os esforços para antecipar as tarifas também provavelmente impulsionarão as exportações nos próximos meses. Mas as exportações vão enfraquecer mais tarde este ano se Trump cumprir sua ameaça de impor tarifas de 60% sobre todos os produtos chineses.

Ao mesmo tempo, as importações chinesas de produtos industriais desaceleraram acentuadamente. O país tem incentivado o parque industrial nacional nas últimas duas décadas, principalmente com sua política "Made in China 2025", para a qual Pequim prometeu US\$ 300 bilhões com o intuito de promover a indústria de ponta.

A política tem dado resultado: a China passou importadora de carros para se tornar o maior exportador de veículos do mundo, superando Japão, Coreia do Sul, México e Alemanha. Uma empresa estatal chinesa começou a fabricar aviões comerciais de corredor único, na tentativa de substituir os jatos Airbus e Boeing algum dia, e as empresas chinesas já produzem quase todos os painéis solares do mundo.

Atualmente, a China vende mais produtos para mais de 165 países do que compra deles, de acordo com cálculos da Bloomberg baseados em dados do governo.

O superávit com os EUA caiu para US\$ 361 bilhões no ano passado, o menor nível em três anos, mas ainda bem acima dos níveis pré-pandemia. O superávit com os dez países do Sudeste Asiático na Asean subiu para um recorde, e o superávit com a União Europeia aumentou para quase US\$ 250 bilhões.

O crescente desequilíbrio gerou resistência de países além dos EUA. Em 2024, a União Europeia impôs tarifas de até 45% sobre as exportações chinesas de veículos elétricos, e alguns outros países também introduziram tarifas para conter as importações de aço.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/01/2025

BRASIL FECHA ACORDO DE R\$ 15 BILHÕES COM EMIRADOS ÁRABES PARA EXPLORAR MINERAIS ESTRATÉGICOS

Material é usado principalmente para transição energética, como na fabricação de baterias

Por Karolini Bandeira — Brasília



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo/20-06-2024

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, assinou um acordo com o Ministério de Desenvolvimento dos Emirados Árabes Unidos que prevê investimentos de até R\$ 15 bilhões no Brasil para exploração e o desenvolvimento de minerais estratégicos importantes para a transição energética.

Minerais estratégicos incluem, entre outros, cobalto, cobre, estanho, grafita, lítio, nióbio, níquel, silício,

tálio, e terras raras. Material é usado principalmente para transição energética, como na fabricação de baterias.

Os investimentos serão destinados a áreas como pesquisa mineral, processamento, comercialização, transferência de tecnologia e capacitação de mão de obra.

Após a assinatura em Abu Dhabi Silveira declarou que a parceria “representa uma oportunidade para fortalecer a posição do Brasil no cenário global da transição energética e da mineração sustentável”. O governo detalhou o período desse investimento e nem as localidades onde eles serão aplicados.

— Com o aumento das exportações brasileiras para os Emirados Árabes entre 2023 e 2024, o acordo projeta um relacionamento econômico mais robusto e diversificado. Além disso, ele fomenta inovação e competitividade no setor mineral, especialmente para pequenas e médias empresas — disse o ministro.

Segundo o MME, o acordo deverá aproximar agências governamentais, autoridades reguladoras e empresas, incluindo pequenas e médias empresas (PMEs) e startups, para fomentar a cooperação em projetos minerais no Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/01/2025

GOVERNO VAI ADOTAR NOVAS MEDIDAS FISCAIS EM 2025 PARA MANTER ARCABOUÇO, AFIRMA SECRETÁRIO

Limite a supersalários e idade mínima para militares voltarão à agenda em 2025, diz Dario Durigan em entrevista ao GLOBO. Câmbio e juros altos preocupam
Por Thaís Barcellos e Manoel Ventura — Brasília



O secretário executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, diz que a revisão de gastos deve começar “pelo andar de cima” e que lamenta que medidas tenham sido desidratadas — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O secretário executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, sinaliza que o governo deve adotar novas medidas fiscais neste ano — que podem diminuir as frustrações dos investidores com o pacote considerado tímido de ajuste de gastos. No ano passado, a desconfiança com o governo fez o dólar disparar e ficar acima do patamar de R\$ 6, o maior da História. A cotação da moeda americana se mantém nesse nível em 2025.

Mas, de acordo com o número 2 de Fernando Haddad, as novas propostas de corte de despesas e arrecadação devem começar a ser debatidas após a aprovação pelo Congresso do Orçamento de 2025. Segundo ele, a equipe econômica deve voltar a insistir em impor limites aos “supersalários”, pagamentos que extrapolam o limite estabelecido pela Constituição, porque a revisão de gastos deve atingir “o andar de cima”. Durigan ainda rechaça o impacto de políticas fiscais na inflação do ano passado.

Bancos estão rebaixando as ações brasileiras, e o dólar continua acima do patamar de R\$ 6. Como a Fazenda pode conter isso?

Fizemos uma mesa com as instituições e com esses agentes para mostrar para eles os nossos números. Apresentamos medidas dentro do governo, vencemos a etapa e aprovamos no Congresso (as medidas), o que vai facilitar o funcionamento do arcabouço fiscal em 2025 e 2026, de maneira definitiva.

E por que houve essa reação negativa do mercado?

Existem outros temas pendentes de serem resolvidos, como a nossa dívida. Isso deve seguir sendo tratado e é nosso papel aqui na Fazenda. Precisamos vencer o ceticismo em relação à estabilidade da dívida pública. Cumprimos a meta de (resultado) primário em 2024 com um déficit de R\$ 12 bilhões, contra todas as expectativas. O arcabouço fiscal está funcionando.

Fizemos o maior ajuste fiscal dos últimos tempos no Brasil. E um ajuste fiscal que não é austericida, como fazem alguns aqui na América Latina. O problema das expectativas tem que seguir endereçado. Isso nos incomoda. Temos que conseguir passar essa percepção de que temos responsabilidade fiscal. Tanto é que diminuimos em mais de R\$ 200 bilhões o déficit de 2023 para 2024.

Parte do incômodo do mercado é com a avaliação de que o pacote só segura o arcabouço até 2026 e abre espaço para medidas fiscais eleitoreiras. Como garantir que o gasto será controlado?

Pela consistência da nossa estratégia. O que temos dito, repetindo e estressando em várias ocasiões, é que acreditamos na responsabilidade fiscal. É nosso papel nos próximos dois anos reforçar a política fiscal, do lado da despesa e do da receita, para que obtenhamos grau de investimento e cheguemos com inflação sob controle, com crescimento sustentável.

Novas medidas fiscais podem ser apresentadas neste ano?

Do lado da Fazenda, nunca estamos parados. Sempre ficamos avaliando e monitorando as questões e estudando quais são as medidas para corrigir o que precisa ser corrigido. O próximo passo é tratar o Orçamento de 2025, incorporando o que foi aprovado no fim do ano de medidas fiscais. Algumas

medidas que estavam sendo criticadas por estarem não necessariamente previstas no Orçamento vão estar. É o caso do Pé-de-Meia e do Auxílio-Gás.

Então, é incerto que teremos novas medidas fiscais?

Isso está certo, porque é natural que tenhamos que adotar medidas no decorrer do ano para garantir esse compromisso e esse resultado que conseguimos entregar. Vamos fazer isso. Temos que garantir que o Orçamento de 2025 seja bem executado. Se tiver alguma política pública que esteja fora do prumo, vamos corrigir para que o gasto fique dentro da nova regra fiscal. O arcabouço deu certo. O que de fato hoje nos escapa são expectativas que não estão no nosso controle. É legítimo que tenhamos que dar novos passos para garantir que as expectativas estejam mais condizentes com os resultados que estamos entregando.

E qual seria o “timing” dessas novas medidas?

Tem um timing natural. Temos que aprovar o Orçamento e dar consecução a isso. Todo o pacote de medidas está sendo estudado por nós. Medidas diversas podem ser adotadas, seja administrativa, de colegiados como o Conselho Monetário Nacional, e do ponto de vista do Congresso Nacional.

O governo vai propor o projeto contra os supersalários?

A nossa orientação é de moralização e de que deveríamos começar a revisão de gastos pelo andar de cima. Lamentamos que muitas dessas medidas que são moralizantes acabem sendo desidratadas. Voltaremos ao tema dos supersalários e esperamos aprovar a idade mínima para os militares com o aumento da contribuição para a saúde, agora em 2025.

O dólar segue acima de R\$ 6. É um patamar adequado?

Não me cabe dizer o patamar que acho adequado ou não do dólar. O importante é reconhecermos as causas. O cenário externo, principalmente o cenário americano, tem ditado parte importante desse aumento do dólar em relação ao real. Vou reconhecer, inclusive, que tem elementos do cenário doméstico, que é o nosso trabalho de avançar, de aprimorar tanto a comunicação do governo, como o ministro Haddad tem salientado, quanto as medidas.

No que nos compete, temos que fazer o trabalho de comunicação, de compromisso, seja meu, seja do ministro Haddad, seja do presidente Lula, para chegar a um patamar condizente com a realidade econômica, dentro do contexto mundial que nós estamos colocando.

Há culpa da política fiscal na inflação acima da meta do ano de 2024?

Existem várias causas para a inflação ter saído levemente ali da banda da meta. São causas sazonais, que têm a ver com as mudanças climáticas. E é muito importante dizer que o componente do gasto público não foi fundamentalmente contribuidor para essa inflação. Se a gente compara a despesa federal na proporção com o PIB, saímos de um patamar de 19,5% em 2023 para 18,5% em 2024. O país cresceu, e a despesa não. Não há motivo para alarme em relação à inflação.

Temos um cenário de emprego positivo, mas inflação e juros subindo. Qual o saldo geral da economia?

Começo o ano de 2025 muito satisfeito com as entregas na Fazenda, mas ao mesmo tempo muito preocupado com os resultados gerais. Câmbio, juros, em especial esses dois elementos, nos preocupam. Mas nosso compromisso é seguir com a agenda para os próximos anos.

O senhor disse que 2023 foi um ano de recomposição de receitas e que 2024 foi de contenção de gastos. Qual vai ser a marca de 2025?

É o ano de consolidarmos os avanços. Temos que vencer o pessimismo para os próximos anos. Para além da Reforma Tributária, que é estruturante, dos projetos da transformação ecológica que vão ter impulso por conta da COP30, temos que garantir que não tenha retrocesso no fiscal.

ENTREVISTA: NOVA CONTRIBUIÇÃO SINDICAL SERÁ APRESENTADA POR DEPUTADO EM ACORDO COM GOVERNO, DIZ MINISTRO DO TRABALHO

Deputado Luiz Gastão (PSD-CE) vai redigir texto até o fim de fevereiro
Por Victoria Abel — Brasília



O ministro do Trabalho, Luiz Marinho — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O ministro do Trabalho, Luiz Marinho, afirmou que o projeto que pretende criar uma nova contribuição sindical, atrelada aos acordos coletivos fechados, será apresentado por um parlamentar e não mais enviado pelo governo ao Congresso. A mudança de estratégia é uma tentativa de facilitar a aprovação em um tema visto como espinhoso pelo Executivo.

O titular da pasta defende que a taxa dos sindicatos sejam pagas por todos os trabalhadores, quando beneficiados por aumento salarial negociado, e diz que um acordo está "próximo". O texto deverá ser apresentado até o fim de fevereiro pelo deputado Luiz Gastão (PSD-CE), que participa de um grupo informal com sindicatos e confederações patronais para elaboração da proposta.

Marinho também afirmou que vai retomar as conversas com as empresas para a construção de um projeto sobre os entregadores e diz que o andamento do texto sobre os motoristas de aplicativos travou por "fake news espalhadas por influenciadores".

O governo busca uma forma de retomar o financiamento dos sindicatos, que perderam a contribuição obrigatória com a reforma trabalhista. Vão insistir na ideia da contribuição por acordo sindical?

Não tem outro formato para tentar. No mundo civilizado, existem os sindicatos, as mensalidades, e o formato de remuneração por acordo. A lógica é: se eu te entreguei um resultado, você faz uma contribuição.

Mas não é uma forma de obrigar todos os trabalhadores a pagarem?

Foi correto abolir o imposto obrigatório, que existia independentemente de ter benefício ou não. A mensalidade é paga por associados para serviços além do acordo coletivo, como retaguarda jurídica, médica, acesso a clube... Já o acordo coletivo tem que ser sustentado por toda a categoria. A assembleia pode aprovar ou não, e determinar o valor da contribuição.

Não existe decisão individual em organização coletiva. Se um condomínio aprova em assembleia a modernização da portaria do prédio, quem for contra não vai contribuir com a taxa extra? Pode reclamar, mas tem que pagar.

Como estão as conversas com o Congresso para o andamento do projeto?

O Congresso não tem cumprido a obrigação no tema, então o Supremo Tribunal Federal (STF) legisla quando provocado. Mas estamos em um esforço, em uma comissão com parlamentares para chegar em patamares que eles aceitem. Sem isso, dificilmente um projeto como esse tem viabilidade. Pelo quadro do Congresso, por ser polêmico.

Estamos próximos desse acordo. Esse projeto não será enviado pelo governo, vai nascer no Congresso. Um dos integrantes da comissão (grupo de trabalho informal) deve oferecer uma proposta. O que importa é um entendimento entre as partes, mesmo que o governo não goste.

É uma forma de os deputados aceitarem melhor a ideia?

Sim, se eles ajudarem a construir. Está indo bem.



Pode ser aprovado ainda neste semestre?

O formato de projeto que as centrais estão trabalhando nessa comissão tira poder do Estado, do Ministério do Trabalho, e dá poder às organizações coletivas, com a formação de conselhos. Os trabalhadores e as empresas terão organização, e os conselhos discutem parâmetros de negociação. Os congressistas gostam de dizer que são liberais. Esse proposta aumenta a liberalidade.

A discussão sobre os entregadores de aplicativos travou no governo. Qual a previsão de envio do projeto?

As empresas disseram que querem voltar a conversar. É possível que retomemos agora no início do ano. Se não tiver entendimento entre as partes, dificilmente um projeto desse tramita no Congresso. Se já tivéssemos aprovado o dos motoristas de aplicativos (como o Uber), já teríamos focado nos entregadores.

Por que essas propostas não andam?

É necessário tirar as fantasias das mesas. A fantasia de integrar o MEI (Microempreendedor Individual) na proposta não tem a mínima condição de prosperar. O projeto dos motoristas foi contaminado pelas fake news de influenciadores que se candidataram a vereador. O que está acontecendo é o submundo das redes sociais. Os motoristas de aplicativo reclamavam de pontos que não estavam no projeto.

Quando eles liam, diziam “não era isso que tinha entendido, o que tinham me falado”. Ou seja, não era isso que a rede social estava falando. Tem um submundo da comunicação que trabalha na mentira. Se o problema fosse só a comunicação do governo seria mais fácil, mas não é só isso.

A lei, depois de aprovada, é uma proteção básica, e as partes podem negociar em acordos coletivos as melhorias. Ele garante um colchão de proteção.

Sobre os projetos dos motoristas, as empresas alegam que haver interferência de mercado, uma espécie de tabelamento nos preços dos serviços...

É o tabelamento do nível de exploração que eles poderão executar. É evitar que super explorem. Se o passageiro pagou 100, a empresa não pode reter mais de 30. A maior parte tem que ser de quem executou a tarefa, não do ganho do capital.

O senhor avalia bem o texto alterado pela Câmara?

Não vejo problema. O ponto de partida do projeto era que o motorista passasse a receber mais por hora trabalhada.

A proposta que acaba com a jornada de trabalho 6x1 recebeu endosso de integrantes do governo, e o senhor chegou a chamar essa escala de "cruel". Vai atuar a favor da aprovação?

O melhor para fixar as jornadas são as convenções coletivas. A lei pode acabar com a escala 6x1. Agora, a substituição para a atividade econômica não ter prejuízo tem que ser por convenção. Tem negócio que precisa funcionar os 365 dias do ano.

A lei pode dizer, por exemplo, que até tal data os setores econômicos têm que eliminar o 6x1, e aí eles negociam para encontrar o formato. Outro ponto é que não pode haver redução de jornada com redução de salário.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/01/2025

VEJA 5 PONTOS DE ATENÇÃO PARA A ECONOMIA BRASILEIRA COM A VOLTA DE TRUMP À CASA BRANCA

De sobretaxa do aço ao comportamento dos juros, o que pode mudar após a posse do republicano

Por Isa Morena Vista — Rio de Janeiro



Donald Trump será presidente mais velho a tomar posse nos Estados Unidos. Ele retorna à Casa Branca no dia 20 — Foto: Doug Mills/The New York Times

Meta retira checagem das redes: Aonde Zuckerberg quer chegar ao se aliar com Trump? A uma semana da posse de Donald Trump, as expectativas em relação ao novo presidente dos Estados Unidos vão da imposição de sobretaxas a produtos a invasões de territórios. Mas quais são os efeitos e os riscos mais esperados para a economia brasileira? Veja a avaliação de analistas.

O problema do aço

O republicano repetiu reiteradas vezes a promessa de campanha de impor tarifas pesadas de importação, levando adiante o viés protecionista de seu primeiro mandato.

O aço é um dos segmentos mais vulneráveis a essa política, afirma Gustavo Cruz, estrategista-chefe da RB Investimentos. Ano passado, o presidente Joe Biden retirou uma taxa de 103,4% sobre o aço brasileiro, que perdurou por 30 anos.

Em seu primeiro governo, Trump impôs sobretaxa de 25% ao aço importado e de 10% ao alumínio, mas acabou adotando um sistema de cotas para exportações brasileiras. É o governo americano quem define quanto pode ser exportado do Brasil aos EUA.

— Durante a campanha, Trump deixou bem claro que iria implementar medidas protecionistas. Com a China, ele vai fazer. Em relação ao resto do mundo, vai taxar produtos que ferem a segurança nacional. Isso inclui o aço — afirma Andre Duarte, professor de Economia da PUC-Rio.

Na avaliação de Cruz, da RB, empresas como CSN e Usiminas, que produzem majoritariamente no Brasil, poderiam ser mais afetadas. Já a Gerdau, que tem produção nos EUA, pode encontrar uma oportunidade de expansão em território americano.

Oferta de petróleo

Trump tem reforçado que pretende impulsionar a exploração da commodity no país, que já é o maior produtor de petróleo do mundo, com 12,9 milhões de barris por dia, segundo dados do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP).

Para Eduardo Grübler, analista multimercados da AMW, a gestora da Warren Investimentos, o incentivo americano pode acabar tendo impacto nas exportações brasileiras de petróleo.

Paula Zogbi, gerente de research da Nomad, aponta que este desejo de Trump em acelerar a produção de petróleo nos EUA pode aumentar a oferta mundial da commodity e, assim, fazer com que os preços do barril recuem. Entretanto, outros fatores entram nessa conta, inclusive o dólar.

— É difícil saber o efeito (desse aumento de oferta) porque a gente exportaria menos petróleo também e o câmbio brasileiro poderia depreciar — pondera Duarte.

Expectativa em relação aos juros

As políticas prometidas por Trump, como a taxa de importados, são consideradas inflacionárias para a economia americana, já que o custo acaba sendo repassado ao consumidor final. Se esse quadro se confirmar, o Federal Reserve (Fed, o banco central americano) teria de manter as taxas de juros altas por mais tempo (a fim de conter a inflação).

Duarte, da PUC-Rio, lembra que juros mais altos nos EUA costumam atrair mais investidores ao país, pois os títulos do Tesouro americano ficam mais atraentes. E isso acaba atraindo recursos que poderiam, em outro cenário, ser destinados a mercados emergentes, como o Brasil.

No mundo do agro

Produtores agrícolas também deverão ficar atentos à hipótese de sobretaxas, segundo especialistas. Para Cruz, da RB, se a hipótese se confirmar, pode haver uma redução na produção em um primeiro momento, o que tende a deixar o preço do produto final mais salgado para o consumidor.

— Quanto mais o mundo fica protecionista, pior para o bolso brasileiro. Quanto mais o mundo tem uma abertura comercial entre os países, os produtos ficam mais baratos pro brasileiro — analisa Cruz.

Por outro lado, alguns analistas estão mais otimistas em relação às commodities agrícolas. Grübler entende que a força do agro brasileiro pode compensar até mesmo as tarifas de Trump. Ele aponta que o Brasil “já é o mais eficiente” no setor e “se a tarifa for para todo mundo, de fato, o agro vai seguir ganhando”.

Em relação às empresas brasileiras, analistas veem um bom momento para JBS e outros frigoríficos que tenham forte atuação nos Estados Unidos, por conta dos benefícios tributários que Trump prometeu para quem produz por lá. Porém, um dos maiores parceiros comerciais do Brasil, a China, anunciou no fim do ano passado que irá investigar importações de carne bovina — um dos principais itens exportados ao país. Este fator pode amargar o ano de algumas empresas do setor.

Foco na indústria

Os estados do cinturão da ferrugem —região conhecida pela produção industrial — foram essenciais para a vitória do republicano. Para analistas, esse é um aspecto que conta a favor da possível imposição de tarifas que beneficiem a indústria americana.

Entretanto, Duarte afirma que o republicano deve focar em setores com os quais o Brasil não compete diretamente, como defesa, semicondutores e indústria farmacêutica.

Para a Weg, que fabrica equipamentos elétricos, o momento pode ser vantajoso por ter presença nos EUA e poder se beneficiar de vantagens tributárias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/01/2025

FIRJAN TEME ALTA NO PEDÁGIO E DEMORA NAS OBRAS COM NOVA CONCESSÃO DA SUBIDA DA SERRA DE PETRÓPOLIS

Entidades empresariais tentam reunião com ANTT para discutir modelagem da nova concessão

Por Mariana Barbosa



Trecho da BR-040, que liga o Rio a Minas Gerais: rodovia é uma das que estão no alvo do pacote que o governo elabora para estimular investimentos privados em estradas no país — Foto: Hermes de Paula/Agência O Globo

A nova modelagem prevista no edital de concessão do trecho da BR-040 que liga o Rio de Janeiro a Juiz de Fora poderá elevar o pedágio em 40% e retardar a conclusão de uma obra que já soma 7 anos de atraso, alertam empresários fluminenses.

Nas últimas semanas, um grupo de entidades empresariais encabeçado pela Federação das Indústrias do Rio (Firjan) enviou ofícios para o diretor geral da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), Rafael Vitale, questionando diversos pontos do edital e solicitando uma reunião técnica para discutir soluções para a rodovia, que inclui o trecho da nova subida da Serra de Petrópolis.

A modelagem da nova concessão do trecho da Rodovia BR-040 foi aprovada em novembro pelo Tribunal de Contas da União. O TCU rejeitou um pedido de renegociação do contrato com a atual concessionária, a Concer, que administra o trecho da rodovia desde 1995. Dentre outros pontos, o TCU determinou a realização de novos estudos de demanda e incluiu no projeto a construção de um túnel auxiliar de emergência. Com isso, a previsão de entrega da nova subida da serra ficou para 2031, dentro de um cenário otimista, com uma tarifa inicial de R\$ 20. O valor é 38% maior do que o valor pago atualmente pelos usuários.

A Concer tentou repactuar o contrato e propôs entregar a obra em 33 meses, mas não houve acordo.

Além da Firjan, o movimento tem o apoio da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (Fetranscarga), do Petrópolis Convention & Visitors Bureau, do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado do Rio de Janeiro (Sindaerj), da Associação de Empresários e Amigos da Rua Teresa de Petrópolis e Associação Comercial e Empresarial de Petrópolis (ACEP).

Data: 13/01/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

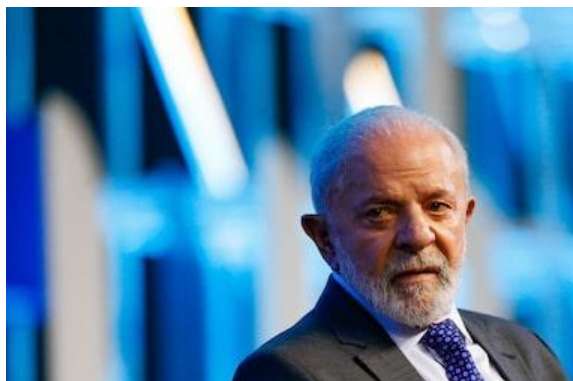
ECONOMIA EM DESACELERAÇÃO E SEM MARGEM PARA GASTOS: ENTENDA A ENCRUZILHADA DO GOVERNO LULA ATÉ 2026

Dúvida que paira entre analistas é se o governo vai aceitar a desaceleração prevista, sem a adoção de novas medidas fiscais para tentar estimular a economia, numa eleição presidencial que tende a ser difícil

Por Luiz Guilherme Gerbelli

O governo Luiz Inácio Lula da Silva deve enfrentar uma encruzilhada na próxima disputa presidencial. Com o cenário de juros em alta e a desconfiança elevada quanto ao rumo das contas públicas, o consenso entre os analistas é de que a economia brasileira caminha para desacelerar a partir da metade deste ano e colher um ritmo fraco de crescimento em 2026, ano da próxima eleição presidencial.

A dúvida que paira entre os especialistas é se o governo vai aceitar a desaceleração prevista sem a adoção de novas medidas fiscais para tentar estimular a economia numa eleição que tende a ser difícil para o governo, dada a polarização do País. O caminho a ser seguido, no entanto, não é trivial. Isso porque não há mais margem de manobra para ampliar os gastos sem contratar uma nova rodada de piora dos ativos brasileiros.



“O cenário vai se desenrolar entre dois extremos. Um deles é o governo colocar a mão na cabeça e pensar que tudo o que foi feito até agora chegou a levar o câmbio para o patamar de R\$ 6,15 e R\$ 6,20, o que vai dar uma inflação alta em 2025 e 2026. Isso também vai custar a popularidade e, portanto, algo seria feito para acalmar o mercado”, diz Luciano Sobral, economista-chefe da Neo Investimentos.

Ao contrário de outras gestões, terceiro governo Lula optou por ampliar gastos no início do mandato Foto: Wilton Junior/WILTON JUNIOR/Estadão

“Um outro extremo é o pessoal que defende uma ruptura dizer que, até agora, o governo tentou agradar o mercado, mas não adiantou nada. E o projeto eleitoral será tocado com o que for possível de aumento de gastos. Essa ala entende que o mercado piora, mas o saldo seria positivo para a

popularidade. Por enquanto, o governo não tem feito nem uma coisa nem outra. Parece relutante em seguir um desses caminhos”, acrescenta.

Neste terceiro mandato, o presidente Lula adotou uma postura diferente do que se observa tradicionalmente. Em geral, nos primeiros anos de governo, se promove algum tipo de ajuste para fazer a economia chegar melhor na metade final e, assim, garantir um caminho mais fácil para a reeleição ou para a vitória de um sucessor.

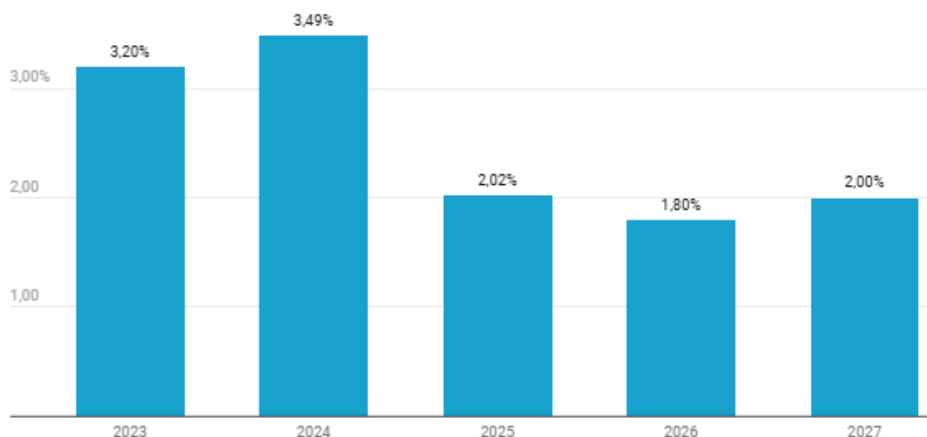
Mas não foi esse o roteiro escolhido. Com a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, o governo já abriu uma margem bilionária para gastar mais logo na largada da gestão. Ao longo do atual mandato de Lula, as despesas obrigatórias também cresceram de forma acelerada, comprimindo o espaço para os gastos discricionários (não obrigatórios, como investimentos), colocando em dúvida a sobrevivência do arcabouço fiscal.

“Houve um aumento de gastos bastante elevado, que teve como consequência um crescimento acima do potencial e uma taxa de desemprego muito baixa, mas levou a uma pressão na inflação. O Focus (relatório elaborado pelo BC com projeções do mercado) mostrou a expectativa de inflação subindo para 5% este ano e também aumentando para 2026 e 2027”, afirma Armando Castelar, pesquisador do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV/Ibre). “O governo chega na segunda metade precisando frear, o que é inconsistente com a lógica político-eleitoral.”

Em 2023, no primeiro ano do terceiro mandato de Lula, a economia brasileira cresceu 3,2%. No ano passado, o Produto Interno Bruto (PIB) deve ter avançando um pouco mais de 3,5% - o dado será conhecido em março - e as projeções para 2025 e 2026 indicam uma alta próxima de 2%.

Projeção de perda de fôlego

Variação do PIB até 2027



* Dados a partir de 2024 são previsões que constam no relatório Focus

Fonte: IBGE e Banco Central - [Obter dados](#)

Desde o início do governo, existia uma grande desconfiança com relação ao futuro das contas públicas do Brasil. No fim do ano passado, a equipe econômica apresentou um projeto de contenção dos gastos públicos com o objetivo de garantir a sobrevivência do arcabouço fiscal e tentar recuperar a credibilidade fiscal do País. O pacote, no entanto, foi mal recebido. Ele foi considerado aquém do necessário para uma economia que precisa controlar o seu endividamento - que deve ser crescente ao longo dos próximos anos.

O mau humor cresceu ainda mais porque a equipe econômica apresentou uma proposta de isenção de Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil. Embora o governo tenha proposto a taxação de quem recebe mais de R\$ 50 mil mensais para compensar a medida para o IR, há uma grande preocupação com uma possível perda de arrecadação bilionária. A medida também foi vista como uma derrota da ala econômica.

“O que nos preocupa é que não estamos enxergando condições políticas para o presidente Lula encaminhar uma nova rodada de ajuste fiscal capaz de apaziguar a crise de confiança que estamos vendo nas contas públicas”, afirma Christopher Garman, diretor da Eurasia Group para as Américas. “O que não significa que não haverá respostas. Eu acredito que a equipe econômica terá condições de encaminhar medidas de contenção de gastos discricionários para tentar cumprir a meta de 2025 e adotar novas medidas de receita para tentar reforçar o primário (saldo entre receitas e despesas, sem contar os juros da dívida).”

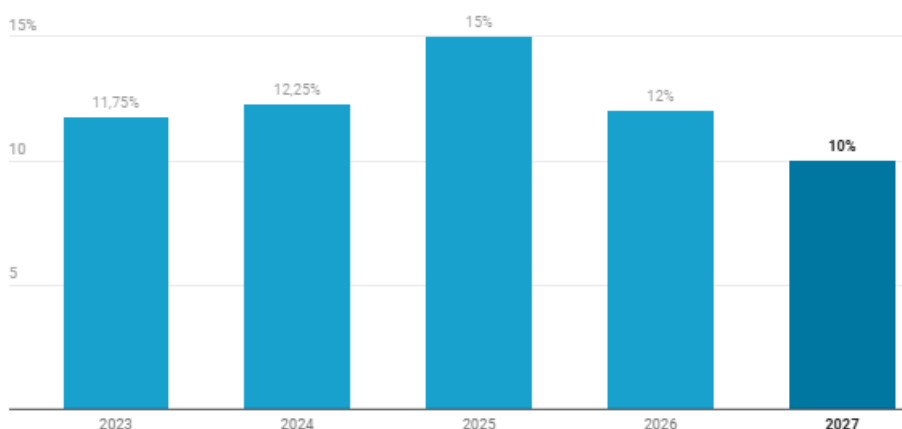
A equipe econômica também promete entregar uma meta de resultado primário zero em 2025 e um superávit de 0,25% do PIB no ano que vem. Os alvos já foram mais ambiciosos, mas foram alterados em abril do ano passado.

“É muito imprevisível não apenas o que vai acontecer quando essa desaceleração chegar, mas até depois. Não é dado como certo que, após uma desaceleração, vai haver uma mudança de política econômica”, diz Solange Srouf, diretora de macroeconomia para o Brasil do UBS Global Wealth Management. “Existe uma incerteza muito grande sobre como vamos viver os próximos dois anos.”

Não houve um alívio nos preços dos ativos desde que o pacote de contenção de gastos foi apresentado. O combo de medidas fez com que o dólar ultrapasse e se consolidasse acima do patamar de R\$ 6. Os juros futuros dispararam. No relatório Focus, os analistas esperam que o Banco Central suba a taxa básica de juros (Selic) - atualmente em 12,25% ao ano - para 15% - patamar que seguirá até o fim do ano.

Projeção da Selic em alta

Taxa básica de juros ao fim de cada ano



* Dados a partir de 2025 constam na previsão do relatório Focus

Fonte: Banco Central • [Obter dados](#)

“Quando você olha as projeções do relatório Focus, por exemplo, elas são de um pouso suave. O gasto vai subir menos em 2025 e a taxa de juros vai estar extremamente alta. É menos aumento de gastos e mais juros para tentar segurar um pouco a economia e a inflação e, talvez, esse cenário crie algum espaço para a inflação estar mais baixa em 2026”, diz Castelar.

“O problema é que esses pousos nem sempre são tão tranquilos assim”, acrescenta. “Quando desacelerar, o mercado de trabalho vai sentir, a folha salarial vai sentir. Como se evita um aumento mais forte de inadimplência, de problema de crédito? Esse é um risco. Um outro risco é a economia desacelerar, e o governo dizer que não quer isso, porque tem eleição no ano que vem.”

Força para 2026

Na avaliação de Garman, da Eurasia, a combinação de juros altos e inflação mais pressionada tende a afetar a popularidade do presidente Lula, mas ele acredita que ela “não vai cair muito”.

“Vai ser uma queda lenta. Houve um aumento da renda de dois dígitos nos primeiros anos de mandato. Boa parte da população acredita que a situação melhorou. Isso ajuda a carregar a aprovação em 2025”, diz.

No fim de 2024, as últimas pesquisas mostraram uma estabilidade na aprovação do presidente Lula. Em dezembro, o levantamento do Datafolha mostrou que 35% dos entrevistados consideravam o governo ótimo ou bom e 34% classificavam como ruim ou péssimo. No levantamento de outubro, os números eram de 36% e 32%, respectivamente.

O levantamento realizado pela Quaest também mostrou um cenário sem alterações. A aprovação ao trabalho do petista era de 52% dos brasileiros e 47% desaprovavam. Na rodada de outubro, essa relação era de 51% e 45%, respectivamente.

“Eu acho que existe um equívoco nas análises que dizem que o governo está numa posição frágil, que não está se beneficiando de um ciclo econômico favorável. Temos de lembrar de que temos 43% da população que não vota com o Lula de jeito nenhum. É um eleitorado mais alinhado com o Bolsonaro e com a oposição”, afirma Garman. “Qual é o teto de aprovação popular que o Lula pode ter? É de 57% a 58%. No fundo, ele tem um patamar elevado para um País dividido e polarizado.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/01/2025

CHINA ATINGE SUPERÁVIT COMERCIAL RECORDE DE QUASE US\$ 1 TRILHÃO

Quando ajustado pela inflação, o superávit comercial da China no ano passado superou qualquer outro no mundo no último século

Por Keith Bradsher (The New York Times)

A China anunciou nesta segunda-feira, 13, que seu superávit comercial alcançou quase US\$ 1 trilhão (R\$ 6,11 trilhões) no ano passado, à medida que suas exportações inundaram o globo, enquanto empresas e famílias do país gastaram cautelosamente em importações.

Quando ajustado pela inflação, o superávit comercial da China no ano passado superou qualquer outro no mundo no último século, até mesmo os de potências exportadoras como Alemanha, Japão ou Estados Unidos. As fábricas chinesas estão dominando a manufatura global em uma escala não vivenciada por nenhum país desde os Estados Unidos após a Segunda Guerra Mundial.

O fluxo de mercadorias das fábricas chinesas tem atraído críticas de uma lista cada vez mais extensa de parceiros comerciais da China. Países industrializados, bem como nações em desenvolvimento, têm estabelecido tarifas, tentando desacelerar o ritmo de importação de produtos chineses. Em muitos casos, a China retaliou de forma semelhante, aproximando o mundo de uma guerra comercial que poderia desestabilizar ainda mais a economia global.

Donald Trump, presidente eleito dos EUA, ameaçou escalar as já agressivas políticas comerciais americanas voltadas à China.



Caminhão carregado com veículos se move dentro do porto em Yantai, na província de Shandong, no leste da China Foto: Chinatopix via AP

Recorde de superávit em um único mês

Na segunda-feira, a Administração Geral das Alfândegas da China disse que o país exportou US\$ 3,58 trilhões (R\$ 21,8 trilhões) em bens e serviços no ano passado, enquanto importou US\$ 2,59 trilhões (R\$ 15,78 trilhões). O superávit resultante de US\$ 990 bilhões (R\$ 6 trilhões) quebrou o recorde anterior da China, que foi de US\$ 838 bilhões (R\$ 5,10 trilhões) em

2022.

Fortes exportações em dezembro, incluindo algumas que podem ter sido apressadas para os Estados Unidos antes que Trump possa assumir o cargo na próxima semana e começar a aumentar as tarifas, levaram a China a um novo recorde de superávit em um único mês de US\$ 104,8 bilhões (R\$ 638,85 trilhões).

Enquanto a China teve um déficit em óleo e outros recursos naturais, seu superávit comercial em bens manufaturados representou 10% da economia do país. Em comparação, a dependência dos EUA em superávits comerciais em bens manufaturados atingiu o pico de 6% da produção americana no início da Primeira Guerra Mundial, quando as fábricas na Europa em grande parte pararam de exportar e direcionaram a produção para o esforço de guerra.

Muitos países buscam superávits comerciais em bens manufaturados porque as fábricas criam empregos e são importantes para a segurança nacional. Um superávit comercial é o valor pelo qual as exportações excedem as importações.

Desequilíbrio comercial

As exportações da China, que vão de carros a painéis solares, têm proporcionado uma bonança econômica para o país. As exportações criaram milhões de empregos não apenas para trabalhadores de fábricas, cujos salários ajustados pela inflação dobraram aproximadamente na última década, mas também para engenheiros, designers e cientistas de pesquisa bem remunerados.

Ao mesmo tempo, as importações chinesas de bens de fábrica desaceleraram acentuadamente. O país perseguiu a capacidade de se sustentar internamente nas últimas duas décadas, mais notavelmente por meio de sua política Made in China 2025, para a qual Pequim prometeu US\$ 300 bilhões (R\$ 1,82 trilhão) para promover a manufatura avançada.

A reação ao desequilíbrio comercial da China veio de países industrializados e em desenvolvimento. Governos estão preocupados com o fechamento de fábricas e a perda de empregos nos setores de manufatura que não podem competir com os baixos preços da China.

A União Europeia e os Estados Unidos aumentaram as tarifas no ano passado sobre carros da China. Mas algumas das barreiras mais amplas às exportações chinesas foram erguidas por países menos afluentes com setores de manufatura de renda média, como Brasil, Turquia, Índia e Indonésia. Eles estavam à beira da industrialização, mas temem que isso possa escapar.

O volume das exportações da China tem aumentado mais de 12% ao ano. O valor em dólares de suas exportações tem crescido à metade desse ritmo, pois os preços despencaram porque as empresas chinesas estavam produzindo ainda mais bens do que os compradores estrangeiros estavam prontos para adquirir.



Navios de carga carregados com contêineres são vistos atracando no Porto de Qingdao, na província de Shandong, no leste da China Foto: Str/STR

Embaixador dos EUA: “A China está cometendo um grande erro”

A administração Joe Biden, dando continuidade ao primeiro mandato de Trump, liderou o que se tornou uma crítica bipartidária de que Pequim está usando seu controle sobre os bancos estatais chineses para investir excessivamente em capacidade fabril. Os empréstimos líquidos do banco à indústria foram de US\$ 83 bilhões

(R\$ 505,9 bilhões) em 2019, antes da pandemia. Isso aumentou para US\$ 670 bilhões (R\$ 4 trilhões) até 2023, embora o ritmo tenha desacelerado um pouco nos primeiros nove meses do ano passado.

“A China está cometendo um grande erro ao produzir duas a três vezes a demanda doméstica em uma série de áreas, seja aço, robótica, veículos elétricos, baterias de lítio, painéis solares e depois exportando o excesso pelo mundo todo”, disse R. Nicholas Burns, o embaixador dos EUA na China.

Em uma entrevista coletiva na segunda-feira, Wang Lingjun, vice-ministro da administração aduaneira, rebateu as críticas. “É essencialmente protecionismo contra o desenvolvimento da China”, disse ele.



Painéis solares são alguns dos produtos mais exportados pela China Foto: Werther/Estadão

Um terço dos bens manufaturados do mundo

A China agora produz cerca de um terço dos bens manufaturados do mundo, de acordo com a Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial. Isso é mais do que os Estados Unidos, Japão, Alemanha, Coreia do Sul e Reino Unido combinados.

A China acumulou suas exportações por meio de enormes investimentos em educação, fábricas e infraestrutura, enquanto mantém tarifas relativamente altas e outras barreiras às importações. As universidades produzem mais graduados em engenharia e assuntos relacionados a cada ano do que o total combinado de graduados em todas as especialidades de faculdades e universidades americanas.

A questão é se a China pode manter sua liderança se outros países aumentarem as tarifas. No entanto, muitos importadores acreditam que a China continua sendo o lugar mais competitivo para comprar bens.

Eric Poses, proprietário e CEO da All Things Equal, uma empresa de Miami Beach que inventa e distribui jogos de tabuleiro e jogos eletrônicos de mesa, utiliza fornecedores em Xangai. Imprimir jogos de tabuleiro custa o dobro nos Estados Unidos, enquanto os Estados Unidos nem mesmo fabricam muitos dos eletrônicos necessários para os jogos de mesa. “Eu gostaria de poder fazer isso aqui [nos EUA] de maneira mais econômica, mas simplesmente não é possível”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/01/2025

CONSTRUÇÃO DE ANGRA 3 PODE GERAR CUSTO EXTRA AOS CONSUMIDORES DE ATÉ R\$ 61 BI, MOSTRA ESTUDO DA EPE

Empresa de Pesquisa Energética calculou quanto os consumidores pagariam a mais em 40 anos em diversos cenários; decisão sobre retomada das obras pode ser sair neste mês

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA – A construção da usina nuclear de Angra 3 pode fazer com que os brasileiros paguem até R\$ 61,5 bilhões a mais nas contas de luz por um período de 40 anos. A conclusão é de um estudo elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), a que o Estadão teve acesso, que comparou o custo da energia que seria gerada pela usina em relação a outras fontes disponíveis no País.

Angra 3, em Angra dos Reis (RJ), é uma obra que se arrasta desde 1981. Apesar do alto impacto para o consumidor, pelo preço a ser pago pela energia gerada, o ministro de Minas e Energia (MME), Alexandre Silveira, já afirmou que tem uma visão “intransigente” sobre o assunto, a favor do término da obra. A decisão sobre a usina está na pauta da próxima reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), como mostrou o Estadão/Broadcast, prevista para este mês.



Angra 3 começou a ser construída em 1981, ainda no regime militar. Cerca de 65% do projeto já foi executado e o seu término ainda irá exigir R\$ 23 bilhões em investimentos. Foto: Fabio Motta/Estadão

No estudo, a EPE, empresa pública que presta serviços ao MME, fez várias simulações de impacto entre 2031, quando a usina entraria em operação, e 2071, ao término do contrato de concessão. Procurada, a EPE disse que o estudo está sob sigilo e não pode comentar. Já o MME confirmou que a decisão sobre a construção da usina está na pauta do CNPE.

A premissa do estudo é de que o custo de energia de Angra 3 será de R\$ 653,31 o Megawatt-hora (MWh), cálculo feito pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), levando em conta tudo que já foi gasto na obra e o que precisará ser pago para a conclusão do projeto.

Esse número é comparado ao custo de outras fontes de energia (veja mais abaixo), indicando se o consumidor terá um gasto maior ou não. Em todas as simulações feitas com fontes disponíveis no Brasil, o consumidor pagaria a mais, com contas que vão de R\$ 21,09 bilhões a R\$ 61,55 bilhões em 40 anos.

Simulações de impacto

O estudo da EPE servirá de embasamento para a decisão do CNPE, que é presidido pelo ministro Silveira e conta com a participação de diversos ministérios, entre eles a Casa Civil e o Ministério da Fazenda. O documento, ainda sigiloso, mostra os impactos:

- **Termelétricas a gás - R\$ 21,09 bilhões:** Compara o custo da energia de Angra 3 com leilões realizados para contratar termelétricas a gás, que tiveram preço médio de R\$ 468,09 o MWh. Essa comparação é considerada a mais coerente em relação à nuclear por interlocutores do setor ouvidos pela reportagem, já que as termelétricas a gás podem gerar energia “firme”, ou seja, durante todos os dias do ano, 24 horas por dia, assim como as usinas nucleares. O custo a mais para os consumidores, com a conclusão de Angra 3, seria de R\$ 21,09 bilhões na conta de luz, entre 2031 e 2071.
- **Ambiente regulado (R\$ 34,69 bilhões):** Compara o custo de energia de Angra 3 com o custo médio no Ambiente de Contratação Regulada (ACR), ou seja, o custo para as distribuidoras de energia, fixado em R\$ 348,72 o MWh em 2023. O custo a mais para os consumidores, nesse caso, seria de R\$ 34,69 bilhões entre 2031 e 2071.
- **Angra 1 e Angra 2 (R\$ 34,83 bilhões):** A EPE comparou o preço de Angra 3 com a energia gerada pelas usinas nucleares de Angra 1 e Angra 2, que têm preço médio de R\$ 347,50 o MWh. O custo a mais para os consumidores de Angra 3 em relação a essas usinas seria de R\$ 34,83 bilhões no período.
- **Leilões de reserva (R\$ 39,81 bilhões):** Compara o custo de Angra 3 com os leilões de energia de reserva realizados no País entre 2008 e 2023. Nesses leilões, que tiveram preço médio de R\$ 303,80 o MWh, são contratados projetos com objetivo de poupar água dos reservatórios das hidrelétricas. O custo a mais para os consumidores com Angra 3 seria de R\$ 39,81 bilhões.
- **Planejamento energético (R\$ 42,37 bilhões):** Compara o custo de Angra 3 com o chamado “custo marginal de expansão do sistema elétrico” – ou seja, com que está previsto para entrar no sistema elétrico brasileiro nos próximos dez anos, em todas as fontes de energia, com preço médio do MWh estimado em R\$ 282,26. O custo a mais para os consumidores seria de R\$ 42,37 bilhões.

- Mercado livre (R\$ 61,55 bilhões): Compara o custo de Angra 3 com os preços do chamado Ambiente de Contratação Livre (ACL), que tem custo de R\$ 112,88 o MWh. No mercado livre, a energia é negociada considerando todas as fontes, incluindo as renováveis, que não são “firmes” como a nuclear, ou seja, possuem intermitência, como a solar (quando anoitece) e a eólica (quando não há ventos). Nesse caso, o custo a mais para os consumidores chega a R\$ 61,55 bilhões.
- Fontes nucleares internacionais (de -R\$ 65,96 bi a +R\$ 40,72bi) - A EPE comparou o custo da energia de Angra 3 com a de outras usinas nucleares internacionais. Em dois casos, Angra 3 seria mais barata, por já ter parte da obra avançada e ser de tecnologia mais antiga. Na comparação com usinas começando do zero e com tecnologia de ponta ocidentais, o consumidor brasileiro teria economia com Angra 3 de R\$ 65,96 bilhões e R\$ 15,43 bilhões, a depender das condições de financiamento. Em outros dois casos, incorporando usinas de todo o mundo, Angra 3 seria mais cara, em R\$ 18,26 bi e R\$ 40,72 bilhões. As condições de financiamento e de remuneração de capital têm grande influência sobre os custos.

EPE vê ‘benefícios indiretos’

No estudo, a EPE ressalta que há efeitos benéficos indiretos com a construção de Angra 3, mas que não são mensuráveis. Entre eles, a não emissão de gases de efeito estufa pela fonte nuclear, a geração de empregos de alta qualificação, além do estímulo à indústria nuclear e a segurança ao sistema elétrico, por ser uma fonte de geração “firme”, capaz de gerar energia 24 horas por dia, durante todos os 365 dias no ano.

O BNDES, por sua vez, calculou que o custo para o abandono do projeto é de R\$ 21 bilhões, muito próximo ao valor estimado para a conclusão, de R\$ 23 bilhões. Sem finalizar a obra, haveria prejuízo de R\$ 9,2 bilhões em financiamentos já concedidos pela Caixa e o próprio BNDES, R\$ 2,5 bilhões com rescisão de contratos, R\$ 1,1 bilhões com devolução de incentivos fiscais, além de R\$ 940 milhões para desmobilização de obras e R\$ 7,3 bilhões de custo de oportunidade sobre o capital investido.

Especialistas, contudo, explicam que, no caso do abandono, o prejuízo não seria arcado pelos consumidores de energia, mas pelos atores envolvidos no projeto. No caso da conclusão, todo o custo seria repassado para a conta de luz, o que ajuda a entender o valor elevado do MWh.

‘Encargo de política nuclear’

Para o presidente da Associação dos Grandes Consumidores de Energia e Consumidores Livres (Abrace), Paulo Pedrosa, a conclusão da usina, com a obrigação de compra da energia pelos consumidores, seria o equivalente a criação de um novo “encargo” para custear o desenvolvimento da indústria nuclear no Brasil.

“O problema do setor elétrico, do custo da energia, não está apenas nos encargos visíveis e nos jabutis, impostos pelo legislativo, ele está também nos encargos invisíveis. A retomada de Angra 3 paga pelos consumidores seria um encargo de política nuclear. E isso tem potencial de transferir para o consumidor inclusive prejuízos privados”, diz.

Na visão do ex-diretor geral da Aneel e ex-presidente do grupo Light, Jerson Kelman, Angra 3 seria útil ao sistema, por gerar energia “firme”, que traria mais previsibilidade ao sistema elétrico. O problema, aponta, é que existem alternativas mais baratas. Por isso, o melhor é abandonar o projeto.

“Usinas nucleares não emitem gases de efeito estufa e geram continuamente, ao contrário das fontes eólica e solar, que são intermitentes. Se estivesse funcionando, Angra 3 seria útil para o sistema elétrico. Como não está, cabe perguntar se concluí-la seria a alternativa de mínimo custo para o consumidor de eletricidade. A resposta é não”, afirma.

Tanto Pedrosa quanto Kelman entendem que, se é vontade do governo fomentar o setor, que o custo seja financiado pelo Tesouro.

“Se existe uma vontade nacional em relação à energia nuclear, isso é uma decisão legítima, mas deveria ser tomada no Orçamento da União”, diz Pedrosa. “O custo extra deveria ser arcado pelos contribuintes e não pelos consumidores. Dado o aperto fiscal, trata-se de hipótese altamente improvável”, completa Kelman.

Histórico de Angra 3 e o vaivém das obras

Angra 3 é considerada uma usina nuclear de tecnologia defasada, já que foi projetada nos anos 1970 e começou a ser construída em 1981, ainda no regime militar. Com potência instalada de 1,4 GW, cerca de 65% do projeto já foi executado e o seu término ainda irá exigir R\$ 23 bilhões em investimentos, segundo estudo do BNDES, incluindo o financiamento da obra, compra de equipamentos e contratação de serviços especializados de engenharia.

Em 1984, as obras foram interrompidas, em função da crise econômica no Brasil, que provocou um forte aumento dos custos de financiamento da projeto. Em 2002, após a crise de fornecimento de energia no governo Fernando Henrique Cardoso, o CNPE editou uma resolução estabelecendo novos critérios para a finalização da obra.

No segundo governo Lula, em 2009, o projeto foi retomado, com previsão de término em 2016 e fixação de preço em R\$ 148,65 o MWh (valor nominal, da época). Em 2015, contudo, com atrasos nas obras, houve nova interrupção, com rescisão de contratos motivada por investigação de corrupção pela Operação Lava Jato.

Em 2018, no governo Temer, uma nova resolução do CNPE determinou novo preço para usina, de R\$ 480 o MWh. Em 2019, já no governo Jair Bolsonaro, o projeto foi qualificado para o Programa de Parceria de Investimentos (PPI) e um comitê interministerial foi criado para definir um novo modelo de negócios para alavancar o empreendimento.

Em 2021, resolução definiu as diretrizes para que um novo preço de energia da usina fosse calculado, a partir de estudos do BNDES e da EPE, que também criou um grupo de trabalho para estudar a obra e seus impactos aos consumidores.

Em 2022, com a capitalização da Eletrobras, foi criada a Empresa Brasileira de Participações em Energia Nuclear e Binacional (ENBpar), que ficou responsável pela Eletronuclear, estatal que faz a gestão das usinas Angra 1, 2 e também de Angra 3. Procurada pela reportagem, a Eletronuclear afirmou que não teve acesso ao estudo da EPE.

Disputa política e Eletrobras

O imbróglgio em torno da obra de Angra 3 também envolve a participação do governo federal na Eletrobras. Isso porque a Eletrobras deixou de ser controlada pelo governo em 2022, com a desestatização da empresa, mas ela ainda detém 35% das ações da Eletronuclear.

Como mostrou o Estadão, o governo negocia trocar parte das ações que tem na Eletrobras para assumir o controle total da Eletronuclear. Com a permuta, aumentaria também o número de cadeiras a que tem direito no conselho de administração da Eletrobras. Hoje, a União possui 43% das ações da Eletrobras, mas com direito a apenas 3 das 10 cadeiras no conselho.

A iniciativa, segundo interlocutores ouvidos pela reportagem, seria extremamente lesiva para o governo federal e é vista com maus olhos também pelo Ministério da Fazenda.

A Eletrobras, hoje uma corporação privada, iria “se livrar” de sua participação na Eletronuclear, responsável pela obra problemática de Angra 3. O governo teria mais assentos no conselho da Eletrobras, mas que serviriam apenas para indicações políticas, já que a Eletrobras continuaria tomando decisões pela lógica de mercado, já que virou uma corporação, sem a influência do MME.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/01/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

BRASIL FOI O PAÍS PARA O QUAL A CHINA MAIS AUMENTOU AS EXPORTAÇÕES

Pequim aumentou as vendas para o Brasil e diminuiu ligeiramente as importações em 2024

Por Assis Moreira, Valor — Genebra



Exportações chinesas — Foto: AP Photo

A China anunciou hoje que seu saldo comercial bateu o recorde de quase US\$ 1 trilhão em 2024, mesmo em meio a uma onda protecionista que atinge boa parte dos produtos chineses.

As estatísticas chinesas confirmam que o Brasil foi país para o qual a China mais aumentou as exportações em 2024. Suas vendas para o mercado brasileiro cresceram 22% e alcançaram US\$ 72 bilhões. Em seguida, vieram altas de exportações

para Vietnam (17,7%), Indonésia (17,6%) e Malásia (16,1%).

De outro lado, a China desta vez importou -3,5% do Brasil, num total de US\$ 116 bilhões, pela sua estimativa.

Nada menos de 77% das exportações brasileiras são de soja, minério de ferro e petróleo para o mercado chinês. Os dados de Pequim mostram a evolução de volume e preços desses produtos.

No geral, no caso da soja as importações aumentaram 6,5% em volume, mas os chineses gastaram -10,9% nas compras. Com minério de ferro, o volume comprado aumentou 4,9%, mas o preço baixou 2,5% em relação ao ano anterior. Em petróleo, tanto caiu em volume (-1,9%) como em valor (-3,9%).

De outro lado, a exportação chinesa de siderúrgicos deu globalmente um salto de 22,7% em volume, mas com preço menor (-1,1%), o que o manteve atrativo nos mercados internacionais.

O superavit do Brasil no comércio com a China foi de US\$ 44 bilhões no ano passado, pelos cálculos de Pequim. É muito maior que os US\$ 31,3 bilhões de saldo pelas estatísticas brasileiras.

Pelos dados do Ministério da Indústria e Comércio (MIDC), o Brasil exportou para a China 95,9 bilhões, numa baixa de 9,3%, e importou US\$ 64,6 bilhões, com alta de 19,8%.

É normal a diferença entre as estatísticas de países, dependendo de como calculam a entrada dos produtos. O Brasil reúne as vendas e compras de China, Macau e Hong Kong. Provavelmente os chineses levam em conta produtos que passam antes por outros portos no exterior, antes de chegar ao destino final em seu mercado. A diferença tem a ver também com inclusão ou não de taxas.

No total, em 2024 a China exportou para o mundo todo US\$ 3,58 trilhões e importou US\$ 2,59 trilhões, com saldo de US\$ 900 bilhões (o recorde anterior foi em 2022, de US\$ 838 bilhões).

A China é a maior nação comerciante do planeta (soma de exportações e importações). E na medida em que a economia doméstica sofre, o país tenta aumentar ainda mais as exportações, elevando os sinais de alertas em outros mercados, e não apenas nos EUA.

Os chineses se dizem preparados para a política protecionista que Donald Trump ameaça impor desde que assuma a Casa Branca, no dia 20, no que poderá resultar numa nova guerra tremenda no comércio global.

Com o mercado dos EUA ainda mais fechado, restará aos chineses tentar desviar mercadorias para outros mercados – incluindo o Brasil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/01/2025

SUPERÁVIT COMERCIAL CHINÊS SOBE PARA US\$ 1 TRI À ESPERA DA POSSE DE TRUMP

Valor dos embarques cresceu em quase todos os meses do ano passado, ultrapassando as máximas de 2022, durante a pandemia.

Por Bloomberg



Superávit de US\$ 100 bi pode virar rotina, diz estudo — Foto: Divulgação

O superávit comercial da China disparou no ano passado para um recorde, enquanto os exportadores correram para compensar a fraca demanda interna e se antecipar ao retorno do presidente eleito Donald Trump à Casa Branca.

O superávit foi um inédito US\$ 992 bilhões em 2024, de acordo com um comunicado da administração alfandegária divulgado na segunda-feira. Esse número

foi 21% maior em relação ao ano anterior e foi impulsionado por exportações recordes e importações fracas.

O valor dos embarques cresceu em quase todos os meses do ano passado, ultrapassando as máximas de 2022, durante a pandemia. A forte demanda do exterior ajudou a fornecer crescimento a uma economia doméstica que enfrenta uma crise habitacional contínua e consumo fraco, embora esse suporte agora enfrente desafios externos.

As exportações aumentaram quase 11% para US\$ 336 bilhões em dezembro, o segundo maior mês já registrado, e atrás apenas de dezembro de 2021, quando as empresas chinesas experimentaram um aumento de demanda gerada pela pandemia. As remessas de saída para todo o ano alcançaram US\$ 3,6 trilhões. As importações cresceram 1% no último mês e 1,1% no ano todo.

“Olhando para os próximos meses, esperamos que a antecipação das exportações para antecipar tarifas continue a estimular as vendas ao exterior, semelhante à tendência observada durante a primeira guerra comercial EUA-China”, disse David Qu, economista da Bloomberg Economics.

Este pode ser um dos últimos pontos altos para o comércio chinês, pelo menos diretamente com os EUA, com Trump prometendo impor tarifas ainda mais altas sobre produtos chineses quando assumir o cargo na próxima semana. Tarifas punitivas podem levar empresas chinesas a redirecionar suas exportações, inundando outros mercados com produtos baratos e ampliando as tensões comerciais.

“Os exportadores provavelmente anteciparam uma potencial guerra comercial para ocorrer em 2025 e aceleraram as entregas para evitar tarifas mais altas no futuro,” disse Zhiwei Zhang, economista-chefe da Pinpoint Asset Management. “A questão-chave a ser observada são as políticas de Washington DC nas próximas semanas e as reações políticas de Pequim.”

As exportações para os EUA subiram para o nível mais alto em mais de dois anos em dezembro, atingindo quase US\$ 49 bilhões e elevando o total anual para US\$ 525 bilhões.

Apesar de embarcar quantidades recordes de produtos, os exportadores chineses têm recebido menos dinheiro por suas mercadorias, pois os preços de exportação caem há mais de um ano, à medida que a deflação na China piora e reduz os custos dos produtos. O resultado é que o crescimento no volume do comércio chinês tem superado o valor, com o volume total de exportações aumentando 7,3% até novembro, de acordo com o Ministério dos Transportes, mais rápido que o aumento de 5,4% nos valores.

Isso pode ser visto no porto de Xangai, que no ano passado se tornou o primeiro no mundo a movimentar o equivalente a mais de 50 milhões de contêineres de 20 pés. O porto processou 51,5 milhões de contêineres no ano passado, quase 5% a mais do que em 2023 e 19% acima de 2019, o ano anterior à pandemia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/01/2025

ESTAGNADO, SETOR PETROQUÍMICO ESTÁ SOB PRESSÃO

Ciclo de baixa, importação e custo do gás podem acelerar fechamento de mais fábricas no país

Por Luiz Fernando Figliagi e Stella Fontes — De São Paulo



Cordeiro, da Abiquim: “Déficit de US\$ 50 bi das fabricantes brasileiras em 2024” — Foto: Gabriel Reis/Valor

O ciclo de baixa atípico enfrentado pela indústria petroquímica global elevou os riscos de fechamento de fábricas no Brasil. Pressionado por importações crescentes, que já respondem por 45% do consumo aparente nacional, o setor tem assistido ao maior distanciamento, em termos de competitividade, entre o produto brasileiro e o importado, diante do custo mais alto de matérias-primas e energia no mercado local.

Tendência sobretudo na Europa - gigantes como Shell e Petroineos anunciaram que vão fechar refinarias na Alemanha e na Escócia em 2025, respectivamente -, a suspensão ou encerramento de operações industriais, em meio à sobreoferta desencadeada por China e Estados Unidos, também têm sido adotados por produtores no país, como Unigel e Rhodia (Solvay), e são analisados por outras companhias aqui instaladas, incluindo a Braskem.

“A indústria química brasileira está pressionada, com seu déficit aumentando, a petroquímica perdendo o produtor de polietileno e participação de mercado no Brasil. Pior do que isso, são os investimentos e o uso da capacidade instalada cada vez menores”, afirma João Luiz Zuñeda, sócio-fundador da consultoria MaxiQuim.

Enfrentando a mais grave crise financeira de sua história, a Unigel suspendeu há mais de um ano as atividades nas duas fábricas de fertilizantes que arrendou da Petrobras - com breve retorno em uma das plantas -, depois que os preços da ureia caíram no mercado internacional. Considerando os valores cobrados pelo gás natural, usado como matéria-prima e entregue pela própria estatal, as operações se tornaram deficitárias.

A companhia, que está a caminho de executar um plano de recuperação extrajudicial que dá aos credores 50% de seu capital, paralisou ainda, temporariamente, as operações de acrilonitrila e de metilmetacrilato, usados na produção de plásticos e fibras e em tintas e resinas, respectivamente, devido ao excesso de capacidade global que pressiona preços. Procurada, a companhia não comentou o assunto.



A Solvay, dona da Rhodia, também reviu operações no Brasil e decidiu encerrar as atividades na linha de bisfenol, usado na fabricação de determinados tipos de plástico e resinas epóxi, no complexo industrial de Paulínia (SP). A decisão coincide com o início de operação de uma megafábrica do insumo na China, que estabeleceu, em seu plano estratégico de longo prazo, se tornar autossuficiente em uma ampla cesta de produtos químicos e petroquímicos.

Procurada, a companhia confirmou a decisão de interromper a produção e as operações comerciais de bisfenol em Paulínia. “Essa decisão faz parte de uma revisão estratégica do portfólio da empresa, alinhada ao seu compromisso de crescimento sustentável no segmento de produtos químicos essenciais”, informou, em comunicado.

“A companhia opta por direcionar seus investimentos futuros para outras linhas de produtos que atendam às demandas dos seus clientes. A Rhodia também reforça que nenhuma posição de trabalho será afetada na fábrica, havendo apenas remanejamentos internos”, acrescentou.

Única fabricante na América Latina de HPMC (hidróxiopropilmetilcelulose), usada para aumentar a viscosidade de uma série de produtos, inclusive alimentos e medicamentos, a Fortal Química informou em junho a paralisação de suas atividades por tempo indeterminado em Candeias, na Bahia.

Em nota, a empresa, que pertence ao grupo Formitex, que atua ainda nos mercados de papéis, infraestrutura logística e portuária e combustíveis, entre outros, informa que, “apesar de posicionada estrategicamente no mercado nacional [...] não foi capaz de ser competitiva com produtos importados que entram no mercado nacional a preços abaixo dos custos, prejudicando as atividades, a continuidade da produção e manutenção de empregos”.

“Grandes mercados, como EUA e União Europeia, adotaram medidas protetivas deste cenário predatório, de modo que economias abertas como os países da América Latina, sobretudo o Brasil, tornaram-se destino certo para excedentes de produção de países asiáticos, abalando diferentes segmentos da economia nacional”, afirmou, em nota.

Na Braskem, ainda não há decisão tomada sobre fechamento ou suspensão de operações, mas essa é uma possibilidade em avaliação. A grande dificuldade, no caso da petroquímica, é que sua produção é integrada, em particular no Brasil e no México, o que torna mais complexa uma decisão nesse sentido.

Ainda assim, o novo presidente da Braskem, Roberto Ramos, disse ao Valor que a alternativa vai ser analisada, entre outras medidas de plano de ação considerado urgente, diante da nova dinâmica da indústria petroquímica global - com ciclos de baixa mais longos e de alta, mais curtos, em meio ao encarecimento da energia na Europa e a maior oferta por parte da China.

“Não tem nenhuma planta industrial no mundo que tenha direito divino à existência. As plantas, no mundo inteiro, que não forem energeticamente eficientes ou mudam o seu consumo de energia ou têm de ser substituídas por outras eficientes”, afirmou. Procurada, a Braskem informou que segue focada nas operações que gerem valor, mas ainda não tomou “nenhuma decisão em relação à descontinuidade operacional de alguma de suas unidades”.

A indústria química brasileira como um todo não ficou ilesa às pressões vindas do exterior. O ciclo de baixa deve perdurar, segundo consultorias, até 2027. A adição de novas fábricas principalmente na China, junto aos custos elevados de energia e matéria-prima na Europa, são alguns dos fatores que devem seguir pressionando o setor.

A crise no mercado petroquímico mundial resultou de uma sobrecapacidade de produção em relação à demanda, com um adicional de capacidade de 20% no ciclo atual que gerou uma pressão de baixa de preços, explica André Passos Cordeiro, presidente-executivo da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim).



O conflito entre Rússia e Ucrânia, que interferiu nos preços do gás natural e do etano, especialmente na Europa, contribuiu para o momento difícil da indústria. Segundo relatório da Abiquim, o déficit comercial voltou a crescer e deve encerrar 2024 em US\$ 50,1 bilhões, resultado de importações estimadas em US\$ 65,1 bilhões e exportações de US\$ 15 bilhões. O saldo negativo, se confirmado, terá evoluído 7,5% frente a 2023 em valor e 16,3% em volume.

Conforme Cordeiro, nos próximos anos, espera-se que o setor tenha um recuo ainda maior de produção, mesmo com a manutenção do Regime Especial da Indústria Química (Reiq) e a recente elevação temporária da alíquota do Imposto de Importação, do intervalo de 7,6% a 12,6% para 20%, válido para uma cesta de 30 produtos.

Considerando os químicos de uso industrial, o crescimento estimado para a produção em 2024 é de 1,1%, insuficiente para elevar a taxa média de utilização nas fábricas químicas, que permanece em 64% - logo, com ociosidade de 36% - níveis mais baixos da história.

“A perspectiva é que o ciclo iniciado em 2020 se estenda até 2027 ou 2029. Então, teremos quase dez anos de ciclo de baixa na indústria, por conta dessa lógica de um dos ‘players’, a China, de colocar nova capacidade independente do mercado suportar”, afirma o dirigente.

No Brasil, segundo Cordeiro, o governo já teria se dado conta dessa pressão, mas, mesmo com a manutenção do Reiq e a elevação da alíquota do Imposto de Importação, medidas antidumping também são necessárias. Em sua leitura, da mesma forma que a China decidiu ser um grande “player” no mercado de equipamentos para geração de energia eólica e solar, o país asiático pretende se tornar um formador de preços de produtos químicos.

Conforme Zuñeda, da MaxiQuim, a indústria instalada no país está sofrendo com a importação de produtos que ela consegue produzir e medidas de curto prazo não serão suficientes.

“Esse curto prazo vai acabar deixando escuro o pensamento a longo prazo. Essa competição com ‘players’ internacionais é grande e acaba influenciando o investimento, emprego, produção, tanto no plástico quanto no setor químico”, afirma.

Fatores internos, como a elevação de um ponto percentual na taxa Selic, de 11,25% para 12,25%, no começo de dezembro, também colocam pressão por afetarem a força de consumo, segundo Zuñeda. A sinalização de que as próximas duas reuniões do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central podem resultar em aumento de mais um ponto percentual também interferem nas perspectivas para 2025.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 13/01/2025

FUSÕES E AQUISIÇÕES CRESCEM 27% E SUPERAM R\$ 178 BI EM 2024, MAS FICAM LONGE DO PICO PRÉ-PANDEMIA

Levantamento da RGS Partners aponta que números permaneceram abaixo do auge registrado no ciclo de 2020 a 2022, quando a média anual foi de 222 transações e R\$ 245 bilhões

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

O mercado de fusões e aquisições (M&A, na sigla em inglês) no Brasil apresentou sinais claros de recuperação em 2024, após a desaceleração vivida em 2023. Dados preliminares divulgados com exclusividade ao Valor pela boutique RGS Partners revelam que o número de transações cresceu 27% no comparativo anual, totalizando 160 negócios, enquanto o valor transacionado atingiu R\$ 178 bilhões, um salto de 41%.

Na metodologia do levantamento, foram consideradas transações com valor divulgado igual ou superior a R\$ 50 milhões, envolvendo vendedor sediado no Brasil, e que incluem aquisições, fusões, vendas de participação ou de ativos.



A Âmbar, empresa do grupo J&F, foi uma das que mais movimentaram o mercado de fusões e aquisições na área de energia — Foto: Reprodução

Apesar dos avanços, os números ainda permanecem abaixo do auge registrado no ciclo de 2020 a 2022, quando a média anual foi de 222 transações e R\$ 245 bilhões. A análise dos dados mostra que a recuperação perdeu força no segundo semestre de 2024. Houve uma queda de 5% no número de transações em relação ao primeiro semestre, embora

o volume transacionado tenha registrado um aumento de 7%.

André Levy, sócio e diretor de operações da RGS Partners explica que os dados confirmam a retomada da atividade comparada a 2023, porém com um primeiro semestre mais forte do que o segundo semestre do ano anterior.

“Isso está muito relacionado à estabilidade macroeconômica e à maior previsibilidade dos juros observadas no primeiro semestre, o que facilitou a convergência entre compradores e vendedores em termos de ‘valuation’. No entanto, um ponto que chamou atenção foi a ausência de aceleração no segundo semestre em comparação ao primeiro. O volume de negócios permaneceu praticamente estável. Essa combinação com a recente instabilidade econômica deixa uma pulga atrás da orelha se 2025 conseguirá manter esse patamar ou se enfrentará uma nova queda”, diz Levy.

Em número de transações, setores como varejo e consumo, que cresceu de sete para 14 transações; indústrias, que subiu de 18 para 26, e materiais, que avançou de 12 para 19, apresentaram aumentos expressivos em comparação a 2023.

Já o segmento de tecnologia permaneceu com maior número de negócios, totalizando 39 transações, ou 24% do total. Na sequência, aparecem os setores industriais (26 transações, 16%) e energia/utilities (25 transações, 16%).

Já quando se trata de valores transacionados, energia e utilities foram os grandes motores do crescimento em 2024. O setor respondeu por mais de um terço do total, somando R\$ 64 bilhões, seguido de perto por indústrias, que também tiveram papel relevante no volume geral.

Entre os exemplos, BP bioenergia que comprou a totalidade da bp bunge, de etanol, a BlackRock que comprou energias solares e adquiriu uma fatia da Brasol. A Auren arrematou a AES Brasil por cerca de R\$ 7 bilhões. Já a Âmbar, braço de energia da J&F, adquiriu pequenas hidrelétricas da Cemig, usinas a biomassa da Engie, térmicas da Eletrobras da Copel e entrou no mercado de distribuição de energia. Além disso, o grupo dos irmãos Batista ingressou no setor de óleo e gás com a compra da Fluxus, com operações na Argentina, e da Pluspetrol Bolívia.

Outro destaque é a Vibra, que já detinha 50% da Comerc e em 2024 anunciou a aquisição da outra metade da companhia. Clarissa Sadock, vice-presidente de Energia Renovável na Vibra, explica que a empresa viu valor em antecipar a compra para reforçar a plataforma multienergia.

“O retorno financeiro foi vantajoso nesta aquisição, um momento de redução de risco com ativos construídos e contratados. São mais de 100 parques entre eólico, solar e geração distribuída”, diz Sadock. Em 2025 tem muita coisa para ser feita, mas o foco será no crescimento orgânico.

Márcio Santiago, head de energia e infraestrutura no Brasil da boutique de investimentos Araújo Fontes, demonstra otimismo em relação a 2025. Ele acredita que a demanda estrutural por infraestrutura no país ainda é significativamente baixa, o que deve continuar impulsionando a necessidade de novos investimentos.

Segundo o especialista, mesmo com o aumento da curva de juros, os leilões de rodovias e portos seguem em andamento, os projetos de geração de energia continuam com forte dinamismo, e os leilões de transmissão atraem grande interesse de investidores, especialmente em lotes com “capex” (investimento) bilionário. Além disso, o setor de água e saneamento mantém sua trajetória de crescimento, impulsionado pela universalização dos serviços exigida pelo marco regulatório e pelas privatizações recentes.

“Da mesma forma, as consolidações em petróleo e gás — sobretudo as “Junior oils” — não deixaram de acontecer, nem os armadores perderam apetite por comprar o controle de plataformas de concessões portuárias, vide Wilson Sons e Santos Brasil. Todos estes são setores com investimentos de muito longo prazo e seus investidores olham menos o curto prazo do que o longo prazo (25-30 anos).

Embora 2024 tenha mostrado sinais de melhora para o mercado de M&A no Brasil, a perspectiva para 2025 ainda é incerta. A head de research do Santander, Aline Cardoso, faz um alerta sobre as projeções para o próximo ano. Com uma previsão de crescimento do PIB de 1,8%, taxa Selic mantida em 14,5% e o dólar estabilizado em torno de R\$ 6 até o final do ano, o banco projeta um cenário mais difícil para o mercado de ações. A executiva destaca a possibilidade de um aumento nos resgates de fundos de ações, combinado com uma redução no fluxo de entrada de investidores estrangeiros, o que pode trazer dificuldades ao setor.

“Temos o fator Trump, que tira liquidez de mercados emergentes. Também podemos ter uma guerra com a China, que acaba impactando o preço de commodities”, diz. “Estou trabalhando em minhas estimativas com menos crescimento, mais inflação e mais juros, combinação que não é boa para o mercado de ações”, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/01/2025

CONTÊINER É CARGA QUE MAIS CRESCE NAS FERROVIAS, MAS AINDA É 1% DO TOTAL

Movimentação de produtos por via férrea avançou 3,07% entre janeiro e novembro de 2024

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Categoria, que inclui as cargas da indústria, ainda representa uma parte ínfima (1,22%) do total transportado por ferrovias — Foto: Pixabay

A movimentação de carga nas ferrovias brasileiras avançou 3,07% em 2024, entre janeiro e novembro, na comparação com o mesmo período do ano passado. O volume somou 364,46 bilhões de TKU (tonelada por quilômetro útil). O tipo de carga que mais avançou no ano passado foi o contêiner, com aumento de 8,96%. Porém, a categoria, que inclui as cargas da indústria, ainda representa uma parte

ínfima do total: 4,44 bilhões de TKU, ou 1,22% — contra 1,15% em 2023. Os dados são da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários).

O minério de ferro é a principal carga do modal, com 66,67% do volume transportado em 2024, até novembro. Na sequência, vem o setor agrícola, com 26,16% do total. O segmento teve crescimento anual de 2,45% no período, abaixo da média de 2023. Os combustíveis tiveram uma retração de 2,48% entre janeiro e novembro de 2024, em relação ao ano anterior,

O minério de ferro é a principal carga do modal, com 66,67% do volume transportado em 2024, até novembro. Na sequência, vem o setor agrícola, com 26,16% do total. O segmento teve crescimento anual de 2,45% no período, abaixo da média de 2023. Os combustíveis tiveram uma retração de

2,48% entre janeiro e novembro de 2024, em relação ao ano anterior, e representaram uma fatia de 1,9% do volume global.

A participação da ferrovia nas aeronaves também teve avanço. A relação entre a carga ferroviária destinada aos portos e o total das exportações brasileiras foi de 60,34% em 2024, até novembro, contra 59,38% no ano anterior. No complexo portuário de Santos, o modal representou 49,23%, ante 49,36% em 2023.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/01/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

MERCADO FINANCEIRO PROJETA INFLAÇÃO DE 5% EM 2025

Para 2026, o boletim também projeta um ligeiro aumento na inflação para 4,05, ante os 4,03 da semana anterior

Por Luciano Nascimento - Repórter da Agência Brasil



Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

O mercado financeiro aumentou ligeiramente a projeção da inflação para este ano. A edição do Boletim Focus desta segunda-feira (13) projeta um índice, medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), em 5%, ante os 4,99% da semana passada. Há quatro semanas a projeção era 4,6% para 2025.

A pesquisa Focus é realizada por economistas do mercado financeiro e divulgada semanalmente pelo Banco Central (BC). Para 2026, o boletim também projeta um ligeiro aumento na inflação para 4,05, ante os 4,03 da semana anterior.

No ano passado, o IPCA, que leva em conta a variação do custo de vida de famílias com rendimento de até 40 salários mínimos, fechou em 4,83%, acima do teto da meta prevista para 4,5%.

Desde 1999, quando o Brasil passou a adotar o regime de metas de inflação, o IPCA, considerado a inflação oficial do país, ultrapassou oito vezes o limite máximo da meta. A último registro foi no ano passado, segundo dados divulgados na última sexta-feira (10) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Para 2027, a projeção do mercado financeiro é inflação de 3,9% e para 2028, de 3,56%.

Em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) – a soma dos bens e serviços produzidos no país – o boletim manteve a projeção de crescimento para 2025 da semana passada. Segundo o mercado financeiro, o PIB no próximo ano deve ficar em 2,02%. Para 2026, a projeção é crescimento de 1,8%. Já para 2027 e 2028, a projeção de expansão do PIB é 2%, para os dois anos.

Taxa de juros

Em relação à taxa básica de juros, a Selic, o Boletim Focus manteve a projeção da semana passada de 15%, para 2025. Há quatro semanas a projeção era de 14%. Para 2026, a estimativa do mercado financeiro é que a Selic fique em 12%. Para 2026 e 2027, as projeções são de que a taxa fique em 10,25% e 10%, respectivamente.

Para alcançar a meta de inflação, o Banco Central usa como principal instrumento a taxa básica de juros, a Selic, definida em 12,25% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom).

No final do ano passado, o colegiado aumentou a Selic em 1 ponto percentual (p.p), com a justificativa de que a reação do mercado financeiro ao pacote fiscal do governo federal tornou o cenário inflacionário mais adverso, demandando uma política “ainda mais contracionista”.

As reações negativas do mercado financeiro ao pacote de corte de gastos, anunciados pelo governo em novembro do ano passado, fez com que o dólar saltasse, ultrapassando o patamar dos R\$ 6 pela primeira vez na história.

Ainda de acordo com o Copom, o cenário mais adverso para a convergência da inflação à meta para 2025, de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5% a 4,5% pode demandar novos aumentos de 1 ponto percentual na Selic nas próximas duas reuniões do comitê: em janeiro, nos dias 28 e 29, e em março, nos dias 18 e 19.

Quando o Copom aumenta a taxa básica de juros a finalidade é conter a demanda aquecida, e isso causa reflexos nos preços porque os juros mais altos encarecem o crédito e estimulam a poupança.

Mas, além da Selic, os bancos consideram outros fatores na hora de definir os juros cobrados dos consumidores, como risco de inadimplência, lucro e despesas administrativas. Desse modo, taxas mais altas também podem dificultar a expansão da economia.

Quando a taxa Selic é reduzida, a tendência é que o crédito fique mais barato, com incentivo à produção e ao consumo, reduzindo o controle sobre a inflação e estimulando a atividade econômica.

Câmbio

Em relação ao câmbio, a previsão de cotação do dólar ficou em R\$ 6,00 para 2025. No fim de 2026, a previsão é que a moeda norte-americana também fique em R\$ 5,40. Para 2026, o câmbio também deve ficar, de acordo com o Boletim Focus, em R\$ 6,00, um aumento em relação aos R\$ 5,90 projetados na semana passada. Para 2027, a projeção é R\$ 5,82 para o dólar e R\$ 5,88, para 2028.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 13/01/2025

LULA SANCIONA LEI SOBRE EXPLORAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA NO MAR

Presidente vetou incentivo a termelétricas

Por Luciano Nascimento - Repórter da Agência Brasil



Geração eólica no mar pode acelerar transição energética no Brasil. Foto: Reuters/Phil Noble© REUTERS/Phil Noble

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou o projeto de Lei nº 576, de 2021, que trata do aproveitamento da geração de energia elétrica no mar, a chamada offshore. A lei estabelece diretrizes para o aproveitamento para a geração de energia em áreas sob domínio da União, como o mar territorial, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental.

Entre outros pontos, o texto determina que a exploração offshore de energia se dará por meio de contratos de autorização ou concessão.

Caberá ao Poder Executivo definir os locais para receber as atividades de geração de energia offshore, chamados de prismas. Segundo o texto, a cessão pode ocorrer por meio da oferta permanente ou da oferta planejada.



No primeiro caso, o poder público delimita áreas para exploração a partir da solicitação dos interessados, na modalidade de autorização. Já na oferta planejada, o poder público define as áreas de exploração conforme o planejamento do órgão competente. Elas são colocadas em oferta por meio de licitação, na modalidade de concessão.

As receitas geradas, provenientes de bônus de assinatura, taxas de ocupação e participação proporcional sobre a energia produzida, serão distribuídas entre União, estados e municípios, com investimentos, prioritariamente, destinados à pesquisa, inovação tecnológica e desenvolvimento sustentável.

A lei diz ainda que a geração desse tipo de energia no mar deverá ter como princípios, o desenvolvimento de novas tecnologias para viabilizar a redução de emissões de carbono durante a produção de energia, como na extração de hidrogênio; desenvolvimento local e regional, preferencialmente com investimento em infraestrutura e na indústria nacional, com ações que reduzam a desigualdade e promovam a inclusão social e a diversidade.

O texto determina a necessidade de consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades afetados pelo empreendimento offshore e estabelece exigências para o descomissionamento de empreendimentos e a restauração das áreas exploradas.

Veto

O presidente vetou trecho do projeto que determinava a contratação de incentivos para a produção de energia gerada a partir do gás natural e do carvão mineral e a prorrogação dos contratos das usinas térmicas a carvão e de PCHs (Pequenas Centrais Hidrelétricas). O chamado jabuti foi incluído no projeto durante a tramitação na Câmara dos Deputados.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 13/01/2025

EXPORTAÇÃO DE BENS DE ALTA TECNOLOGIA FOI A QUE MAIS CRESCEU EM 2024

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (13 de janeiro de 2025)

As exportações de bens de alta tecnologia foram as que mais cresceram em 2024 entre os setores industriais, com aumento de 11,5%. Segundo o detalhamento dos dados da balança comercial, divulgados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), entre os produtos que mais se destacaram no aumento das exportações no ano passado, estão aeronaves, instrumentos e aparelhos de medida e seleção e equipamentos de comunicação e peças e medicamentos.

“A boa performance do Brasil nesse segmento de alta intensidade tecnológica mostra uma evolução das exportações brasileiras, com maior valor agregado”, afirma o vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin, lembrando que quando as empresas exportam mais, elas também investem mais e ampliamos a contratação de mão de obra no país.

Com o aumento das exportações de bens de alta tecnologia, a participação desse segmento na indústria de transformação passou de 3,8% em 2023, para 4,2% em 2024. Ao todo, de acordo com os dados divulgados nesta semana, a indústria de transformação bateu recorde de exportações de US\$ 181,9 bilhões em 2024, maior valor desde o início da série histórica (1997).

O resultado positivo foi influenciado principalmente pelas maiores exportações de aeronaves e partes. Esse item apresentou aumento de exportações de 22,7%, passando de US\$ 3,6 bilhões em 2023 para US\$ 4,4 bilhões em 2024. Os principais destinos foram os Estados Unidos, com aumento de 36,2%, e União Europeia, com ampliação de 20,7%.

Também houve crescimento nas exportações de outros produtos de alta tecnologia, como instrumentos e aparelhos de medida e verificação, por exemplo, instrumentos de navegação aérea, controles de veículos e reguladores de vazão, que cresceram 15,8%. Foi registrado, ainda, aumento na exportação de equipamentos de comunicação e partes, com 10,5%, e de produtos considerados

outros medicamentos, como medicamentos contendo hormônios e compostos heterocíclicos, com 2,6%.

Já na categoria de média-alta tecnologia, embora tenha apresentado redução de 1,5% nas exportações como um todo, houve um crescimento de 2,9% em 2024 de automóveis de passageiros, passando de US\$ 4,1 bilhões em 2023 para US\$ 4,3 bilhões em 2024. O detalhamento mostra a ampliação das exportações de automóveis para Argentina (54%), Colômbia (16,8%), Uruguai (8,6%) e Paraguai (10,5%).

A indústria de baixa tecnologia, onde se enquadram, por exemplo, alimentos e bens agroindustriais, também apresentou crescimento de 8,6% no valor exportado. A categoria representou 50,1% das exportações industriais.

A classificação de produtos por intensidade tecnológica é uma metodologia desenvolvida pela OCDE, disponível em: https://www.oecd.org/en/publications/revision-of-the-high-technology-sector-and-product-classification_134337307632.html. As informações dessa nota foram preparadas apenas com propósito analítico.

Ressaltamos que essa classificação não integra o conjunto de informações oficiais de comércio exterior, regido pelo Decreto nº 11.544, de junho de 2023. Para mais detalhes, recomendamos consultar a publicação da OCDE, já que a Secretaria de Comércio Exterior não dispõe de informações adicionais além das demonstrações na nota e na referência mencionadas.

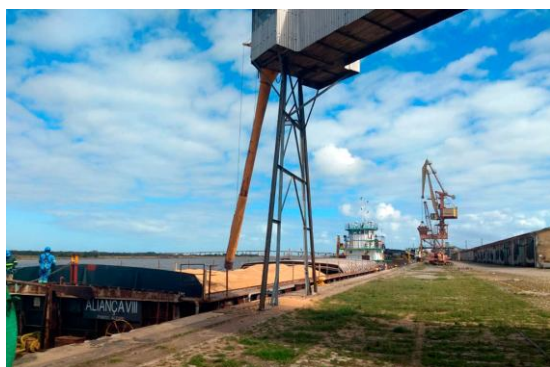
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 13/01/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTOS DO RS ENCERRAM 2024 COM CRESCIMENTO NAS MOVIMENTAÇÕES

Da Redação Portos e logística 13/01/2025 - 18:05



O complexo portuário do Rio Grande do Sul fechou 2024 com crescimento de 0,52% nas movimentações em comparação a 2023, totalizando 45.098.185 toneladas movimentadas pelas três unidades administradas pela Portos RS. O Porto do Rio Grande teve destaque com um aumento de 1,03%, impulsionado pelo crescimento nas cargas de celulose (+15,67%), polietileno (+8,15%) e cloreto de potássio (+6,09%).

Ao longo do ano, os portos gaúchos receberam 3.620 embarcações, sendo 2.954 em Rio Grande, 503 em Pelotas e 163 em Porto Alegre. No segmento de carga, os graneis sólidos representaram 28.717.990 toneladas, seguidos pelas cargas gerais (13.354.056 toneladas) e pelos graneis líquidos (3.026.139 toneladas).

Segundo Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, os resultados refletem os esforços na recuperação do sistema hidroviário do estado, severamente impactado por eventos climáticos no primeiro semestre. Ele destacou as dragagens em Rio Grande e melhorias na hidrovia como fatores essenciais para a retomada econômica e a recuperação da infraestrutura.

O Porto do Rio Grande registrou um aumento de 24,98% na movimentação de contêineres, alcançando 798.911 TEUs em 2024. As importações somaram 10.885.701 toneladas, com destaque para a China (1.806.025t), Argentina (1.597.870t) e Rússia (951.874t). Já as exportações totalizaram

25.218.338 toneladas, sendo os principais destinos a China (10.941.729t), Vietnã (1.279.441t) e Irã (1.123.779t).

Com movimentação total de 1.152.443 toneladas, o Porto de Pelotas teve nas toras de madeira para celulose sua principal carga (995.063t). O clínquer, utilizado na produção de cimento, foi a segunda carga mais movimentada, com 144.448 toneladas, seguido pela soja, com 12.932 toneladas. Encerrando o ano com 727.044 toneladas movimentadas, o Porto de Porto Alegre teve os insumos para fertilizantes como destaque, totalizando 337.446 toneladas. Outras cargas significativas foram trigo (240.293t), cevada (86.445t), sal (32.908t) e sebo (25.877t).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/01/2025

EXPORTAÇÕES DE CARNE BOVINA BATEM RECORDE EM 2024

Da Redação Portos e logística 13/01/2025 - 18:09



As exportações brasileiras de carne bovina atingiram 3.193.071 toneladas, um aumento de 26% em relação a 2023, e geraram uma receita de US\$ 13,135 bilhões, crescimento de 21%, segundo a Abrafrigo com base em dados da SECEX. Apesar do avanço nos volumes exportados, o preço médio por tonelada foi inferior ao do ano anterior, passando de US\$ 4.277 em 2023 para US\$ 4.113 em 2024, com recuperação mais acentuada no final do ano.

Em dezembro de 2024, o Brasil exportou 245.343 toneladas, uma redução de 13% em relação a dezembro de 2023, mas, com preços mais elevados, a receita subiu 2,26%, alcançando US\$ 1,114 bilhão. O preço médio do produto em dezembro de 2024 foi de US\$ 4.543 por tonelada, frente a US\$ 3.867 no mesmo período do ano anterior.

A China continuou como o maior cliente da carne bovina brasileira, adquirindo 1.326.679 toneladas (+9,8%) e gerando uma receita de US\$ 5,986 bilhões (+4%). Contudo, sua participação no volume total caiu de 47,7% em 2023 para 41,5% em 2024, refletindo a diversificação dos mercados. Em segundo lugar, os Estados Unidos aumentaram significativamente suas compras, importando 532.653 toneladas (+49,1%), com receita de US\$ 1,637 bilhão (+46,8%), representando 16,7% do volume exportado. Os Emirados Árabes e o Chile também expandiram suas aquisições, registrando crescimentos de 72,3% e 9,4% nos volumes, respectivamente. Ao longo do ano, 112 países ampliaram suas importações de carne bovina brasileira, enquanto 61 reduziram suas compras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/01/2025

PORTO DE IMBITUBA RECEBE MAIOR NAVIO DE SUA HISTÓRIA

Da Redação Portos e logística 13/01/2025 - 17:45



O Porto de Imbituba informou que recebeu, no último domingo (12) o MSC Vilda X, o maior navio já atendido pelo complexo portuário do sul catarinense. Com 346,98 metros de comprimento e capacidade para transportar cerca de 9.600 TEUs, a embarcação atracou no Cais 2 durante a madrugada e partiu no final da tarde com destino a Itajaí. Sob bandeira liberiana, o navio, que integra a linha internacional Carioca, conecta a América do Sul à Ásia, transportando principalmente madeira e celulose para exportação. A chegada do MSC Vilda X foi acompanhada por moradores e turistas.

A operação do navio foi conduzida pela Santos Brasil, arrendatária do terminal de contêineres, com suporte da agência marítima Wilson Sons, práticos da Imbituba Pilots e rebocadores da Wilson Sons e da Saam Towage. Cássia Reis, gerente de operações portuárias, destacou que a operação transcorreu conforme o planejado, comprovando a capacidade do porto de atender grandes embarcações e fortalecendo Santa Catarina como protagonista logístico.

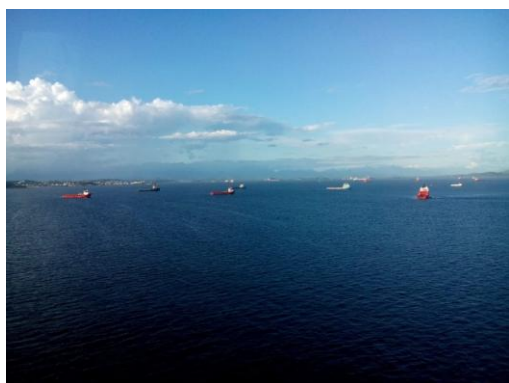
Com águas profundas e abrigadas, o Porto de Imbituba vive um momento de expansão nas operações de contêineres. Em 2024, registrou um crescimento de 51,5% na movimentação de contêineres e um aumento de 70% no volume operado em TEUs, impulsionado por quatro linhas regulares, incluindo a linha Carioca.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/01/2025

RELATÓRIO APONTA ESTABILIDADE DA FROTA DE APOIO MARÍTIMO EM AJB

Por Danilo Oliveira Offshore 13/01/2025 - 17:06



Dados mais recentes do Syndarma/Abeam contabilizaram 453 embarcações em novembro passado, 33 a mais do que no mesmo período do ano anterior. Publicação registrou 84% unidades de bandeira brasileira

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) totalizou 453 embarcações em novembro de 2024, uma a mais do que em outubro, 9 a mais que em setembro (444) e 33 unidades a mais do que em novembro de 2023 (420). De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de

Navegação Marítima (Syndarma), 382 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 71 de bandeira estrangeira, na posição de novembro de 2024.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 202 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 117 de bandeira brasileira. Cerca de 88 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Em novembro, as embarcações com bandeira nacional se mantiveram correspondendo a 84% da frota de apoio offshore, enquanto 16% representam as embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade foram de 85% em setembro e em agosto, 84% em julho, 85% em junho, 86% em maio e em abril, 85% em março, 86% em fevereiro e 87% em janeiro.

Em outubro de 2024, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 452 embarcações, das quais 380 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 72 de bandeira estrangeira. Em setembro e agosto, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 444 embarcações, das quais 378 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 66 de bandeira estrangeira. Em julho, foram 448 embarcações, das quais 378 de bandeira brasileira e 70 de bandeiras estrangeiras.

Em junho, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 445 embarcações, das quais 379 de bandeira brasileira e 66 estrangeiras. Em maio, foram 437 embarcações — 376 de bandeira brasileira e 61 de bandeiras estrangeiras. Em abril, havia 375 de bandeira brasileira e 59 de bandeira estrangeira. Em março, havia 371 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em fevereiro, eram 435 embarcações, das quais 372 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em janeiro, eram 431 embarcações, das quais 373 de bandeira brasileira e 58 de bandeiras estrangeiras.

De acordo com a publicação, a frota em novembro era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 211 barcos, assim como em outubro, e três a mais do que em setembro. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 66 unidades no período (15%), enquanto 63 barcos eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini supridores), que correspondem a 14% do total. Outros 25 barcos de apoio eram FSVs (supridores de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 23 MPSVs (multipropósito), 19 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 17 PLSVs (lançamento de linhas).

A Bram Offshore/Alfanave, do grupo norte-americano Edison Chouest, permanece como a empresa de navegação com mais embarcações em operação, ou aguardando contratação, com 76 unidades (13 estrangeiras), seguida pela CBO, que opera 45 barcos de apoio de bandeira brasileira. A Tranship e a Wilson Sons Ultratug aparecem na sequência com 25 barcos de pavilhão nacional cada. Segundo o relatório, a DOF/Norskan (17 de bandeira brasileira e 5 estrangeiras) aparece com 22 barcos de apoio. A OceanPact e Starnav também aparecem com 22 embarcações de bandeira brasileira cada uma.

A frota da Bram/Alfanave, segundo o relatório, conta com 54 PSVs/OSRVs, 12 AHTS, 2 PLSVs, 2 RSVs, 2 MPSVs, entre outras embarcações. A CBO é a empresa de apoio offshore que, em novembro, tinha mais AHTS: 13 embarcações desse tipo, além de 27 PSV/OSRVs e 5 RSVs. A Tranship permanece como a empresa com mais embarcações LH/SV: 22 unidades, seguida pela Camorim, que tem 15 unidades com essas especificações.

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/01/2025

ARTIGO - SHANGAI, O MAIOR PORTO NO MAIOR DE TODOS OS DESTINOS

Por Dennis Caceta Estudo e pesquisa 13/01/2025 - 17:20



Conforme os dados abertos pertinentes a 2024 e, disponibilizados pelo Ministério da Indústria, Comércio e Serviços (MDIC, 2025), a China foi o destino de 51,15% de todas as exportações brasileiras daquele ano (em toneladas e para todos os tipos de carga).

Como relação aos contêineres e, segundo divulgação da própria Shanghai International Port (Group) Co., LTD. (SIPG, 2024), o porto de Shanghai, protagonista chinês nesta movimentação, ultrapassou na manhã do último dia 22 de dezembro, um limite histórico para ele e para o mundo, quando passou a ser o primeiro porto a

atingir a marca dos 50 MILHÕES de TEUs operados em um único ano, totalizando ao final do período, 51,329MM TEUs.

Composto por 3 áreas (Yangshan, Waigaoqiao and Wusong), o porto de Shanghai totaliza 49 berços para atracação de navios porta-contêineres, 176 guindastes de cais e 7,58 milhões de metros quadrados de área de pátio, operando mais que 10 serviços ferroviários intermodais, interligando dezenas de terminais terrestres e portos fluviais, fazendo com que o porto trabalhe com quase 350 serviços de transporte internacional e conecte, mais de 700 portos em mais de 200 países e regiões.

Desde 2010, quando movimentou 29,07MM TEUs, Shanghai passou a liderar o ranking dos portos mais movimentados do mundo, seguido de Singapura e Ningbo-Zhoushan, este último também

chinês. De fato, dos 15 portos mais movimentados em 2023, 8 são chineses (inclui Hong Kong), conforme demonstra o gráfico 1. (fonte: Wikipedia, 2024)

Os 15 maiores Portos em movimentação de containers (TEUS x 1,000)

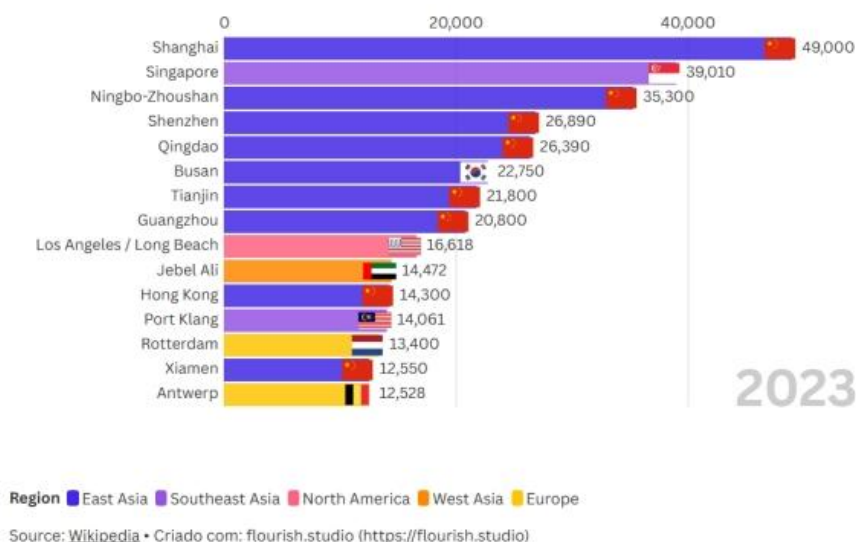


Gráfico 1. Os 15 maiores portos em movimentação de containers em 2023

Nota:

- 1) O Porto de Santos, o melhor colocado brasileiro nesse mesmo ranking, ocupou a 39ª posição com 4,986MM de TEUs movimentados em 2022.
- 2) O Brasil, em 2023, movimentou cerca de 11,63MM TEUs, segundo informações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, 2024). Naquele mesmo ano, conforme dados da Autoridade Portuária de Santos, o Porto de Santos movimentou 4,8MM TEUs (APS, 2024), passando para a 40ª posição conforme o ranking da Lloyd's list (Lloyd's List, 2024).
- 3) Até novembro de 2024, o Brasil movimentou 12,42MM TEUs (Antaq, 2025)

Se compararmos a infraestrutura asiática com a dos nossos maiores operadores teremos que, na relação QC/Berth, por exemplo, o Porto de Shanghai atinge a marca de 3,59 guindastes/berço, enquanto que, os maiores operadores do Porto de Santos ficam entre 3,0 e 3,33 (há, portanto, uma ligeira maior disponibilidade de recursos/berço, sem considerar, modelo-geração/capacidade/alcance dos equipamentos).

Contudo, vale lembrar que, a Shanghai Zenhua Heavy Industries Co. Ltd., uma das maiores fabricantes mundiais de guindastes de cais e pátio para a movimentação de contêineres, também é chinesa, o que facilita, portanto, a aquisição e/ou renovação destes ativos. Segundo informações da própria empresa, seu market-share (mundial) neste segmento é de 70% (ZPMC, 2025).

Numa outra comparação, se fossem relacionadas a retroárea disponível e a quantidade anual movimentada, Shanghai teria o índice de 0,14 m²/TEU movimentado, enquanto que, no Brasil com eficiência, opera-se em torno de 0,30 m². Isto ainda significa uma maior verticalização e melhor utilização da área pelo porto asiático (maior giro e agilidade nas operações de pátio), resultado dos equipamentos, tecnologia, políticas e processos adotados.

A movimentação de cais torna-se, portanto, um termômetro de tudo aquilo que o porto opera, não somente por ser rota dos maiores e mais modernos navios como o MSC TESSA - com capacidade para transportar 24.116 TEUs (Splash247.com, 2022) mas também barcaças, trens, caminhões, entre outros entes, em seus diversos pontos e formas de transbordo, além do tipo de infra e superestrutura que dispõe, tais como: profundidade, extensão e quantidade de berços disponíveis; quantidade e tipos de guindastes de cais e pátio, gates, entre outros equipamentos e facilidades.

Além destes, o Porto de Shanghai, junto as autoridades locais e parceiros, adota diversas ações tecnológicas para a digitalização e facilitação do comércio, automação e controle remoto das atividades.

No que diz respeito ao futuro, baseando-se em dados históricos (SIPG, 2025), foi realizada uma estimativa do que pode vir a ser o crescimento da movimentação do Porto de Shanghai para os próximos 5 anos.

Para tal, adotou-se o método da suavização exponencial dupla (Alves,2019) que atribui diferentes pesos as observações antigas/novas, com os ajustes de nível e tendência, respectivamente em 0,26 e 0,17. O quadro 1, demonstra os valores obtidos e os limites (inferior e superior) do intervalo de previsão (95%). Para tal, adotou-se o método da suavização exponencial dupla (Alves,2019) que atribui diferentes pesos as observações antigas/novas, com os ajustes de nível e tendência, respectivamente em 0,26 e 0,17. O quadro 1, demonstra os valores obtidos e os limites (inferior e superior) do intervalo de previsão (95%).

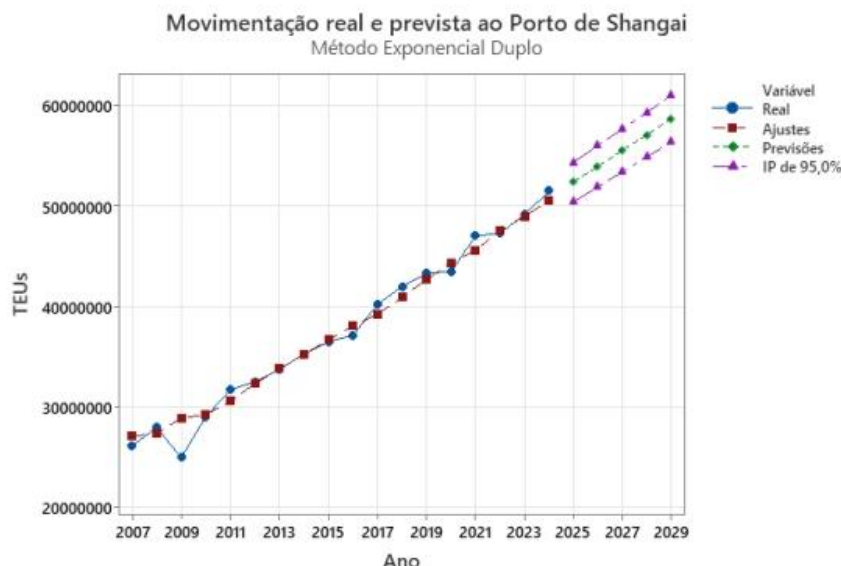


Gráfico 2. Estimativa de movimentação baseada na movimentação real – Porto de Shanghai.
Fonte: Autor

Ano	Previsão	Inferior	Superior
2025	52.406.236	50.429.765	54.382.707
2026	53.984.806	51.934.216	56.035.397
2027	55.563.377	53.431.884	57.694.869
2028	57.141.947	54.923.513	59.360.381
2029	58.720.517	56.409.783	61.031.251

Quadro 1. Valores estimados de movimentação e seus respectivos limites – Porto de Shanghai.
Fonte: Autor

Assim estima-se que Shanghai continue liderando o ranking dos portos mais ocupados do mundo. O Porto de Singapura, o 2º da lista e com movimentação inferior ao primeiro em torno de 10MM TEUs (base: 2023) atingiu, até nov./2024, 37,6MM de TEUs (MPA, 2025).

Referências:

- List of busiest container ports, Wikipedia. 2024. Acessado em 10/01/2025. Disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_container_ports
<https://www.zpmc.com/sy.html>
- Estatístico Aquaviário, Antaq. 2025. Acessado em 11/01/2025. Disponível em:

<https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/movcontainer.html#pt>

• Mensário Estatístico, Autoridade Portuária de Santos. 2024. Acessado em 12/01/2025.

Disponível em: <https://www.portodesantos.com.br/informacoes-operacionais/estatisticas/mensario-estatistico/>

• 50 Million TEUs! Shanghai Port Sets World Record for Annual Container Throughput, Shanghai International Port (Group) Co., LTD. 2024. Acessado em 12/01/2025. Disponível em: <https://en.portshanghai.com.cn/LatestNews/4310.jhtml>

• Maritime Performance, MPA. 2024. Acessado em 12/01/2025. Disponível em: <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are/newsroom-resources/research-and-statistics>

• About US. ZPMC. 2024. Acessado em 12/01/2025. Disponível em: <https://www.zpmc.com/gsjies.aspx>

• MSC Tessa breaks records, clocking in at 24,116 teu, Splash247.com. 2022.

Acessado em: 12/01/2025. Disponível em: <https://splash247.com/msc-tessa-breaks-records-clocking-in-at-24116-teu/>

• ONE HUNDRED PORTS 2023, Lloyd's List. 2024. Acessado em 13/01/2025.

Disponível em: <https://www.lloydlist.com/one-hundred-container-ports-2023>

• Alves, C. da C., Hoepers, E., Corazza, E. J., Santos, G. J. dos, Cristofolini, R., & Cruz, A. C. da. (2019). Aplicação de métodos estatísticos com suavização

exponencial dupla e tripla para previsão de demanda na gestão de estoques. Revista Produção Online, 19(3), 1001–1026.

<https://doi.org/10.14488/1676-1901.v19i3.3539>



Dennis Caceta é gerente de projetos para melhoria contínua na GBM Tech & Control (by nstech). Engenheiro (IMT) especializado em Gerenciamento de Projetos (USP/Leeds), Estatística para Análise de Negócios (FCAV/Rice) e Mestrando em Pesquisa Operacional (ITA/UNIFESP). Com 27 anos de experiência profissional em projetos operacionais, logísticos e de processos, especialmente nos principais portos brasileiros, contribui com estudos e simulações para apoiar a tomada de decisões estratégicas em investimentos em infraestrutura e superestrutura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/01/2025

COM CONTROLE DA NAVIG8, ADNOC ATUARÁ EM OPERAÇÕES DE TRANSPORTE DE PETRÓLEO NO BRASIL

Por Danilo Oliveira Navegação 13/01/2025 - 16:41



Subsidiária da estatal dos Emirados Árabes poderá participar do mercado brasileiro através da BR8, joint venture da Navig8 com grupo brasileiro Zmax Blue Ship

A ADNOC Logistics & Services adquiriu 80% da Navig8 por US\$ 1,04 bilhão e vai concluir a aquisição dos 20% remanescentes em meados de 2027, com contrapartidas entre US\$ 335 milhões e US\$ 450 milhões, dependendo dos indicadores financeiros da época previstos em contrato. Com a transação, a subsidiária da companhia estatal de petróleo dos Emirados Árabes Abu Dhabi National Oil Company

(ADNOC) incorpora 32 navios tanque da Navig8 à sua frota e expande seu portfólio de serviços, incluindo abastecimento de combustíveis.

A ADNOC L&S assinou um instrumento de levantamento de capital entre US\$ 1,1 bilhão e US\$ 2 bilhões para alavancar sua estratégia global de crescimento, sendo US\$ 1 bilhão deste montante para consolidar a aquisição da Navig8, uma das maiores gestoras de frotas de navios própria e de terceiros do mundo, principalmente no transporte de grãos líquidos.

A Navig8 atua no Brasil há quase 10 anos por meio de sua subsidiária BR8 Shipping – formada em joint venture com o grupo brasileiro Zmax Blue Ship. Ao adquirir o controle da Navig8, a ADNOC L&S passa a participar também indiretamente da empresa brasileira de navegação (EBN) BR8 Shipping, em parceria com o grupo brasileiro Zmax Blue Ship. Nesse mercado, a BR8 Shipping tem atuação consolidada no transporte de petróleo, com destaque no transporte shuttle (aliviadores), operações ship to ship (STS) e de longo curso de petróleo.

Não é de hoje o interesse da ADNOC por operações e ativos envolvendo o Brasil em sua estratégia de expansão global. Em 2023, quando a ADNOC iniciou as negociações para aquisição do controle da Braskem, o que acabou não acontecendo. O movimento da ADNOC no segmento da petroquímica, porém, culminaria um ano depois, com a aquisição da alemã Covestro por US\$ 13 bilhões.

Segundo o CEO da ADNOC Logistics & Services, capitão Abdulkareem Al Masabi, a integração da grande frota e da presença global da Navig8 vai permitir aumentar a oferta de serviços de sua empresa, gerando valor substancial para clientes e acionistas. “Esse movimento estratégico destrava novas oportunidades para o crescimento comercial e a expansão para novos mercados, reforçando nossa posição de companhia líder global de logística marítima no setor de energia”, afirmou Al Masabi em comunicado.

O CEO do grupo Zmax, Afonso Prata, disse à Portos e Navios que a aquisição da Navig8 pela ADNOC é extremamente positiva, pois pode colocar a infraestrutura brasileira numa posição de maior destaque no plano de expansão da companhia árabe. Com forte atuação no segmento de petróleo e gás, o grupo Zmax reúne empresas com expertises variadas e complementares em serviços nas áreas de engenharia logística, transporte, implantação e manutenção de malhas ópticas submarinas, terminais marítimos e apoio marítimo e portuário.

O CEO da Navig8, Nicolas Busch, disse que a empresa está entusiasmada em unir forças com o grupo ADNOC. “Esta conquista destaca os esforços da equipe da Navig8 nas últimas duas décadas, preparando o cenário para esta próxima fase. Juntos, pretendemos entregar ainda mais benefícios para nossos clientes, apoiando o crescimento da ADNOC L&S e a expansão da presença da Navig8 em novos mercados”, declarou Busch.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/01/2025

PORTO DO RIORECEBE VISITA TÉCNICA PARA DISCUTIR ELETRIFICAÇÃO E DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação Portos e logística 13/01/2025 - 15:52



O Porto do Rio de Janeiro recebeu, na última sexta-feira (10), a comitiva da Secretaria de Estado de Energia e Economia do Mar do Rio de Janeiro (Seenemar/RJ) para discutir projetos de eletrificação e descarbonização em andamento e fortalecer parcerias institucionais. A visita, liderada pelo subsecretário técnico de Energias e Economia do Mar, Sergio Chaves Junior, contou com a recepção do diretor-presidente da PortosRio, Francisco Martins, e do superintendente de Gestão Estratégica, Luis Cesar Fonseca. Durante o encontro, foram apresentados dados estratégicos sobre os portos administrados pela autoridade portuária, com

ênfase nos avanços em sustentabilidade e desafios de infraestrutura.

A programação incluiu uma visita ao Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária, onde foram demonstradas operações e tecnologias empregadas. Representantes dos terminais Rio Brasil Terminal e MultiRio também compartilharam informações sobre os projetos de eletrificação, apontando dificuldades na implementação da infraestrutura necessária. A operação de equipamentos

eletrificados e navios movidos a gás natural liquefeito, como o que estava atracado no Terminal da ICTSI, foi destacada como uma alternativa sustentável, com potencial de redução das emissões de CO₂.

Martins reforçou a importância da parceria com a Seenemar para superar desafios, desde o aumento da oferta de energia elétrica até questões ambientais, elogiando o compromisso da secretaria em atuar como interlocutora junto a órgãos estaduais e empresas concessionárias. Já Chaves Junior classificou a visita como estratégica, destacando o empenho do governo estadual em buscar soluções para o desenvolvimento sustentável do porto. A comitiva contou ainda com outros representantes da Seenemar, que contribuíram com discussões técnicas e institucionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/01/2025

ARTIGO - DEPOSITAMOS FLORES NO TÚMULO DO CONSTRUTOR NAVAL DESCONHECIDO

Por Sérgio da Silva Feitosa Estudo e pesquisa 12/01/2025 - 20:42



Neste artigo, busco explorar as conexões entre os projetos empilháveis e o construtor naval desconhecido, mostrando que as embarcações dory tiveram impacto além do mundo marítimo. As dory, pequenas embarcações usadas na pesca do bacalhau, inspiraram o design de móveis empilháveis, como mesas e cadeiras de bar.

A partir da necessidade de otimizar o espaço nos conveses dos navios de pesca do bacalhau, surgiu o conceito de empilhamento, levando o construtor naval desconhecido a projetar as primeiras embarcações

empilháveis, criando assim as dory.

O artigo também reflete sobre o impacto do processo de produção em série do fordismo, destacando como Henry Ford se inspirou em vários modelos, incluindo o da dory, para criar sua linha de montagem, o que evidencia a importância histórica do construtor naval desconhecido, que inovou na construção naval muito antes da popularização das linhas de montagem.

Sergio FeitosaSérgio da Silva Feitosa é construtor naval e projetista de embarcações, com formação técnica em construção naval pelo Colégio Industrial Henrique Laje e como desenhista de estruturas navais pela Escola Técnica do Arsenal de Marinha. É graduado em construção naval pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ - FCEE) e, pós-graduado em engenharia naval pela Universidade Católica de Petrópolis (UCP). Atualmente, está cursando mestrado em Ciências dos Materiais pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ - FCEE). É professor substituto da UERJ-FCEE na área de projeto de embarcações

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

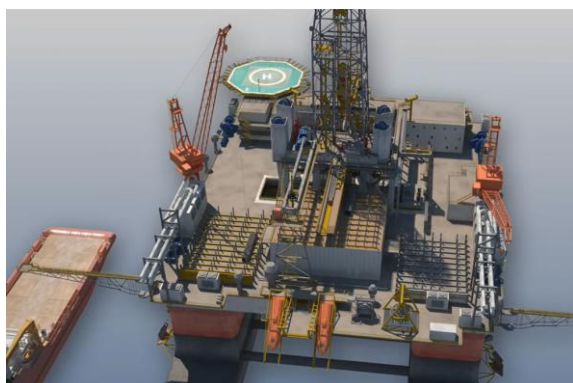
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2025

PPSA ARRECADA R\$ 10,32 BILHÕES COM PETRÓLEO E GÁS DA UNIÃO EM 2024

Da Redação Offshore 12/01/2025 - 20:42

A PPSA (Pré-Sal Petróleo) alcançou uma arrecadação recorde de R\$ 10,32 bilhões em 2024 com a comercialização das parcelas de petróleo e gás natural da União, um crescimento de 71% em relação aos R\$ 6,02 bilhões arrecadados em 2023. O resultado reflete o aumento da produção nos contratos de partilha e o sucesso das vendas conduzidas pela PPSA, iniciadas em 2021. Ao longo do ano, foram embarcadas 56 cargas de petróleo, totalizando 27,39 milhões de barris. Desse total, 43 cargas vieram do campo de Mero, seis de Búzios, três de Sépia, duas do Entorno de Sapinhoá, uma



de Atapu e outra de Tupi. A maior parte foi comercializada por meio de contratos de longo prazo leiloados pela PPSA na B3, com a Petrobras como vencedora, enquanto as cargas de Sépia e Atapu foram vendidas diretamente. Além disso, a empresa comercializou 53,8 milhões de metros cúbicos de gás natural para a Petrobras.

Em dezembro de 2024, a PPSA registrou seu maior resultado mensal, arrecadando R\$ 2 bilhões para a União, superando o recorde anterior de R\$ 1,4 bilhão em agosto. Segundo Samir Awad, diretor de

Administração, Finanças e Comercialização, o desempenho atual marca o início de uma trajetória crescente. As projeções indicam que, até 2030, os nove contratos de partilha comerciais em operação hoje alcançarão um pico de produção de 543 mil barris por dia, elevando a arrecadação anual para R\$ 69 bilhões. Até 2034, a arrecadação acumulada poderá somar R\$ 506 bilhões, contribuindo significativamente para o Tesouro Nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2025

INDENIZAÇÕES CRESCEM 155% NO SETOR DE SEGUROS MARÍTIMO E AERONÁUTICO EM 2024

Da Redação Navegação 12/01/2025 - 20:42



O setor de seguros Marítimo e Aeronáutico desembolsou mais de R\$ 1,5 bilhão em indenizações entre janeiro e outubro de 2024, um aumento de 155,1% em relação ao mesmo período de 2023. O crescimento reflete fatores como acidentes aéreos, naufrágios e falhas operacionais. O segmento Aeronáutico liderou os pagamentos, com R\$ 1,1 bilhão (+200%), enquanto o setor Marítimo pagou R\$ 457,7 milhões.

A arrecadação total do grupo alcançou R\$ 1,6 bilhão (+22,2%), sendo R\$ 1,2 bilhão no setor aéreo (+27,9%)

e R\$ 492,4 milhões no setor marítimo (+10,4%). O aumento foi impulsionado pela autossuficiência do mercado, com produtos como o RETA, obrigatório para aeronaves, que arrecadou R\$ 18,8 milhões, e o DPEM, implementado em julho de 2024, que arrecadou R\$ 5,2 milhões.

O mercado registrou alta nos sinistros devido a falhas de manutenção e ao impacto de eventos climáticos extremos. O presidente da Comissão de Seguros de Cascos Marítimos e Aeronáuticos da FenSeg, Carlos Eduardo Polizio, destacou que o fortalecimento da fiscalização e a adoção de melhores práticas operacionais são essenciais para reduzir perdas e gerenciar riscos no setor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

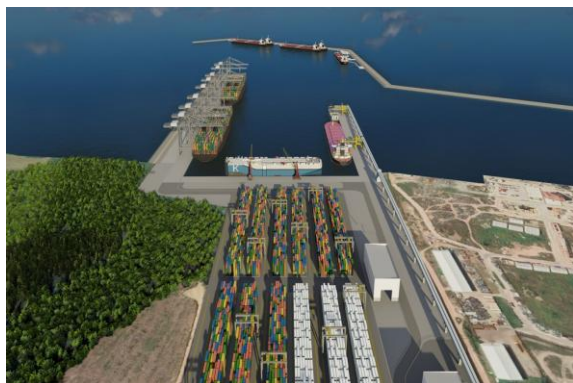
Data: 12/01/2025

TRANSPETRO FIRMA PARCERIA PARA EXPANDIR OPERAÇÕES SHIP TO SHIP NO ES

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 12/01/2025 - 20:42

Memorando com o Grupo Imetame avalia ampliação de infraestrutura portuária em Aracruz, mirando exportação de petróleo.

A Transpetro e o Grupo Imetame firmaram um memorando de entendimento para analisar a implementação de operações de transbordo de petróleo e derivados entre navios (ship to ship) no Espírito Santo. O acordo prevê o arrendamento de dois berços de atracação no porto multipropósito em construção em Aracruz, com previsão de início das operações até o primeiro semestre de 2025.



A parceria pode representar uma mudança na logística do setor de óleo e gás no estado, que passará a contar com operações ship to ship realizadas com navios atracados. A infraestrutura é projetada para atender a demanda crescente do mercado e oferecer novas alternativas de exportação para o petróleo produzido nas bacias de Santos, Campos e do Espírito Santo.

O porto, que está sendo construído pelo Grupo Imetame, terá capacidade inicial para receber navios Suezmax, de até 1 milhão de barris, e profundidade de 17 metros. Em uma segunda etapa, navios VLCC, que transportam até 2 milhões de barris, também poderão operar no local, graças a uma ampliação da profundidade para 25 metros. A localização estratégica do Espírito Santo é um ponto destacado pelos envolvidos no projeto. Gustavo Rosindo, gerente executivo da Transpetro, afirmou que a iniciativa pode fortalecer a logística do setor no Sudeste. Para o CEO da Imetame Logística Porto, Gilson Pereira, a parceria visa consolidar a operação do porto com alta eficiência e segurança. O modelo ship to ship, que dispensa o uso de tanques em terra, tem potencial para reduzir custos de movimentação em até 30%, segundo a Transpetro.

"Nosso complexo portuário está com a construção em andamento, e nosso objetivo é oferecer serviço de qualidade para os usuários. Para isso, não basta aumentar a capacidade operacional do sistema portuário, mas desenvolver parcerias com expertise operacional nos segmentos de carga que serão movimentados no Porto. Essa parceria que poderá se consolidar em 2025 com a Transpetro está alinhada à nossa expectativa de iniciar as operações com alta performance, de forma segura e sustentável. Acreditamos na consolidação deste acordo, e para isso, envidaremos todo esforço necessário para que a Imetame Logística Porto agregue valor a toda a cadeia de óleo e gás", afirma o CEO da Imetame Logística Porto, Gilson Pereira.

A estatal, que já lidera o mercado brasileiro de transbordo entre navios, responde por 70% das operações no país e busca ampliar sua presença em regiões estratégicas. O Espírito Santo, com sua proximidade às bacias produtoras e sua posição geográfica, é considerado um ponto-chave para essa expansão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2025

PORTO DO RIO DE JANEIRO CELEBRA A DEMOCRACIA COM A CRIAÇÃO DA AVENIDA PORTUÁRIA 8 DE JANEIRO

Da Redação Portos e logística 12/01/2025 - 20:42



O Porto do Rio de Janeiro nomeou sua principal via de circulação como Avenida Portuária 8 de Janeiro, em defesa da democracia. A avenida percorre toda a extensão do atracadouro, desde o terminal de cruzeiros até o último terminal de contêineres. Segundo Francisco Martins, diretor-presidente da PortosRio, a ação celebra a resistência do Estado Democrático de Direito após a tentativa golpista de 2023, marcada pela invasão das sedes dos três poderes em Brasília. Ele destacou que o ambiente portuário reflete a diversidade social, reunindo trabalhadores, empresários e turistas em harmonia, um símbolo da democracia plena.

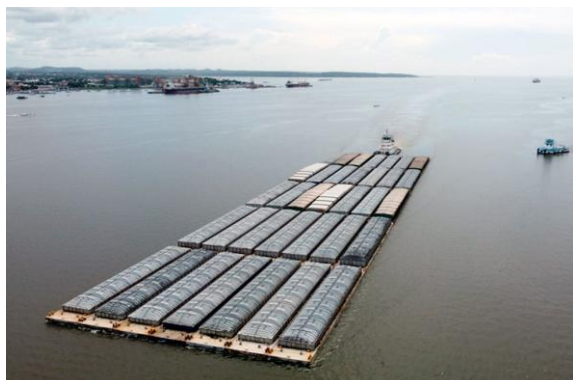
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2025



NOVA VIA HIDROVIÁRIA NO RIO TOCANTINS IMPULSIONARÁ NAVEGAÇÃO NO ARCO NORTE EM 2025

Da Redação Portos e Logística 12/01/2025 - 20:42



Os portos do Arco Norte ganharão um importante impulso a partir de 2025 com o início da navegação comercial e de passageiros no Rio Tocantins. O Governo do Pará, por meio da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade (SEMAS), emitiu as licenças de operação para as eclusas de Tucuruí, permitindo a navegação entre a Foz do Tocantins e Marabá. Essa iniciativa é considerada um marco histórico por Flávio Acatauassú, presidente da AMPORT, que destacou a relevância do projeto tanto para o transporte de cargas quanto para as comunidades ao longo do rio.

Empresas já demonstram interesse em operar no corredor logístico, especialmente no transporte de grãos como soja, durante o período de cheias entre janeiro e junho, mesmo sem intervenções de dragagem e derrocamento. A expectativa é de alta movimentação de grãos já no primeiro semestre. O projeto reforça a posição estratégica do Arco Norte, que atualmente tem capacidade instalada de 52 milhões de toneladas e previsão de alcançar 100 milhões nos próximos cinco anos, consolidando a eficiência e sustentabilidade dos portos amazônicos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/01/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 13/01/2025