

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 015/2025
Data: 24/01/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PREFEITO DE CUBATÃO COBRA DIÁLOGO APÓS CONTRATO DE PÁTIO REGULADOR	4
NAVIO DE CRUZEIRO QUE SAIU DO PORTO DE SANTOS TEM SURTO DE VIROSE A BORDO E DEIXA 127 INFECTADOS	5
CLAUDIO OLIVEIRA É O NOVO CEO DA BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO	6
NOVO PÁTIO REGULADOR DE CAMINHÕES EM CUBATÃO CONTARÁ COM 500 VAGAS	7
CAPITANIA DOS PORTOS DO PARANÁ TEM NOVO COMANDO	8
GESTÃO DO CANAL DO PANAMÁ É DEFENDIDA POR PRESIDENTE DO PAÍS	8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	9
GÁS VERDE VAI TER PLANTA DE BIOMETANO EM IGARASSU (PE).....	9
IMPORTAÇÕES: BA LIDERA, PE CRESCE, CE CAI E AL TEM MAIOR SALTO PERCENTUAL.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	12
AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A PRIMEIRA CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI SERÁ REALIZADA EM 6 DE FEVEREIRO.....	12
AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CRITÉRIOS PARA O FORNECIMENTO DE SERVIÇOS EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS É REALIZADA ..	14
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	15
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS LANÇA POLÍTICA DE SUSTENTABILIDADE PARA PORTOS, AEROPORTOS E	15
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS APRESENTA PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO PARA OS PRÓXIMOS MESES.....	15
PORTOSRIO APRESENTA RESULTADOS HISTÓRICOS AO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS.....	17
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E CNI DISCUTEM PARCERIA PARA FOMENTAR INOVAÇÕES NOS SETORES PORTUÁRIO, DE AVIAÇÃO E NAVEGAÇÃO.....	18
COM EMBAIXADOR FRANCÊS, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO DEBATE SOBRE INVESTIMENTOS E NOVAS ROTAS NA AVIAÇÃO BRASILEIRA	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	20
EDITORIAL – NOS TRILHOS DO FUTURO	20
NACIONAL - HUB – CURTAS - FISCALIZAÇÃO NO RIO APLICA R\$ 535 MILHÕES EM MULTAS NO TRANSPORTE DE CARGAS ..	21
<i>Fiscalização no RJ 1.....</i>	<i>21</i>
<i>Fiscalização no RJ 2.....</i>	<i>21</i>
<i>Fiscalização no RJ 3.....</i>	<i>21</i>
<i>Máquinas de construção em alta 1</i>	<i>22</i>
<i>Máquinas de construção em alta 2</i>	<i>22</i>
<i>Máquinas de construção em alta 3</i>	<i>22</i>
PORTOS - REGULAÇÃO DE PREÇOS NO SETOR É TEMA DE DISCUSSÃO NA ANTAQ	22
NACIONAL - GOVERNO LANÇA PLANO NACIONAL DE FERROVIAS EM FEVEREIRO, DIZ MINISTRO.....	23
MERCOSUL - LEILÃO DA PONTE SÃO BORJA-SANTO TOMÉ É LIBERADO PELO TCU	25
REGIÃO NORTE - SITUAÇÃO DE PORTOS DO AMAZONAS PRECISA SER REVISTA, DIZ DNIT.....	26
REGIÃO SUDESTE - CLAUDIO OLIVEIRA É O NOVO CEO DA BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO	27
PORTO DE SANTOS - ANVISA CONFIRMA 127 CASOS DE NOROVÍRUS EM NAVIO DE CRUZEIRO	28
REGIÃO SUL - NOVO CAPITÃO DOS PORTOS DO PARANÁ TOMA POSSE EM EVENTO COM AUTORIDADES	29
REGIÃO NORDESTE - MODERNIZAÇÃO DO PORTO DO RECIFE GANHA DESTAQUE EM DEBATE LOGÍSTICO	30
BRASIL EXPORT - OAB/PE E BRASIL EXPORT FIRMAM PARCERIA PARA O PERNAMBUCO EXPORT	31
BAHIA ECONÔMICA - BA.....	31
VEJA COMO VAI FUNCIONAR O ‘UBER ÔNIBUS’ NO BRASIL.....	31
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	32
ADM E LIGA SOLIDÁRIA LANÇAM CURSO DE CAPACITAÇÃO PARA EMPREENDEDORES COM BAIXA RENDA	32
MAPA LANÇA AGROINSIGHT PARA CONTRIBUIÇÕES DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO.....	34
BRASIL BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES PARA O CANADÁ EM 2024	35
ARGENTINA REDUZ TEMPORARIAMENTE IMPOSTOS SOBRE EXPORTAÇÕES DE GRÃOS PARA ALIVIAR O SETOR AGROPECUÁRIO.....	35
TRUMP DIZ QUE VAI TAXAR PRODUTOS QUE OS EUA IMPORTAM; O BRASIL ESTÁ ENTRE OS PAÍSES QUE PODEM SER AFETADOS PELA DECISÃO	36
JORNAL O GLOBO – RJ.....	37
RUI COSTA DIZ QUE GOVERNO VAI REDUZIR IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE ALIMENTOS PARA CONTER A ALTA DE PREÇOS.....	37
EM MEIO À CRISE, DIRETOR EXECUTIVO DA FUNDAÇÃO IBGE+ ENTREGA O CARGO	40
‘INFLAÇÃO INDICA QUE, NO CURTO PRAZO, TAXA DE DESEMPREGO VAI TER QUE SUBIR’, DIZ ECONOMISTA	40
ENTENDA O QUE LEVOU O DÉFICIT DE CONTA CORRENTE BRASILEIRA PRATICAMENTE DOBRAR EM 2024.....	42



FRANÇA PEDE QUE UE SUSPENDA NORMAS AMBIENTAIS E DE DIREITOS HUMANOS PARA REDUZIR IMPACTO NAS EMPRESAS .	42
BRASIL REGISTRA DÉFICIT DE US\$ 56 BILHÕES NAS CONTAS EXTERNAS EM 2024, O MAIOR DESDE 2019	43
GOVERNO PREPARA MEDIDAS PARA GARANTIR 'PRODUÇÃO ADEQUADA' DE ALIMENTOS E DESCARTA CONTROLE DE PREÇOS E TAXAÇÃO DE EXPORTAÇÕES.....	45
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	46
OPINIÃO - LEI DA RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS DOS ESTADOS COM A UNIÃO SE INSERE NO CONTEXTO DA BALBÚRDIA BRASILEIRA	46
‘NÃO ESTAMOS CONGELANDO NADA. ESTAMOS DENTRO DA NOSSA ESTRATÉGIA’, DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS.....	47
‘PREÇOS DO AGRO SOBEM E DESCEM; O PROBLEMA ESTÁ NA POPULARIDADE DO GOVERNO’, DIZ ESPECIALISTA DA FGV	50
IBGE ANUNCIA SUBSTITUIÇÕES DE DIRETORES EM MEIO À CRISE COM SERVIDORES	52
AZUL E GOL: ‘SOA A CHANTAGEM ALEGAR QUE, SEM FUSÃO, ÚNICA HIPÓTESE É FALIR’, DIZ JOSÉ ROBERTO AFONSO	53
TRUMP DOMINA PAUTA DO FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL, BRASIL SOME E SETOR PRIVADO GANHA HOLOFOTE.....	57
GOVERNADOR DO RS COBRA RESPOSTA FORMAL DE LULA DE QUE DÍVIDA SEGUIRÁ SUSPENSA EM PROGRAMA DE AJUDA.....	59
ROMBO NAS CONTAS EXTERNAS MAIS QUE DOBRA EM 2024 E ATINGE R\$ 56 BI, MAIOR VALOR DESDE 2019	60
ENERGIA SOLAR SUPERA CARVÃO EM PRODUÇÃO DE ELETRICIDADE NA UNIÃO EUROPEIA PELA PRIMEIRA VEZ.....	61
VALOR ECONÔMICO (SP).....	63
GOVERNO VAI CRIAR CENTRO DE INTELIGÊNCIA NA FRONTEIRA COM PERU.....	63
COMÉRCIO ENTRE CHINA E AMÉRICA DO SUL CRESCE 40 VEZES EM 23 ANOS E DESAFIA INFLUÊNCIA DOS EUA	64
CICLONE TROPICAL DEVE AFETAR EMBARQUES DE MINÉRIO DE FERRO DA RIO TINTO	66
PLANO DE R\$ 100 BILHÕES PARA FERROVIAS DEVE SAIR EM FEVEREIRO.....	66
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	68
DONOS DE BANCAS INDICADAS PELA PREFEITURA COMO PONTOS DE RECARGA DO JAÉ DIZEM DESCONHECER QUE FORAM CADASTRADOS	68
IG - TURISMO	69
CABO FRIO, A "PRAIA DOS MINEIROS", NÃO TERÁ MAIS VOOS COMERCIAIS	69
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	70
ARTIGO - PORTOS BRASILEIROS E O DESAFIO DE EQUILIBRAR TURISMO E LOGÍSTICA DE CARGAS	70
PETROBRAS INICIA FASE VINCULANTE PARA CESSÃO NO CAMPO DE TARTARUGA	72
MARIANA CAVADINHA	73
MPOR DISCUTE PROJETOS DA CODERN PARA 2025.....	73
AUDIÊNCIA SOBRE CONCESSÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI SERÁ 6 DE FEVEREIRO	75
PORTO DE ITAJAÍ INICIA OPERAÇÕES COMO FILIAL DA APS	75
MPOR DESTACA HIDROVIAS EM PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO PARA 2025	76
PORTOSRIO ESTIMA FECHAR BALANÇO DE 2024 COM LUCRO DE R\$ 225 MILHÕES.....	76
TERMINAL DA ULTRACARGO EM VILA DO CONDE AMPLIA CAPACIDADE OPERACIONAL	77
SETOR DE TRANSPORTE E COMÉRCIO PRESSIONA POR REFORMA ALFANDEGÁRIA NA UE	77
ARTIGO - A REFORMA TRIBUTÁRIA PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL: RENAVAL	78
ASIA SHIPPING AMPLIA EM MAIS DE 30% IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS	80
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	81
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	81



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PREFEITO DE CUBATÃO COBRA DIÁLOGO APÓS CONTRATO DE PÁTIO REGULADOR

César Nascimento (PSD) diz que foi pego de surpresa por decisão da Autoridade Portuária e lista transtornos

Por ATribuna.com.br



Área íntegra a poligonal do Porto de Santos, próxima à interligação das rodovias Anchieta e Imigrantes (Alexsander Ferraz/AT)

O prefeito de Cubatão, César Nascimento (PSD), publicou ontem à noite uma carta aberta em que pede diálogo às autoridades sobre a instalação de um novo pátio regulador de caminhões na Ilha do Tatu, ao lado do Viaduto Mário Covas, com capacidade para 500 caminhões. A Autoridade Portuária de Santos (APS) e a empresa Condilog Operações SPE Ltda. assinaram contrato válido por 35

anos. O extrato foi publicado no Diário Oficial da União do último dia 17 e noticiado ontem por A Tribuna.

A área em questão, de 412.548 metros quadrados (m²), pertence à União e está situada dentro da poligonal do Porto de Santos, próxima à interligação das rodovias Anchieta e Imigrantes. “Fomos pegos de surpresa, neste início de mandato, sobre a decisão da Autoridade Portuária de Santos em dar continuidade a este projeto, mesmo com a Administração Municipal anterior tendo se posicionado de forma contrária à iniciativa”.

Para Nascimento, a conclusão do processo de licitação comprova que os inúmeros pedidos de diálogo foram ignorados. “Reafirmamos que não somos contra a nova poligonal do Porto de Santos, porém a atividade econômica que a APS quer instalar em Cubatão não contribui para o desenvolvimento do Município no local escolhido, na Ilha do Tatu, área de preservação ambiental entre a interligação Anchieta-Imigrantes e a Estrada Metalúrgico Ricardo Reis”.

Ainda de acordo com o chefe do Executivo, o pátio regulador - que tem investimento previsto de R\$ 3 bilhões e prazo de até três anos para ser construído - causará “sérios transtornos” a milhares de famílias que vivem nos bairros próximos, “estritamente residenciais” como a Ilha Caraguatá, Jardim Casqueiro, Bolsões, Conjunto Rubens Lara e Parque São Luiz. “Pesa ainda o fato do nosso Plano Diretor não permitir tal atividade nessa área”, complementa Nascimento.

Gargalos logísticos

Para o prefeito, ter 500 caminhões circulando em área urbana pode gerar “uma série de transtornos” e o estacionamento previsto para ser construído no mesmo empreendimento não resolverá os problemas do trânsito nas rodovias que cortam o Município. “Apenas pressionará ainda mais os gargalos logísticos que temos”.

Nascimento frisa que a Prefeitura de Cubatão está à disposição para ajudar, “como faz há décadas”, no desenvolvimento portuário, mas com atividades e ações que fortaleçam e incentivem a evolução econômica, ambiental e social do Município.

“Mais uma vez pedimos diálogo. Cubatão é uma cidade muito importante na história do desenvolvimento do Brasil e deve ser tratada com o respeito que merece. Como prefeito, não aceitarei novamente que nossa população pague o preço caro que arcou em épocas atrás para que

outros se beneficiem, enquanto aos nossos moradores resta apenas o ônus do desenvolvimento econômico da Baixada Santista”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/01/2025

NAVIO DE CRUZEIRO QUE SAIU DO PORTO DE SANTOS TEM SURTO DE VIROSE A BORDO E DEIXA 127 INFECTADOS

MSC Grandiosa chegou e partiu no último sábado. Passageiros e tripulantes doentes ficaram isolados. Amostras clínicas, água e alimentos foram coletados para testes pela Anvisa

Por Bárbara Farias



MSC Grandiosa atracou em Santos no último sábado, partindo no mesmo dia rumo ao Nordeste. Transatlântico retorna à região no próximo sábado (Vanessa Rodrigues/ Arquivo AT)

O navio MSC Grandiosa registrou um surto de virose causada por norovírus em 127 pessoas, sendo 122 passageiros e cinco tripulantes. Os casos de Doença Diarreica Aguda (DDA) foram diagnosticados pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) no último sábado (18), quando o transatlântico atracou no Terminal Marítimo de Passageiros-Concais, no Porto de

Santos, com 6.293 passageiros a bordo. Amostras clínicas dos doentes, além de água e alimentos foram coletados para testes.

Em comunicado oficial, a Anvisa informou que “os testes realizados pela equipe de saúde de bordo em amostras clínicas dos passageiros identificaram norovírus, mesmo agente infeccioso identificado recentemente na Baixada Santista. O vírus é transmitido pessoa a pessoa e por contato com superfícies contaminadas”.

A equipe da Anvisa, juntamente com agentes da Secretaria de Saúde da Prefeitura de Santos, realizou, na mesma data, “investigação complementar a bordo e coletou amostras adicionais em tripulantes para confirmar o agente infeccioso. Também foram coletadas no interior da embarcação amostras de água e alimentos”.

Além disso, o órgão de saúde informou que “foram verificadas as medidas de controle para o agente infeccioso, como isolamento dos passageiros com sintomas, orientação a bordo para higienização frequente das mãos e para a desinfecção de superfícies”.

A Anvisa esclareceu ainda que esse cruzeiro iniciou no dia 11 e encerrou no dia 18. Atualmente, o MSC Grandiosa está em Maceió (Alagoas), na região Nordeste, e retornará a Santos no próximo sábado.

Sintomas e cuidados

Segundo o Ministério da Saúde, os sintomas mais comuns são evacuações frequentes e líquidas, vômitos, pele e boca secas e dificuldade em urinar. O tratamento principal é hidratação. A hospitalização, em geral, é rara.

MSC Cruzeiros

Procurada, a armadora MSC Cruzeiros informou que está “monitorando os relatos de casos entre os hóspedes” e intensificou “os procedimentos de limpeza e sanitização em todo o navio. Todos os hóspedes foram orientados a lavar as mãos com frequência e entrar em contato com o Centro Médico se apresentarem quaisquer sintomas gastrointestinais”.

Prefeitura de Santos

A Prefeitura de Santos informou que, em atendimento à Anvisa, uma equipe do Departamento de Vigilância em Saúde (Devig) da Secretaria de Saúde esteve no navio, no sábado, “coletando

amostras de cinco tripulantes com suspeitas de norovírus. Também foram coletadas amostras de água e alimentos. O material foi encaminhado ao Instituto Adolfo Lutz (IAL) na Capital. Não há previsão da data do resultado destas amostras”. A Administração Municipal informou ainda que “isolados, os tripulantes estavam com quadro geral estável e foram assistidos pela equipe médica da MSC. O navio tomou todas as medidas sanitárias necessárias”.

Concais

Em nota, a arrendatária do terminal de passageiros informou que “o navio MSC Grandiosa atracou na data prevista e o Concais seguiu à risca todos os protocolos determinados pela Anvisa para o desembarque seguro de seus passageiros”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 23/01/2025

CLAUDIO OLIVEIRA É O NOVO CEO DA BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO

Atual diretor Comercial & Marketing, executivo assumirá o cargo em 1º de fevereiro

Por ATribuna.com.br



Atual diretor Comercial & Marketing da Brasil Terminal Portuário (BTP), Claudio Oliveira assumirá o cargo de CEO da companhia no dia 1º de fevereiro (Divulgação/BTP)

O diretor Comercial & Marketing da Brasil Terminal Portuário (BTP), Claudio Oliveira, foi nomeado novo CEO da companhia. Eleito por unanimidade pelos membros do Conselho de Administração da empresa, ele assumirá o novo cargo no dia 1º de fevereiro.

“Estou orgulhoso dessa nomeação. Claudio é um profissional extremamente focado no atendimento das necessidades dos clientes e possui uma vasta experiência em operações portuárias. Além disso, destaco sua excelente liderança e capacidade de relação interpessoal, o que é essencial para impulsionar o crescimento dos negócios pautado em solidez e confiança. Estamos certos de que sua atuação será crucial nessa próxima fase do plano de investimentos da BTP”, disse o conselheiro e executivo da Terminal Investment Limited (TiL), Patricio Junior.

Já o conselheiro e executivo da APM Terminals, Leo Huisman, enfatizou que “com o processo de renovação da concessão da BTP concluído, Claudio, nessa nova fase, desempenhará um papel fundamental para o futuro da empresa. Ao liderar essa etapa de crescimento da BTP, ele também olhará para frente com foco em acelerar a transformação digital, buscar metas de descarbonização, sempre mantendo o desempenho operacional com segurança no melhor estado da arte”.

Claudio Oliveira tem atuado como diretor Comercial & Marketing na BTP em ações estratégicas para soluções de negócios, marketing e reputação corporativa há mais de uma década. Ele fará a transição para o novo cargo a partir de 1º de fevereiro.

“Estou entusiasmado para assumir o novo cargo. Desde que entrei na empresa como CCO, há dez anos, aprendi muito com as equipes, clientes e parceiros valiosos. Tive a oportunidade de participar de projetos importantes que elevaram a competitividade e a reputação da BTP no mercado, e sou profundamente grato por toda a confiança depositada em mim mais uma vez. Sinto-me honrado e verdadeiramente inspirado pela oportunidade de liderar essa equipe incrível que nos conduzirá ao crescimento sustentável que almejamos para o futuro da BTP”, declarou Claudio Oliveira.

Antes de ingressar na BTP como CCO, Claudio trabalhou em importantes empresas de navegação, incluindo a Sealand e a Hapag-Lloyd, e em breve completará 41 anos de atuação no setor portuário. Ele também trabalhou no exterior, na Costa Rica e em Miami. Oliveira é bacharel em Administração e possui MBA em Gestão de Negócios pela FGV, além de formação de conselheiro de administração pelo IBGC.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/01/2025

NOVO PÁTIO REGULADOR DE CAMINHÕES EM CUBATÃO CONTARÁ COM 500 VAGAS

Autoridade Portuária de Santos e empresa Condilog assinam contrato por 35 anos; investimento será de R\$ 3 bilhões

Bárbara Farias



Área de 412,5 mil metros quadrados que será utilizada para construção, até 2028, do pátio regulador de caminhões fica na Ilha do Tatu (Alexsander Ferraz/AT)

A área conhecida como Ilha do Tatu, ao lado do Viaduto Mário Covas, em Cubatão, contará com um novo pátio regulador para caminhões com 500 vagas até 2028. O período de três anos é o prazo máximo exigido pela Autoridade Portuária de Santos (APS) à nova cessionária, a Condilog Operações SPE Ltda. O contrato de cessão

onerosa, válido por 35 anos, foi celebrado no último dia 13 e teve seu extrato publicado no Diário Oficial da União na última sexta-feira. O investimento previsto é de R\$ 3 bilhões.

Vencedora da licitação realizada em julho do ano passado, a Condilog obteve a cessão de uma área de 412.548 metros quadrados (m²), pertencente à União, situada dentro da poligonal do Porto de Santos, próximo à interligação das rodovias Anchieta e Imigrantes.

Conforme o contrato, a companhia terá um prazo de até três anos para construir um condomínio logístico e um pátio regulador com 500 vagas para caminhões em uma área de 106,6 mil m², e iniciar as operações. O contrato poderá ser prorrogado, desde que a cessionária manifeste o pedido à APS 18 meses antes do término.

Em contrapartida, a empresa também terá que estruturar um estacionamento público para caminhões, em uma área de 89,8 mil m², para uso do Porto de Santos. Outras obras englobam armazéns cobertos e galpões e uma via de acesso rodoviário ligando a Estrada Metalúrgico Ricardo Réis à interligação entre as rodovias Anchieta e Imigrantes e suas conexões.

Aos motoristas de caminhão, a empresa deverá oferecer estrutura com sanitários e vestiários de uso gratuito, área de descanso e vivência, restaurante e/ou lanchonete, além de salas administrativas para terceiros com atividades interligadas às operações portuárias, estacionamento para veículos de passeio dos funcionários que trabalhem no pátio de triagem de caminhões entre outras coisas.

A cessionária terá que implementar sistema de controle e monitoramento por câmeras no pátio regulador e disponibilizar o acesso às imagens à APS. A companhia poderá ainda ter que reservar uma área de 15 mil m² de um armazém para uso exclusivo da Receita Federal, caso seja determinado pela Autoridade Portuária de Santos durante o primeiro ano de vigência do contrato.

Sem resposta

Inicialmente, a área a ser licitada era de aproximadamente 530 mil m², com 800 vagas para caminhões. Desse total, 100 mil m² seriam destinados para um estacionamento do Porto de Santos, em contrapartida.

Procurada pela Reportagem na terça-feira e ontem, a APS não esclareceu o motivo da redução da área licitada para 412.548 m². A Reportagem tentou contato por telefone com a Condilog, sem sucesso até a publicação desta matéria.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/01/2025

CAPITANIA DOS PORTOS DO PARANÁ TEM NOVO COMANDO

Anderson Brito de Melo transferiu o posto ao também capitão de mar e guerra Maurício Tinoco dos Santos Benvenuto
Por ATribuna.com.br



O capitão de mar e guerra Maurício Tinoco dos Santos Benvenuto (Claudio Neves/Portos do Paraná)

A Capitania dos Portos do Paraná está sob novo comando. O capitão de mar e guerra Anderson Brito de Melo transferiu o posto ao também capitão de mar e guerra Maurício Tinoco dos Santos Benvenuto em cerimônia realizada na última terça-feira.

A unidade de Paranaguá foi criada em 1853, oito anos após a instituição das Capitâncias dos Portos no Brasil, pelo imperador dom Pedro II.

“Somos responsáveis pela segurança, mas também pela prevenção à poluição hídrica em nossas águas. Por isso, contamos com a sociedade para essas questões”, destacou Benvenuto. Ele informou que a Operação Navegue Seguro terá suas ações intensificadas.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 23/01/2025*

GESTÃO DO CANAL DO PANAMÁ É DEFENDIDA POR PRESIDENTE DO PAÍS

José Raúl Mulino, elevou o tom contra o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump
Por ATribuna.com.br



Canal do Panamá liga os oceanos Atlântico e Pacífico há mais de 100 anos e se estende por 82 quilômetros (AdobeStock)

O presidente do Panamá, José Raúl Mulino, elevou o tom contra o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que desde o ano passado vem falando em retomar o Canal do Panamá.

Nesta semana, em publicação nas redes sociais e durante mesa-redonda do Fórum Econômico Mundial, em Davos, na Suíça, o panamenho reiterou que o canal “não é uma concessão nem um presente” e garantiu que um dos corredores logísticos marítimos mais importantes do mundo “continuará a pertencer ao Panamá”.

“O Panamá está avançando, o Panamá não se distrai com esse tipo de pronunciamento”, declarou Mulino, que reagiu de forma ríspida ao ser questionado por um jornalista se temia uma invasão militar norte-americana para retomar o canal - hipótese não descartada por Trump em recente entrevista. “Fala sério, fala sério”, bradou.

Na rede social X, Mulino destacou que “rejeita de forma integral as palavras do presidente Donald Trump sobre o Panamá e seu canal. (...) Não há presença de nenhuma nação no mundo que interfira na nossa administração. O canal não foi uma concessão de ninguém, e sim o resultado de lutas geracionais que culminaram em 1999, produto dos tratados Torrijos-Carter (assinados em 1977 e que viabilizaram ao Panamá assumir a ligação 22 anos depois)”.

No ataque

Em seu discurso de posse, na última segunda-feira, Trump voltou a bater na tecla de que o Canal do Panamá, construído pelos norte-americanos no começo do século 20, não poderia seguir sendo operado pela China e cobrando altas tarifas dos navios dos EUA.

“A China está operando o Canal do Panamá. Mas não o demos à China. Demos ao Panamá e vamos recuperá-lo”, discursou o republicano, em Washington.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 23/01/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

GÁS VERDE VAI TER PLANTA DE BIOMETANO EM IGARASSU (PE)

A empresa Gás Verde iniciou a construção de uma planta de biometano que vai substituir a térmica a gás natural no Centro de Tratamentos de Resíduos CTR Igarassu, que é gestora do aterro. A previsão é de que o início da operação ocorra no segundo semestre de 2026. A empresa não revelou o valor do [...]

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



Planta de biometano da Gás Verde em Seropédica, no Rio de Janeiro, onde a empresa planeja produzir CO2 Verde. Foto: Gás Verde/Divulgação

A empresa Gás Verde iniciou a construção de uma planta de biometano que vai substituir a térmica a gás natural no Centro de Tratamentos de Resíduos CTR Igarassu, que é gestora do aterro. A previsão é de que o início da operação ocorra no segundo semestre de 2026. A empresa não revelou o valor do investimento.

A Gás Verde opera a planta de biogás, mas não pertence a mesma empresa que gerencia o CTRN Igarassu. A planta de biometano terá capacidade para produzir 38 mil metros cúbicos por dia. O produto será usado por indústrias da região que pretendem descarbonizar as suas atividades e frotas da região.

O CTR Igarassu recebe cerca de 50 mil toneladas de resíduos por mês, que são a matéria-prima para a produção do biogás, realizada no local. O biogás contém 50% de metano — um gás com potencial de aquecimento global 25 vezes maior que o CO2. Os resíduos orgânicos que chegam ao CTR Igarassu são coletados em 25 municípios.

Recentemente, a planta de biometano do aterro de Igarassu recebeu o incentivo do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) concedido pelo governo federal. O programa autoriza o empreendimento a suspender as contribuições do PIS/Pasep e Cofins sobre o aluguel de equipamentos “para sistema de valorização energética e manutenção”, segundo informações do Ministério de Minas e Energia (MME).

A estimativa dos valores de bens e serviços sem incidência dos tributos isentos no Reidi é de R\$ 91,94 milhões, de acordo com o MME. Outros R\$ 100,9 milhões, que fazem parte do projeto, não terão direito ao regime diferenciado.

A empresa informou, em nota, que o Reidi é fundamental para impulsionar projetos de infraestrutura e a produção de energia renovável no Brasil, pois oferece incentivos fiscais que reduzem os custos de implantação de projetos, que são altos, tornando-os mais viáveis.

A Gás Verde e o biometano

Uma das maiores produtoras de biometano da América Latina, a Gás Verde atua em seis Estados brasileiros: Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Pernambuco e Maranhão com duas

plantas de biometano e dez usinas de energia elétrica a partir de biogás que serão transformadas em plantas de biometano.

A produção média da Gás Verde é de 160 mil metros cúbicos por dia de biometano. “Temos um plano robusto de investimento para converter nossas dez térmicas a biogás em plantas de biometano em seis estados brasileiros, entre elas a usina de Igarassu, em Pernambuco, o que vai nos permitir atender novos mercados. Com isso, vamos passar a nossa produção dos atuais 160 mil metros cúbicos por dia para mais de 600 mil metros cúbicos por dia até 2028”, diz o CEO da Gás Verde, Marcel Jorand.

A empresa deve alcançar a produção de mais de 600 mil metros cúbicos por dia até 2028. A corporação também disponibiliza aos clientes o BIORec, o primeiro certificado de biometano a partir de resíduos sólidos urbanos do Brasil.

O biometano se destaca por ser um combustível 100% renovável e de grande potencial de crescimento no Brasil, que assumiu compromissos de redução das emissões de 30% de metano até 2030 e de 48% de todos os gases de efeito estufa até 2025, segundo o Acordo de Paris.

“Grandes empresas têm metas ambiciosas de redução de emissão e cada vez mais procuram soluções ambientais efetivas, dada a emergência climática que vivemos. E o biometano tem sido visto como a melhor alternativa para descarbonizar suas operações”, comenta Marcel Jorand.

Atualmente, o Brasil produz pouco mais de 400 mil m³ por dia de biometano. O País tem um potencial para produzir até 120 milhões de m³ por dia, numa estimativa da Associação Brasileira do Biogás e do Biometano (Abiogás). Essa quantidade supriria 70% da demanda nacional de diesel.

A Gás Verde fornece biometano para grandes indústrias de diferentes setores, como Haleon, Saint Gobain, L’Oréal e Ternium. A fábrica da Ambev em Cachoeiras de Macacu, no Rio de Janeiro, foi a primeira cervejaria do Brasil movida 100% a biometano e é cliente da empresa.

A companhia tem outra linha de negócios voltada para frotas, abastecendo 100% dos veículos inbound (da fábrica até o centro de distribuição) da L’Oréal em São Paulo. Também fornece o biometano para 30 postos de combustíveis no estado do Rio.

E, por último, a empresa está implantando uma planta de purificação de CO₂ verde ao lado da unidade de biometano em Seropédica (RJ), que vai entrar em operação no fim de 2025, com capacidade para produzir 100 toneladas por dia de CO₂ verde, que apresenta 99% de grau de pureza.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/01/2025

IMPORTAÇÕES: BA LIDERA, PE CRESCE, CE CAI E AL TEM MAIOR SALTO PERCENTUAL

As informações são referentes às importações realizadas pelos principais portos e aeroportos dos quatro estados da jurisdição da 4ª Região Fiscal da Receita Federal

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



A evolução das importações em quatro dos principais estados do Nordeste foi apresentada pela 4ª Região Fiscal da Receita Federal. Foto: Vosmar Rosa/MPOR

O balanço das importações realizadas pelos estados do Nordeste em 2024 revela contrastes entre os portos e aeroportos da região. Enquanto a Bahia mantém a liderança em valores absolutos, Alagoas desponta com o maior crescimento percentual, consolidando-se como um novo



destaque no cenário logístico regional. As informações são da 4ª Região Fiscal da Receita Federal, responsável pelos quatro estados.

A Bahia encerrou 2024 com US\$ 10,2 bilhões e um aumento de 6,3% nas importações em relação a 2023, consolidando seu papel como principal polo logístico da região. Este crescimento foi impulsionado por grandes volumes de combustíveis e produtos químicos, que representam parte significativa das operações do estado.

Pernambuco, por sua vez, apresentou um crescimento de 4,1% em 2024, destacando-se pela diversificação das mercadorias importadas que resultaram em US\$ 9,8 bilhões. Os principais produtos importados pelo estado incluem máquinas e equipamentos industriais, além de produtos farmacêuticos. O delegado da Alfândega do Recife, o auditor fiscal Carlos Eduardo da Costa Oliveira, atribuiu os resultados à recuperação econômica pós-pandemia e à eficiência logística dos portos de Suape e do Recife.

Em 2024, o Ceará registrou uma retração de quase 8% nas importações em comparação ao ano anterior, contrastando com a trajetória de crescimento vista em outros estados da região. Esse declínio foi atribuído a uma redução na demanda por insumos industriais e à maior dependência do mercado interno. O volume de 2024 foi de US\$ 5,5 bilhões.

Já o Porto de Maceió se destacou como o principal responsável pelo desempenho de Alagoas nas importações, com crescimento de 8,27% em 2024 em relação aos números de 2023. No ano passado, a movimentação resultou em US\$ 1,5 bilhão. Entre 2019 e 2024, as operações de importação realizadas no estado apresentaram um aumento de 220%, conforme divulgado pela Inspeção da Receita Federal em Maceió. Esse crescimento foi atribuído a investimentos em infraestrutura portuária e ao aumento da demanda por produtos químicos, insumos agrícolas e equipamentos eletrônicos.

Segundo o delegado da Receita Federal em Maceió, o auditor fiscal Reinaldo Alves, “as importações realizadas no Porto de Maceió demonstram um crescimento consistente, refletindo o fortalecimento da economia local e a maior competitividade logística do estado.”

Comparativo geral das importações no Nordeste em 2024

A tabela a seguir resume os valores das importações realizadas pelos principais portos e aeroportos dos estados da Bahia, Pernambuco, Ceará e Alagoas, evidenciando as diferenças regionais.

Valores das importações realizadas pelos principais portos e aeroportos dos estados da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Ceará, em dólares (incluindo seguro e frete)

Estado	Importações (2023)	Importações (2024)	Crescimento (%)
Bahia	9.622.131.854,55	10.230.974.264,65	6,3
Pernambuco	9.424.594.645,69	9.815.915.706,84	4,15
Ceará	5.970.624.295,36	5.502.617.288,84	-7,84
Alagoas	1.377.979.966,62	1.491.973.000,71	8,27

Created with Datawrapper

Os dados destacam a Bahia como o estado com o maior volume absoluto de importações no Nordeste, beneficiada pela forte presença da indústria petroquímica e agrícola. Pernambuco mantém o segundo lugar, com crescimento contínuo e destaque para o Porto de Suape, que facilita o acesso a mercados globais.

Alagoas, embora ainda tenha valores absolutos menores, apresenta o maior crescimento percentual, demonstrando o impacto dos investimentos em infraestrutura e o fortalecimento de sua economia local. Por outro lado, o Ceará enfrenta desafios, com redução nos volumes importados em 2024, sugerindo a necessidade de diversificação econômica e logística para retomar o crescimento.

Diversificação regional

Estado	Produtos Mais Importados (2024)
Bahia	Combustíveis, produtos químicos e fertilizantes
Pernambuco	Máquinas industriais, produtos farmacêuticos e alimentos processados
Ceará	Têxteis, equipamentos eletrônicos e insumos industriais
Alagoas	Produtos químicos, insumos agrícolas e componentes eletrônicos

Created with Datawrapper

A análise das importações nos principais estados do Nordeste em 2024 evidencia as diferenças econômicas e logísticas entre os estados. Enquanto Bahia e Pernambuco mantêm a liderança em volume, Alagoas mostra um crescimento acelerado, posicionando-se como um novo destaque regional. O desempenho do Ceará, em contrapartida, reforça a necessidade de ajustes estratégicos para enfrentar os desafios econômicos atuais.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 24/01/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A PRIMEIRA CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI SERÁ REALIZADA EM 6 DE FEVEREIRO

Sessão será transmitida pelo YouTube, às 9h. Consulta pública se estende até 23 de fevereiro de 2025



Brasília, 22/01/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará, no dia 6 de fevereiro, audiência pública para o aprimoramento dos documentos e da modelagem proposta para a concessão da Hidrovia do Paraguai.

Essa será a primeira concessão hidroviária do Brasil e representa um marco para o setor. A licitação garante, além de ganho em eficiência logística, a diminuição das emissões de gases de efeito estufa.

A transmissão da sessão pública será feita pelo canal da ANTAQ do YouTube a partir das 9h. A audiência também poderá ser acompanhada presencialmente no edifício sede da ANTAQ, em Brasília. Os interessados em se manifestar durante a audiência devem se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940, das 9h às 15h do dia 5 de fevereiro de 2025.

Contribuições

A documentação completa, incluindo minutas jurídicas relativas à Audiência Pública nº 18/2024 estão disponíveis neste link.



As contribuições poderão ser encaminhadas até as 23h59 do dia 23 de fevereiro de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do e-mail: anexo_audiencia182024@antag.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em e-mail não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Sobre a concessão

A Hidrovia do Rio Paraguai compreende o trecho entre Corumbá (MS) e a Foz do Rio Apa, localizada no município de Porto Murtinho (MS), e o leito do Canal do Tamengo, no trecho compreendido no município de Corumbá. A extensão total do projeto é de 600 km.

Nos primeiros cinco anos de concessão, serão realizados serviços de dragagem, derrocagem, balizamento e sinalização adequados, construção de galpão industrial, aquisição de draga, monitoramento hidrológico e levantamentos hidrográficos, melhorias em travessias e pontos de desmembramento de comboio, implantação dos sistemas de gestão do tráfego hidroviário, incluindo Vessel Traffic Service (VTS) e River Information Service (RIS), além dos serviços de inteligência fluvial.

Essas melhorias vão garantir segurança e confiabilidade da navegação. O investimento direto estimado nesses primeiros anos é de R\$ 63,8 milhões. O prazo contratual da concessão é de 15 anos com possibilidade de prorrogação por igual período.

Tarifa baixa e gratuita

Ainda segundo a modelagem, foi definido que somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária entregar os serviços previstos na primeira fase do contrato. Em relação ao transporte de passageiros e de cargas de pequeno porte não haverá cobrança de tarifa.

A previsão de tarifa, pré-leilão, é de até R\$1,27 por tonelada de cargas. O critério de licitação pode ser menor tarifa, por isso, esse valor ainda poderá ser reduzido. No entanto, existe a possibilidade, durante a realização da consulta pública, de alteração no critério do certame.

Movimentação

O transporte de cargas do Rio Paraguai, após a concessão, está estimado entre 25 e 30 milhões de toneladas a partir de 2030, o que significa um aumento significativo de movimentação em relação ao praticado atualmente. No ano passado, a hidrovia transportou 7,95 milhões de toneladas de cargas, um aumento de 72,57% em relação a 2022.

Em 2023, as hidrovias foram responsáveis por transportar mais de 157 milhões de toneladas de carga, quase 10% de todo o transporte aquaviário ocorrido no período. Esse volume de carga transportada tem um potencial ainda maior para ser desenvolvido e a busca por investimento privado nesse segmento vai ao encontro da busca por uma maior eficiência logística nacional.

Trafegabilidade

Com a concessão, a hidrovia vai contar com um calado de 3 metros quando o rio estiver cheio e de 2 metros em períodos de seca, o que vai garantir a trafegabilidade das embarcações durante todo o ano, ou pelo menos a maior parte dele.

Levando em consideração as estiagens extremas dos últimos anos, o contrato também prevê a distribuição adequada dos riscos com a criação da Zona de Referência Hidrológica Contratual, que consiste em avaliação estatística do comportamento hidrológico do Rio Paraguai.

Serviço

O que: Audiência Pública da primeira concessão hidroviária brasileira - Hidrovia do Rio Paraguai

Data: 06/02/2025 (quinta-feira)

Horário: a partir das 9h

Local: Edifício Sede da ANTAQ - SEPN 514, Conjunto E, Asa Norte

Assessoria de Comunicação Social

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 24/01/2025

AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE CRITÉRIOS PARA O FORNECIMENTO DE SERVIÇOS EM INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS É REALIZADA

Contribuições podem ser encaminhadas para a ANTAQ até o dia 2 de fevereiro de 2025



Brasília 23/01/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou, nesta quarta-feira (23) a Audiência Pública 15/2024, que debateu o fornecimento de serviços em instalações portuárias.

O objetivo da audiência é obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de Instrução Normativa, que estabelece os procedimentos gerais e critérios referenciais a serem observados pelas

unidades técnicas da ANTAQ na qualificação de condutas e práticas no fornecimento de serviços em instalações portuárias.

“Os critérios abordados visam promover maior transparência, previsibilidade, incentivo a modicidade e boas práticas concorrenciais. Além disso, tais procedimentos dariam mais segurança técnica e agilidade à atuação da Agência aumentando a legitimidade e objetividade das decisões”, explicou o diretor relator da matéria que tratou da audiência pública, Wilson Lima Filho.

No total, durante a audiência, 10 pessoas contribuíram de forma oral. O período da consulta pública se estende até o dia 2 de fevereiro de 2025.

Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à audiência pública estão disponíveis neste link. O período de contribuições para a audiência se estende até às 23h59 do dia 2 de fevereiro de 2025.

As contribuições devem ser feitas exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia152024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 24/01/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS LANÇA POLÍTICA DE SUSTENTABILIDADE PARA PORTOS, AEROPORTOS E Hidrovias na segunda (27)

Iniciativa promove práticas sustentáveis e promove o reconhecimento de empresas comprometidas com o conceito ESG

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), sob a liderança do ministro Sílvio Costa Filho, promoverá o lançamento de uma Política de Sustentabilidade inovadora para os setores de portos, aeroportos e hidrovias. O evento apresentará a Agenda Anual da Política de Sustentabilidade para o setor público e o Pacto pela Sustentabilidade para a iniciativa privada e será aberto para empresas e organizações interessadas em integrar esse marco de transformação ambiental e social.

As empresas participantes poderão obter selos de reconhecimento: Bronze, Prata, Ouro ou Diamante, mediante a adoção de práticas relacionadas aos eixos ambiental, social e de governança (ESG).

Dentre os destaques do evento estão a apresentação das diretrizes e benefícios do Pacto pela Sustentabilidade; Critérios para a obtenção dos selos, incluindo compromissos com a redução de emissões de gases de efeito estufa e ações sociais e ambientais, além de apresentação de impactos da política no alinhamento às metas globais da Agenda 2030 e na competitividade do Brasil no cenário internacional.

Credenciamento

Profissionais da imprensa interessados em cobrir o evento devem realizar o credenciamento por meio do endereço eletrônico da Assessoria de Comunicação do Ministério de Portos e Aeroportos: ascom@mpor.gov.br, até o dia 24/01 às 16h. Na mensagem, é necessário informar nome e a empresa de comunicação para a qual trabalha. Não está prevista transmissão do evento.

Serviço

Data: 27 de janeiro de 2025

Horário: 14h

Local: B3 (Praça Antônio Prado, 48, Centro Histórico, São Paulo - SP)

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

Data: 24/01/2025

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS APRESENTA PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO PARA OS PRÓXIMOS MESES



Em 2025, serão mais de 300 entregas com projetos ainda mais focados no social e na pauta da sustentabilidade

Os planos dos setores foram detalhados com prazos e propostas orçamentárias dos projetos que serão executados ao longo do período - Foto: Vosmar Rosa

Nesta quinta-feira (23), as áreas técnicas do Ministério de Portos e Aeroportos (Aviação Civil, Portos e Hidrovias) apresentaram ao ministro Sílvio Costa Filho o planejamento



estratégico de cada setor para o ano de 2025, com destaque para as entregas dos próximos 100 dias.

Os planos dos setores foram detalhados com prazos, propostas orçamentárias, planos de concessão, emendas parlamentares, monitoramento e avaliações dos projetos que serão executados ao longo do período. Um dos principais destaques foi o reforço no plano de sustentabilidade e o maior foco na comunicação com o cidadão. Ao longo do ano, serão contabilizadas mais de 300 entregas.

O ministro agradeceu o empenho dos secretários nacionais e das equipes pelo sucesso das políticas e entregas realizadas em 2024 e elogiou o planejamento para 2025. “Temos um belo ano pela frente. Nosso foco é nos dedicarmos aos portos, aeroportos e hidrovias brasileiras durante este ano e continuarmos com as entregas ao longo dele, para fortalecer o Brasil e a economia brasileira”, afirmou.

Silvio Costa Filho também demonstrou otimismo em relação aos investimentos que continuarão a chegar ao país. “O Brasil tem segurança jurídica, instituições fortalecidas, uma reforma tributária aprovada e apresenta uma agenda ambiental e de sustentabilidade muito sólida. Ou seja, tem tudo o que os investidores internacionais procuram.”

A secretária-executiva do MPor, Mariana Pescatori, agradeceu aos colegas de todas as áreas pelo empenho na elaboração do planejamento estratégico. “Aqui, estamos apresentando a missão, a visão e os valores do Ministério, assim como os nossos indicadores e como vamos monitorar o desenvolvimento dos nossos projetos ao longo do ano, para garantir que nossos objetivos sejam alcançados”, explicou.

No mapa estratégico do MPor, que abrange o período de 2025 a 2028, a missão apresentada é conectar o Brasil por meio da infraestrutura e dos serviços portuários, aeroviários e hidroviários de forma integrada e sustentável. A visão é ser líder no Hemisfério Sul nas áreas de portos, aeroportos e respectivos serviços de transporte e logística.

Já entre os valores do Ministério, destaca-se o respeito à sociedade e ao meio ambiente, o compromisso com o desenvolvimento socioeconômico, a transparência, a equidade e a integridade.

Principais projetos de 2025

O plano estratégico da Secretaria Nacional de Portos foi apresentado pelo secretário Alex Ávila, que destacou os leilões planejados, as assinaturas de novos contratos de arrendamentos portuários, o programa Porto sem Papel, as poligonais dos portos autorizados, os contratos de Terminais de Uso Privado (TUPs) e os arrendamentos com selo verde, entre outros projetos.

Os destaques da Secretaria de Hidrovias incluíram a habilitação do Fundo da Marinha Mercante nos mecanismos de garantia do Fundo Garantidor para Investimentos (FGI) e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a abertura de consulta pública para a concessão do Madeira, a concessão da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul, e a entrega da IP4 de Humaitá, no Amapá. Além disso, estão no planejamento o lançamento do decreto do BR do Mar e do Programa BR dos Rios, assim como a consulta pública para a portaria de embarcações sustentáveis, o início da dragagem emergencial no rio Tapajós e a criação de um fórum permanente dos trabalhadores aquaviários.

Já a Secretaria Nacional de Aviação Civil apresentou o plano de assinatura da ordem de serviço para a obra do lado ar do Aeroporto de Santa Rosa e a autorização para a licitação das obras também do lado ar do Aeroporto de Americana. Outras entregas incluem a ordem de serviço da fase 1-B do Aeroporto de Santarém, a reforma da infraestrutura do Aeroporto Santos Dumont e melhorias nos aeroportos de Ipatinga (MG), Macaé (RJ) e Cáceres (MT).

O planejamento também contempla a assinatura da autorização para a licitação das obras do Aeroporto de Caruaru, o início das obras do novo terminal de passageiros do Aeroporto de Guarujá e o anúncio do Prêmio Aviação + Brasil 2025.

Política de sustentabilidade

A secretária-executiva Mariana Pescatori encerrou a apresentação destacando a publicação da Portaria de Sustentabilidade do Ministério e o lançamento do Pacto para empresas do setor, que ocorrerá na B3, em São Paulo, na próxima segunda-feira (27).

A Política de Sustentabilidade abrange os setores de portos, aeroportos e hidrovias, incluindo medidas a serem adotadas tanto pelo governo quanto pela iniciativa privada. Para o setor público, será apresentada a Agenda Anual da Política de Sustentabilidade, com projetos, estudos e alterações regulatórias. Já para o setor privado, a implementação das ações poderá ser realizada por meio do Pacto pela Sustentabilidade, um compromisso para empresas interessadas em adotar práticas ambientais, sociais e de governança.

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

Data: 24/01/2025

PORTOSRIO APRESENTA RESULTADOS HISTÓRICOS AO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS



Na última segunda-feira (20), a presidência da PortosRio esteve em Brasília para uma reunião no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), onde foram apresentados os resultados de 2024 e as perspectivas para 2025. Participaram do encontro o ministro Silvio Costa Filho, a presidente do Conselho de Administração, Thairyne Oliveira, o presidente da PortosRio, Francisco Martins, e o superintendente de Gestão Estratégica, Luis Cesar Fonseca.

Resultados Históricos

A PortosRio encerra 2024 com números expressivos que consolidam seu desempenho como referência no setor portuário brasileiro. Um dos destaques é a reversão financeira mais significativa de sua história: de um prejuízo de R\$ 443 milhões em 2023, a companhia projeta um lucro de R\$ 225 milhões para 2024, resultado do trabalho eficiente de gestão e do aumento de receitas operacionais.

Outro marco histórico foi a movimentação de mais de 75 milhões de toneladas em 2024, um recorde absoluto para a companhia, consolidando a relevância dos portos administrados pela PortosRio no comércio nacional e internacional.

Execução Orçamentária e Obras do PAC

A presidente do Conselho de Administração, Thairyne Oliveira, ressaltou que a PortosRio também alcançou um índice recorde de execução orçamentária em 2024, utilizando 50% dos recursos disponíveis, um desempenho inédito não só para a companhia, mas também entre as demais Companhias Docas do Brasil.

No âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), duas importantes obras foram concluídas em 2024, enquanto outras já estão contratadas e com previsão de entrega para 2025. Essas obras são fundamentais para ampliar a capacidade operacional dos portos e garantir maior eficiência no escoamento de cargas.

O presidente da PortosRio, Francisco Martins, destacou o impacto das conquistas para a companhia: “Estamos construindo uma nova história para a PortosRio, com gestão eficiente, planejamento estratégico e foco de todos os colaboradores nos resultados. Esse balanço demonstra que estamos

no caminho certo para transformar a companhia em um exemplo de eficiência e sustentabilidade no setor portuário.”

O superintendente de Gestão Estratégica, Luis Cesar Fonseca, ressaltou a importância do trabalho em equipe e dos investimentos: “O compromisso de toda a equipe, somado aos investimentos estratégicos em infraestrutura e tecnologia, foi essencial para alcançarmos esses resultados históricos. Estamos confiantes de que 2025 será ainda mais promissor.”

Perspectivas para 2025

Com as projeções de lucro e a continuidade das obras estratégicas, a PortosRio se prepara para um ano de novas conquistas, focada em ampliar sua contribuição para o desenvolvimento econômico do Brasil e consolidar sua posição como referência em gestão portuária.

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

Data: 24/01/2025

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E CNI DISCUTEM PARCERIA PARA FOMENTAR INOVAÇÕES NOS SETORES PORTUÁRIO, DE AVIAÇÃO E NAVEGAÇÃO

Importância estratégica da colaboração entre o Ministério e a CNI foi destacada pela secretária executiva Mariana Pescatori



Visita técnica à CNI - Foto: Sergio Francês

A secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori, e representantes das secretarias de Aviação Civil, Portos e Hidrovias realizaram uma visita técnica ao Observatório Nacional da Indústria, vinculado à Confederação Nacional da Indústria (CNI). O encontro aconteceu no edifício Roberto Simonsen, na Asa Norte, em Brasília, e reuniu autoridades de ambas as instituições. O objetivo foi explorar o potencial do hub de inteligência do

Observatório para fortalecer iniciativas no setor portuário, de navegação e aviação.

Durante a visita, Pescatori destacou a importância estratégica da colaboração entre o Ministério e a CNI. “Vamos trabalhar em conjunto com o Observatório, aproveitando sua estrutura tecnológica. Essa parceria com a indústria permitirá otimizar as movimentações no setor, com análises mais econômicas, assertivas e direcionadas, contribuindo significativamente para as ações do MPor”, afirmou.

Projetos de destaque e capacitação

Entre os projetos discutidos na reunião, destacou-se o Porto Sem Papel, um sistema de gestão portuária implementado em 2011, com o propósito de desburocratizar os procedimentos de estadia de navios nos portos brasileiros, tornando os processos de importação e exportação mais ágeis e eficientes.

Outro ponto de interesse foi o programa BR do Mar, voltado para o fortalecimento da cabotagem – transporte marítimo entre portos de um mesmo país. O programa incentiva o uso de navios brasileiros e estrangeiros no transporte interno, facilitando o afretamento de embarcações por empresas nacionais, uma medida que impulsiona a competitividade do setor.

Mariana Pescatori também elogiou as oportunidades de capacitação oferecidas pelo Observatório, ressaltando a necessidade de formar profissionais qualificados para atender à crescente demanda do setor.

A importância de uma base industrial sólida

Durante a reunião, os participantes enfatizaram a relevância de uma indústria naval robusta para o crescimento econômico do Brasil. Segundo eles, um setor portuário e marítimo fortalecido é

essencial para promover o comércio global, gerar empregos, atrair investimentos estrangeiros e aumentar a competitividade das empresas nacionais. Nesse cenário, o uso de uma base de dados confiável foi apontado como crucial para garantir operações comerciais eficientes, estratégicas e seguras.

Presenças na reunião

Além de Mariana Pescatori, participaram do encontro Roberto Muniz, diretor de Relações Institucionais; Marcio Guerra Amorim, superintendente do Observatório Nacional da Indústria; Wagner Cardoso, superintendente de Infraestrutura, e representantes do Ministério responsáveis pelas áreas de planejamento, governança e aeroportos.

A reunião reforçou o compromisso do Ministério de Portos e Aeroportos em trabalhar em sinergia com a indústria e demais setores estratégicos, visando o desenvolvimento sustentável e inovador do Brasil.

Assessoria Especial de Comunicação Social
Ministério de Portos e Aeroportos

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 24/01/2025

COM EMBAIXADOR FRANCÊS, MINISTRO SILVIO COSTA FILHO DEBATE SOBRE INVESTIMENTOS E NOVAS ROTAS NA AVIAÇÃO BRASILEIRA

Ministro recebeu representante do governo francês no Brasil e conversou sobre aumento de rotas das linhas aéreas francesas e programas de investimento na aviação



Audiência com Emmanuel Lenain, Embaixador da França - Foto: Vosmar Rosa

da reunião.

O ministro Silvio Costa Filho recebeu, na tarde desta quinta-feira (23), no Ministério de Portos e Aeroportos, a visita do embaixador da França no Brasil, Emmanuel Lenain. O encontro teve como objetivo a apresentação do diplomata francês e uma conversa sobre parcerias e investimentos no setor de aviação e nos portos brasileiros. O secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, também participou

“Brasil e França têm relações muito estreitas, e a França desempenha um papel relevante nos investimentos e no turismo brasileiro”, destacou Costa Filho. “Para nós, é muito positivo construir uma relação de diálogo permanente com esse país amigo. Agora, além das parcerias importantes que já temos no setor portuário, queremos expandir essa cooperação para a aviação brasileira”, afirmou.

O embaixador francês ressaltou os investimentos das empresas francesas no Brasil e reforçou o interesse do país europeu em ampliar negócios com os brasileiros. “Nossos países mantêm relações muito próximas, e o Brasil está entre as prioridades das companhias aéreas da França”, afirmou Lenain. Ele lembrou que a Air France inaugurou uma linha de voo para Salvador, na Bahia, e duplicou a frequência de voos para Recife (PE) e para o Rio de Janeiro.

Emmanuel Lenain também demonstrou interesse no calendário de concessões dos portos e aeroportos brasileiros. A conversa entre as autoridades gerou a perspectiva de um possível acordo de cooperação entre os dois países no âmbito do transporte marítimo. “Essa parceria pode abrir caminho para novas rotas aéreas entre Brasil e França”, afirmou o ministro.

Meio ambiente e turismo internacional



A sustentabilidade foi outro tema abordado durante a reunião, com destaque para os corredores verdes nos portos brasileiros e o uso de combustíveis sustentáveis, como o SAF (Sustainable Aviation Fuel), biocombustíveis e etanol. Costa Filho explicou que, no Brasil, até 2027, 1% da aviação deverá utilizar o SAF, e, até 2050, esse percentual deverá alcançar 10%. “Isso está alinhado com a agenda de sustentabilidade e a economia verde que queremos consolidar no Brasil, posicionando o país como um ator importante nesse cenário”, enfatizou o ministro.

O secretário Tomé Franca destacou a localização estratégica de Recife, em Pernambuco, situada no centro do Nordeste. Segundo ele, a cidade funciona como um hub para companhias aéreas que conectam a região Nordeste a outras capitais do Brasil. “Estamos implementando o Programa de Turismo Internacional (PATI) para atrair voos internacionais para o Nordeste em um primeiro momento. Apresentaremos um edital público para a Air France, permitindo sua participação, enquanto o governo federal oferece incentivos às operadoras interessadas nessas rotas”, explicou Franca.

Ele também mencionou os investimentos federais no Bloco Norte, que abrange oito aeroportos, além do programa AmpliAR, cujo objetivo é reequilibrar os contratos originais das concessionárias para ampliar os investimentos em aeroportos regionais do país.

Investimentos franceses

No setor da aviação, a concessionária francesa Vinci Airports administra os aeroportos de Salvador, Porto Velho, Boa Vista e Manaus, além de outros aeroportos regionais. Grande parte da frota de aeronaves da Latam que opera no Brasil é fabricada pela Airbus, empresa com sede na França. Em 2024, as operações aéreas entre Brasil e França registraram uma média mensal de 334 voos e 94,7 mil passageiros em rotas regulares.

No setor portuário, a francesa Louis Dreyfus Company (LDC) realiza diversas operações em portos como Santos, Paranaguá, Vila do Conde e Santarém. Em 2024, o grupo francês CMA CGM adquiriu a Santos Brasil por R\$ 13 bilhões, passando a operar um dos maiores terminais do Porto de Santos. A empresa é a terceira maior operadora de navios de contêineres do mundo. Além disso, a Mercosul Line, uma das quatro empresas de transporte marítimo de contêineres que atua na cabotagem brasileira, é uma subsidiária da CMA CGM.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 24/01/2025*



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – NOS TRILHOS DO FUTURO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Ministério dos Transportes planeja anunciar seu Plano Nacional de Ferrovias no próximo mês. O estudo prevê investimentos de R\$ 100 bilhões, montante recorde na história do setor e que demonstra a compreensão por parte do Governo Federal da importância estratégica do modal ferroviário para o desenvolvimento do País. Ao priorizar o transporte de cargas por ferrovias, a União busca reduzir a pressão sobre as rodovias, otimizar a logística e impulsionar a competitividade da economia brasileira.

A escolha por priorizar o transporte de cargas é estratégica. As ferrovias possuem uma capacidade de transporte muito maior do que as rodovias, além de serem mais eficientes em termos de consumo de combustível e geração de emissões de carbono. Ao propor a transferência de uma parcela significativa do volume de mercadorias das estradas para as linhas férreas, o Governo quer reduzir congestionamentos, acidentes de trânsito e poluição atmosférica.



O plano do Ministério prevê a realização de leilões para concessão de novas ferrovias, com o objetivo de atrair investimentos privados para o setor. Essa estratégia é fundamental para garantir a sustentabilidade financeira dos projetos e acelerar a execução das obras. Ao estimular a concorrência entre os investidores, o Governo garante que os recursos sejam aplicados de forma eficiente e que os usuários sejam beneficiados com tarifas mais competitivas.

A diversificação da matriz de transportes é essencial para o desenvolvimento sustentável do País. Ao investir em ferrovias, a União está contribuindo para a redução da dependência do transporte rodoviário, que é o modal predominante no Brasil. Essa mudança de paradigma é fundamental para maiores segurança e eficiência no transporte de cargas e de passageiros.

No entanto, é importante ressaltar que a transição para um modelo de transporte mais sustentável e eficiente exige um esforço conjunto de todos os atores envolvidos. Além de investir em infraestrutura, é necessário promover a integração entre os diferentes modais de transporte, estimular a modalidade ferroviária no transporte de passageiros e criar políticas públicas que incentivem a utilização do transporte ferroviário.

A modernização das ferrovias existentes também é fundamental para garantir a competitividade do modal. A construção de novas linhas e a melhoria da infraestrutura existente são estratégias para aumentar a capacidade de transporte e reduzir os custos operacionais.

O lançamento do Plano Nacional de Ferrovias representa um passo importante para o desenvolvimento do Brasil. Ao investir em ferrovias, o Governo está contribuindo para a modernização da infraestrutura, a redução dos custos logísticos e a melhoria da qualidade de vida da população. É fundamental que esse plano seja implementado de forma eficiente e que os investimentos sejam acompanhados de perto para garantir que os resultados esperados sejam alcançados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - FISCALIZAÇÃO NO RIO APLICA R\$ 535 MILHÕES EM MULTAS NO TRANSPORTE DE CARGAS

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

FISCALIZAÇÃO NO RJ 1

A Operação Foco Divisas, realizada nas barreiras fiscais do estado do Rio de Janeiro, aplicou mais de R\$ 535 milhões em autos de infração contra empresas e transportadoras de cargas flagradas em situação irregular no ano passado. O valor é 165,4% maior que o verificado em 2023. Os dados foram divulgados pelo governo estadual nesta quinta-feira, dia 23.

FISCALIZAÇÃO NO RJ 2

De acordo com o subsecretário especial de Controle de Divisas do Rio de Janeiro, Eduardo Vaz Castelano, o programa Foco Divisas completou três anos em agosto de 2024 e vem trabalhando diariamente nas fiscalizações. “Nesse período, mostramos uma evolução positiva e estamos contribuindo positivamente para o crescimento da recuperação de ativos para o Estado. O trabalho de inteligência realizado entre a Operação Foco e a Receita Estadual contribuiu significativamente na redução no número de abordagens, fazendo com que as assertividades nas abordagens sejam maiores”, explicou.

FISCALIZAÇÃO NO RJ 3

As ações de fiscalização acontecem nos postos fixos de barreira fiscal em Itatiaia, Comendador Levy Gasparian, Campos dos Goytacazes, Itaperuna e Angra dos Reis, além de ações volantes na região metropolitana do Rio.

MÁQUINAS DE CONSTRUÇÃO EM ALTA 1

As vendas no atacado do setor de máquinas de construção cresceram 22,4% em 2024, com 37.148 unidades comercializadas. Esse foi o segundo melhor período do segmento, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que projeta alta de 3% nas vendas para este ano. A área engloba tratores de esteira, retroescavadeiras, pás carregadeiras, escavadeiras hidráulicas, motoniveladoras, rolos compactadores, mini carregadeiras e manipuladores telescópicos.

MÁQUINAS DE CONSTRUÇÃO EM ALTA 2

De acordo com o balanço da Anfavea, o crescimento de vendas de máquinas foi puxado pela construção civil. As exportações caíram 12,5%, com 4.538 unidades – a expectativa para 2025 é que se mantenha o volume.

MÁQUINAS DE CONSTRUÇÃO EM ALTA 3

O setor de máquinas agrícolas teve queda de 20% nas vendas com relação a 2023, ao chegar nas 48,9 mil unidades comercializadas no atacado. A queda foi puxada principalmente pelas colheitadeiras. As exportações de máquinas agrícolas tiveram queda de 31%, com envios de 6 mil unidades, e deverão crescer apenas 1% pelas projeções da entidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

PORTOS - REGULAÇÃO DE PREÇOS NO SETOR É TEMA DE DISCUSSÃO NA ANTAQ

Audiência pública abordou falhas de mercado e impactos da regulação na competitividade e inovação tecnológica

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebeneews.com.br



A audiência pública promovida pela agência reguladora reuniu autoridades e representantes do setor para discutir, entre outros assuntos, a transparência e a competitividade nos portos (Foto: Divulgação/Antaq)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizou na quinta-feira (23), em Brasília (DF), uma audiência pública para discutir os critérios e diretrizes relacionados ao fornecimento de serviços em instalações portuárias. O período destinado à coleta de

subsídios e sugestões para o aprimoramento da proposta de Instrução Normativa vai até o dia 2 de fevereiro de 2025.

O PERÍODO DESTINADO À COLETA DE SUBSÍDIOS E SUGESTÕES PARA O APRIMORAMENTO DA PROPOSTA DE INSTRUÇÃO NORMATIVA VAI ATÉ O DIA 2 DE FEVEREIRO DE 2025

O diretor relator do processo, Wilson Lima Filho, explicou que a mobilização da autarquia federal se deu devido à identificação de falhas de mercado associadas à cobrança de INI (Inspeção Não Invasiva de Contêineres), também conhecida como escaneamento de contêineres, que é realizada nas instalações arrendadas nos portos organizados ou autorizadas nos terminais de uso privado (TUPs).

“A análise técnica confirmou as decisões anteriores da Antaq, em especial a de necessidade de uma regulação prévia de preços para esse tema”, afirmou Filho.

“Como alternativa regulatória, foi proposta a criação de procedimentos e critérios referenciais para a apreciação de serviços portuários aplicáveis não apenas à INI, mas também às operações como



boas práticas nos fluxos fiscalizatórios. Esses critérios visam promover maior transparência, previsibilidade, incentivo à competitividade e boas práticas concorrenciais”, completou.

Adriane de Azevedo Peres, consultora jurídica contratada pela Portonave, trouxe como uma de suas observações a preocupação com um possível tabelamento de preços para as empresas que oferecem serviços nos portos.

Segundo Peres, a comparação de valores em uma análise de mercado não é uma boa metodologia nem um parâmetro adequado para mensurar a abusividade de cobranças, uma vez que podem existir diferenças legítimas de preços, como melhorias previamente realizadas pela empresa.

“A gente entende, obviamente, que o tabelamento de preços pode gerar ineficiências econômicas importantes, como o desincentivo à inovação e aos investimentos no setor. Porque, afinal de contas, quando você faz uma inovação tecnológica, você pode ter algum custo, e isso reflete no preço. Aí, eventualmente, todo mundo pode sair da média estabelecida”, disse.

Metodologia

Luis Claudio Santana Montenegro, especialista em Regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), propôs à Antaq que se baseie nos índices de concentração de demanda, para que os terminais que tenham um volume abaixo de 50% não sofram intervenção com restrição à liberdade comercial.

“Essa metodologia, por exemplo, poderia ser utilizada já, não precisaria a gente tratar de questões subjetivas. Isso poderia ser utilizado para analisar os mercados que precisariam ter algum tipo de regulação e os mercados que não, porque a concorrência já faz o seu papel, com alternativas para os usuários que podem ser escolhidas e que podem ser complementadas”, pontuou Montenegro.

Caio Morel Correia, da Abatec, complementou a visão de Montenegro abordando que a atuação regulatória desnecessária da agência em mercados competitivos pode gerar efeitos negativos nos investidores internacionais.

“Um mercado muito regulado afasta investimentos, o que está previsto, inclusive, nos manuais da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), que determinam que mercados regulados têm a capacidade de atrair 50% menos investimento externo”, contou.

“Lembrando que, na questão de mercados com maior competitividade, existe uma competição mundial por capital. Todos os países estão querendo lançar novos projetos, e o investidor vai optar por aquele mercado onde se sente mais seguro. A regulação tem que ter muito cuidado ao editar as normas para que traga ao investidor uma percepção de que o mercado não é excessivamente regulado”, finalizou Correia.

Também participaram da audiência José Renato Ribas Fialho, Superintendente de Regulação da Antaq; Edmund Wellington Gomes de Miranda, assessor técnico; Sandro Monteiro, gerente de regulação portuária; e Fabiane Santos de Mello, gerente substituto de regulação portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

NACIONAL - GOVERNO LANÇA PLANO NACIONAL DE FERROVIAS EM FEVEREIRO, DIZ MINISTRO

Iniciava prevê investimentos de R\$ 100 bilhões para modernizar o transporte de cargas e fortalecer a logística nacional

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

O Plano Nacional de Ferrovias do Governo Federal será lançado na primeira quinzena de fevereiro. A garantia foi dada nessa quinta-feira (23) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho.



O plano visa viabilizar a atração de investimentos da iniciativa privada para projetos que fomentem o desenvolvimento do modal ferroviário, sobretudo no segmento de cargas

“Tive uma primeira conversa com o presidente Lula, apresentando a ele a carteira de projetos. O presidente aprovou, e nós estamos organizando para fazer o lançamento nos primeiros dias de fevereiro, na primeira quinzena do mês”, informou Renan Filho durante participação no programa Bom Dia, Ministro, da EBC (Empresa Brasil de Comunicação).

O PLANO TEM COMO OBJETIVO VIABILIZAR A ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS DA INICIATIVA PRIVADA PARA UMA SÉRIE DE PROJETOS QUE FOMENTEM O DESENVOLVIMENTO DO MODAL FERROVIÁRIO, SOBRETUDO NO SEGMENTO DE CARGAS. A PROPOSTA BUSCA REDUZIR O FLUXO DE ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO NACIONAL PELAS RODOVIAS, PROMOVENDO A INTERMODALIDADE E PROLONGANDO A VIDA ÚTIL DAS ESTRADAS

Com seu lançamento aguardado pelo mercado de infraestrutura desde o ano passado, o plano tem como objetivo viabilizar a atração de investimentos da iniciativa privada para uma série de projetos que fomentem o desenvolvimento do modal ferroviário, sobretudo no segmento de cargas. A proposta busca reduzir o fluxo de escoamento da produção nacional pelas rodovias, promovendo a intermodalidade e prolongando a vida útil das estradas.

“São R\$ 100 bilhões em investimentos públicos e privados. A ideia é investir R\$ 20 bilhões de recursos públicos e atrairmos R\$ 80 bilhões de investimentos privados”, disse o ministro. “O objetivo nacional é, até 2035, colocar 40% da carga que o país produz nas ferrovias, retirando das rodovias, para garantir mais durabilidade e mais segurança para as pessoas”, observou o ministro.

A lista oficial dos empreendimentos que integram o plano ainda não foi divulgada pela pasta dos Transportes. No entanto, Renan Filho adiantou alguns trechos que farão parte da iniciativa.

“Estarão nesse pipeline de projetos a estrada de ferro EF118, que será o anel ferroviário do Sudeste, ligando a malha Vitória a Minas, no Espírito Santo, à malha da MRS, no Rio de Janeiro. Estará também a ferrovia Leste-Oeste, que cortará o estado de Goiás de Leste a Oeste; a conclusão da ferrovia Transnordestina; e a ferrovia no Pará, ligando Açailândia (MA) a Barcarena (PA), para facilitar o escoamento da produção via Ferro via Norte-Sul”, contou.

Os vencedores dos futuros leilões serão definidos com base no modelo de menor demanda por aporte público ganha quem solicitar menos recursos do Governo para viabilizar o projeto, garantindo a execução das obras e os investimentos necessários.

Passageiros

A priorização de cargas no setor ferroviário decorre da viabilidade econômica e logística superior em relação ao transporte de passageiros. Investimentos em malhas voltadas para mercadorias atendem à crescente demanda da cadeia produtiva, enquanto o transporte de pessoas enfrenta altos custos frente a outros modais, como o rodoviário e o aéreo.

Parte do problema ocorre porque ferrovias construídas no passado apresentam traçados com muitas curvas e atravessam centros urbanos, o que inviabiliza sua adaptação para o transporte de passageiros em alta velocidade, um requisito fundamental para a competitividade desse po de

modal. Renan Filho explicou que modernizar essas linhas é extremamente oneroso e desafiador, além de não garantir o retorno necessário para justificar os investimentos.

“A ferrovia, diferentemente das rodovias, não tem viabilidade eminentemente privada. Você não encontra uma pessoa que queira construir uma ferrovia para transportar pessoas do Rio de Janeiro a São Paulo em alta velocidade, porque custa R\$ 50 (bilhões), R\$ 60 bilhões para fazer essa obra, e não é simples. O Brasil já tentou em outros momentos”, detalhou.

Rodovias

Sobre a concessão de rodovias para a iniciativa privada, o ministro dos Transportes reforçou que, em 2025, a ideia é realizar 15 novos certames, tendo como meta, até 2026, alcançar o número de 40 leilões realizados durante o atual governo.

O primeiro leilão prometido pela pasta estava previsto para ocorrer no último dia 7 e tratava da concessão da ponte internacional São Borja-Santo Tomé, um importante corredor logístico entre o Brasil e a Argentina. No entanto, o certame foi suspenso por medida cautelar concedida pelo ministro Walton Alencar Rodrigues, do Tribunal de Contas da União (TCU), até que fossem analisados possíveis indícios de irregularidades no projeto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

MERCOSUL - LEILÃO DA PONTE SÃO BORJA-SANTO TOMÉ É LIBERADO PELO TCU

Com a revogação de medida cautelar, o certame para a concessão da via que liga o Brasil à Argentina poderá seguir conforme o previsto

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A AGU destacou que a suspensão do leilão da ponte poderia gerar complicações diplomáticas com a Argentina, especialmente em um contexto de negociações bilaterais (Foto: Divulgação)

A Advocacia-Geral da União (AGU) obteve uma vitória importante junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), garantindo que o leilão para a concessão da ponte binacional sobre o Rio Uruguai, que conecta as cidades de São Borja (RS), no Brasil, e Santo Tomé, na Argentina, siga em frente. Originalmente agendado

para o último dia 7, o certame acabou suspenso por uma medida cautelar, mas, na última quarta-feira (22), o plenário do TCU, por maioria, revogou essa decisão e determinou o prosseguimento do processo licitatório.

A AGU argumentou que a Comissão Mista Argentino-Brasileira (Comab), órgão responsável pelas decisões sobre o leilão e o contrato da ponte, é uma entidade de direito público internacional que não está submetida à legislação brasileira. Além disso, a AGU destacou que a suspensão do leilão poderia gerar complicações diplomáticas com a Argentina, especialmente em um contexto de negociações bilaterais que exigem consenso entre os dois países.

O julgamento foi marcado por um confronto de opiniões entre os ministros do TCU. O ministro Walton Alencar Rodrigues, relator do caso, inicialmente defendeu a manutenção da cautelar que suspendeu o leilão. No entanto, o ministro Benjamin Zymler discordou, argumentando que o TCU não possui jurisdição sobre a Comab e sugeriu a revisão da medida. A divergência foi acompanhada pelos ministros Augusto Nardes, Jorge Oliveira, Weder de Oliveira e pelo presidente Vital do Rêgo, resultando na revogação da medida cautelar.

Negociação

Com essa decisão, a delegação brasileira na Comab poderá agora negociar com os representantes argentinos, ajustando o processo de concessão de acordo com as recomendações do TCU. O relator

havia levantado preocupações sobre a conformidade do processo licitatório com a legislação brasileira, especialmente no que diz respeito à qualificação técnica das empresas participantes e aos dados utilizados para a modelagem do projeto.

A AGU, por meio do Departamento de Assuntos Extrajudiciais da Consultoria-Geral da União (DEAEX/CGU), contou com o apoio do Ministério dos Transportes e do Ministério das Relações Exteriores para assegurar a continuidade do processo licitatório, considerado estratégico para o fortalecimento da infraestrutura de transporte entre Brasil e Argentina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

REGIÃO NORTE - SITUAÇÃO DE PORTOS DO AMAZONAS PRECISA SER REVISTA, DIZ DNIT

Os terminais do estado enfrentam uma crise após o término dos contratos de operação e manutenção vigentes

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



Os impactos atingem IP4 nas calhas dos rios Solimões, Madeira e Negro, que abrangem as cidades do Amazonas, Rondônia e Roraima, além do Porto de São Raimundo, em Manaus (Foto: Divulgação/Dnit)

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) citou a “necessidade de aprimorar os processos operacionais, a fim de garantir que não haja interrupção dos serviços essenciais” nos portos do Amazonas para declarar situação de emergência na região.

Os portos do Amazonas estão enfrentando uma crise após o término dos contratos de operação e manutenção vigentes, o que fez o Dnit declarar situação de emergência. A medida, oficializada no último dia 16, foi publicada na edição do dia 17 do Diário Oficial da União e afeta 32 portos em todo o estado — que agora têm a continuidade de suas operações colocadas em risco pela falta dos contratos.

“O Dnit reafirma seu compromisso com a continuidade e aprimoramento dos serviços nos portos das calhas dos rios Solimões, Madeira e Negro. Nos últimos anos, identificou-se a necessidade de aprimorar os processos operacionais, a fim de garantir que não haja interrupção dos serviços essenciais, assegurando a operação plena e contínua dos portos. Por isso, foi iniciada uma revisão e melhoria das práticas adotadas”, diz a nota do órgão.

Enquanto a nova licitação para os serviços está sendo elaborada, será realizada uma contratação emergencial para garantir que as operações e a manutenção das Instalações Públicas de Pequeno Porte (IP4) sigam sem interrupções, segundo o Dnit. “Essa medida visa assegurar a continuidade plena das atividades, prevenindo impactos à população e à economia local até que o novo contrato seja formalizado”, explicou o órgão, em nota.

O órgão finaliza a justificativa das ações como “comprometimento com a eficiência e a melhoria contínua da infraestrutura na região Norte, com o objetivo de promover o desenvolvimento sustentável e a qualidade de vida dos cidadãos”. A nota diz ainda que a medida emergencial, embora temporária, representa um esforço para manter a segurança e a regularidade dos serviços essenciais.

Operações

Os impactos atingem instalações de pequeno porte nas calhas dos rios Solimões, Madeira e Negro, que abrangem municípios do Amazonas, Rondônia e Roraima, além do Porto de São Raimundo, em Manaus.

Segundo a publicação no Diário Oficial da União, não há tempo hábil para renovar ou aditar os contratos ainda neste mês, o que tornou essencial a decisão, evitando a paralisação das operações portuárias, vitais para a economia e logística das regiões atendidas pelos portos.

Entre os motivos apontados no documento para a demora nas renovações estão falhas identificadas nos procedimentos operacionais durante a execução dos contratos anteriores, o que demandou ajustes e atrasou os processos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

REGIÃO SUDESTE - CLAUDIO OLIVEIRA É O NOVO CEO DA BRASIL TERMINAL PORTUÁRIO

Novo líder assume com foco em inovação, descarbonização e ampliação da competitividade no setor portuário

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Claudio Oliveira atua há mais de uma década como diretor comercial e de Marketing da empresa e liderou ações em soluções de negócios, marketing e reputação corporativa

A Brasil Terminal Portuário (BTP), terminal de contêineres localizado na margem direita do Porto de Santos (SP), anunciou Claudio Oliveira como novo CEO. Ele substituiu Ricardo Arten, que deixou o cargo em julho de 2024. Desde então o posto vinha sendo ocupado interinamente pelos diretores da empresa.

O anúncio foi feito pelo Conselho de Administração da BTP, representado pelos executivos Leo Huisman, da APM Terminals, e Patricio Junior, da Terminal Investment Limited (TiL). A escolha por Claudio Oliveira foi unânime.

“Estou orgulhoso dessa nomeação. Claudio é um profissional extremamente focado no atendimento das necessidades dos clientes e possui uma vasta experiência em operações portuárias. Além disso, destaco sua excelente liderança e capacidade de relação interpessoal, o que é essencial para impulsionar o crescimento dos negócios pautado em solidez e confiança. Estamos certos de que sua atuação será crucial nessa próxima fase do plano de investimentos da BTP”, disse Patricio Junior.

“Com o processo de renovação da concessão da BTP concluído, Claudio, nessa nova fase, vai desempenhar um papel fundamental para o futuro da empresa. Ao liderar essa etapa de crescimento da BTP, ele também olhará para frente com foco em acelerar a transformação digital, buscar metas de descarbonização, sempre mantendo o desempenho operacional com segurança no melhor estado da arte”, comentou Huisman.

Claudio Oliveira, que atua há mais de uma década como diretor comercial e de Marketing da BTP, liderou ações estratégicas em soluções de negócios, marketing e reputação corporativa. Segundo a companhia, ele fará a transição para o novo cargo a partir de 1º de fevereiro.

“Estou entusiasmado para assumir o novo cargo. Desde que entrei na empresa como CCO (Chief Commercial Officer), há dez anos, aprendi muito com as equipes, clientes e parceiros valiosos. Tive a oportunidade de participar de projetos importantes que elevaram a competitividade e a reputação da BTP no mercado, e sou profundamente grato por toda a confiança depositada em mim mais uma vez. Sinto-me honrado e verdadeiramente inspirado pela oportunidade de liderar essa equipe incrível

que nos conduzirá ao crescimento sustentável que almejamos para o futuro da BTP”, disse o novo CEO.

Experiência

Antes de ingressar na BTP como CCO, Claudio trabalhou em importantes empresas de navegação, incluindo a Sealand e a Hapag-Lloyd. Ele está prestes a completar 41 anos de atuação no setor portuário. Sua experiência internacional inclui passagens pela Costa Rica e Miami (Estados Unidos). Claudio é bacharel em Administração e possui MBA em Gestão de Negócios pela FGV, além de formação de conselheiro de administração pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

O Conselho de Administração da BTP ressaltou a liderança dos diretores da companhia, que, nos últimos meses, conduziram o negócio com gestão consistente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

PORTO DE SANTOS - ANVISA CONFIRMA 127 CASOS DE NOROVÍRUS EM NAVIO DE CRUZEIRO

De acordo com a agência, passageiros apresentaram sintomas da Doença Diarreica Aguda e passaram por testes a bordo

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O MSC Grandiosa iniciou viagem em 11 de janeiro saindo do Porto de Santos. O desembarque ocorreu no dia 18, também em Santos (Foto: Divulgação/MS)

O navio MSC Grandiosa registrou 127 casos de norovírus entre seus passageiros após a passagem do cruzeiro pelo Porto de Santos (SP). Em comunicado oficial, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) informou que os passageiros passaram por testes após apresentarem sintomas da Doença Diarreica Aguda (DDA).

De acordo com a programação do Concais, o terminal de passageiros de cruzeiros do Porto de Santos, o MSC Grandiosa iniciou viagem saindo de Santos em 11 de janeiro e atracou para o desembarque dos 6.293 passageiros no dia 18.

O número de infectados confirmados representa 2% dos passageiros da embarcação.

Segundo o órgão sanitário, os testes realizados por equipes de saúde, a bordo do navio, identificaram o norovírus, que é o mesmo agente infeccioso que foi identificado na região da Baixada Santista e teve a confirmação de diversos casos entre munícipes e turistas durante o início do ano.

Equipes da Anvisa, em Santos, junto com a Secretaria de Saúde de Santos, realizaram, no dia 18 de janeiro, uma investigação complementar e coletaram amostras adicionais em tripulantes para confirmar o norovírus. Também foram coletadas no interior da embarcação amostras de água e alimentos.

“Além disso, foram verificadas as medidas de controle para o agente infeccioso, como isolamento dos passageiros com sintomas, orientação a bordo para higienização frequente das mãos e para a desinfecção de superfícies”, afirmou a Anvisa.

No entanto, a agência não informou sobre a duração da permanência dos infectados a bordo ou se eles deixaram o navio na data prevista do desembarque.

Em nota, a MSC Cruzeiros informou que, após um aumento no número de casos de doenças gastrointestinais na região da Baixada Santista, a companhia adotou todas as precauções necessárias para manter um ambiente saudável a bordo do navio.

“Estamos monitorando de perto os relatos de casos entre os hóspedes e intensificamos os procedimentos de limpeza e sanitização em todo o navio. Todos os hóspedes foram orientados a lavar as mãos com frequência e entrar em contato com o Centro Médico no caso de apresentarem quaisquer sintomas gastrointestinais”, completou a empresa.

Em nota, a Prefeitura de Santos afirmou que a equipe do Departamento de Vigilância em Saúde (Devig), da Secretaria de Saúde, coletou amostras de cinco tripulantes com suspeitas de norovírus.

“O material foi encaminhado ao Instituto Adolfo Lutz (IAL) na Capital. Não há previsão da data do resultado destas amostras. Isolados, os tripulantes estavam com quadro geral estável e foram assistidos pela equipe médica da MSC. O navio tomou todas as medidas sanitárias necessárias”, completou a Administração Municipal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

REGIÃO SUL - NOVO CAPITÃO DOS PORTOS DO PARANÁ TOMA POSSE EM EVENTO COM AUTORIDADES

Capitão de Mar e Guerra Maurício Tinoco dos Santos Benevenuto assumiu o posto nesta semana

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



Participaram da cerimônia de posse de Maurício Tinoco dos Santos Benevenuto o vice-governador Darci Piana e o presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia (Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná)

A Capitania dos Portos do Paraná deu posse ao seu novo comandante, o capitão de Mar e Guerra Maurício Tinoco dos Santos Benevenuto. A transferência do posto ocorreu na última terça-feira (21) e reuniu autoridades do Paraná e da comunidade portuária local.

Entre as atribuições da Capitania estão a segurança e a fiscalização do tráfego marítimo, a defesa da costa e a salvaguarda da vida humana no mar.

A unidade de Paranaguá foi criada em 1853, oito anos após a instituição das Capitâncias dos Portos no Brasil, pelo imperador D. Pedro II. Desde então, presta um serviço de extrema relevância, contribuindo para a operacionalidade dos portos paranaenses.

Na solenidade, o capitão de Mar e Guerra Anderson Brito de Melo transferiu o posto para o novo comandante.

O novo comandante falou sobre suas expectativas diante da missão e afirmou estar motivado. “Somos responsáveis pela segurança, mas também pela prevenção à poluição hídrica em nossas águas. Por isso, contamos com a sociedade para essas questões”, destacou.

Em seu discurso, Benevenuto também mencionou que a operação Navegue Seguro, iniciada em dezembro do ano passado, terá suas ações intensificadas, garantindo segurança e reforçando as boas práticas de conduta para quem trafega nas águas nacionais durante o período do verão.

Representando o governador Ratinho Júnior (PSD), o vice-governador Darci Piana destacou as ações promovidas pela Marinha do Brasil em prol do estado.

“A Marinha tem feito um trabalho fantástico, apoiando e ajudando o nosso Estado a garantir que nossa produção seja escoada pelos portos de Antonina e Paranaguá. A Marinha é responsável por assegurar a boa navegação e o acesso aos nossos portos, que levam nossa produção ao mundo. Estamos aqui hoje para, mais uma vez, colocar o Estado à disposição da Marinha”, disse.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, enfatizou a importância da parceria da Capitania com a Autoridade Portuária dos portos do estado.

A cerimônia de troca de comando foi presidida pelo comandante do 8º Distrito Naval, vice-almirante Marco Antonio Ismael Trovão de Oliveira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

REGIÃO NORDESTE - MODERNIZAÇÃO DO PORTO DO RECIFE GANHA DESTAQUE EM DEBATE LOGÍSTICO

Especialistas discutem avanços necessários para transformar o terminal em referência nacional

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O presidente do Porto do Recife, Delmiro Gouveia, e o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, se reuniram junto às lideranças e conselheiros na sede do complexo

O Porto do Recife foi um dos assuntos debatidos durante conversa sobre a organização do fórum estadual Pernambuco Export 2025, que acontecerá nos dias 20 e 21 de fevereiro, nesta

quarta-feira (22). Entre janeiro de 2023 e dezembro de 2024, o cais pernambucano teve um crescimento de quase 50% em movimentação de cargas.

O presidente do Porto do Recife, Delmiro Gouveia, e o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, se reuniram junto às lideranças e conselheiros na sede administrativa do complexo, na capital pernambucana.

Em conversa franca e amigável, Gouveia falou sobre a eliminação do passivo fiscal da administração portuária, cujo caixa passou muitos anos no negativo e sofreu com diversos bloqueios judiciais, e os desafios para a dragagem do canal de acesso.

Fabrício Julião ressaltou o caráter de diálogo das ações promovidas e destacou que o evento marcado para fevereiro será apenas o início de um trabalho permanente entre os agentes públicos e privados do setor de infraestrutura. “Após a realização do fórum, o Conselho do Pernambuco Export vai realizar reuniões mensais com temas de grande importância e convidados que muito irão contribuir para o desenvolvimento do estado e de toda a região”, disse.

Potência

O Porto do Recife é um dos mais importantes da região Nordeste e será um dos focos dos debates do fórum estadual Pernambuco Export 2025. De acordo com a administração portuária, o cais fecha 2024 com projeção de mais crescimento para este ano. Isso porque o terminal arrendou três áreas (REC 08, REC 09 e REC 10) para ampliar a movimentação e o armazenamento de grãos sólidos e cargas gerais.

Com os novos investimentos privados, a expectativa do Governo de Pernambuco também é de tornar o porto um motor do desenvolvimento do polo cevejeiro do Estado, com a importação de malte, trigo e milho.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025

BRASIL EXPORT - OAB/PE E BRASIL EXPORT FIRMAM PARCERIA PARA O PERNAMBUCO EXPORT

Ingrid Zanella, primeira mulher presidente da entidade, irá liderar a agenda jurídica do evento, em fevereiro, no Recife

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A presidente da OAB/PE, Ingrid Zanella, recebeu o presidente do Conselho do Nordeste Export, Aluísio Sobreira, e o diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export, Bruno Merlin (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

Primeira mulher a presidir a Ordem dos Advogados do Brasil em Pernambuco (OAB/PE), Ingrid Zanella, também integrante do quadro de conselheiras do Brasil Export, assumiu o compromisso de liderar a agenda do Poder Jurídico durante o fórum estadual Pernambuco Export, que acontecerá nos dias 20 e 21 de fevereiro, no Recife.

O presidente do Conselho do Nordeste Export, Aluísio Sobreira, e o diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export, Bruno Merlin, estiveram reunidos com Ingrid Zanella na sala da presidência da OAB/PE para ajustar detalhes sobre o engajamento das principais autoridades e profissionais do Direito nas atividades do evento.

Entre as ações programadas, os participantes do fórum integrarão visitas técnicas, a sessão solene e um painel, cujo tema será definido em breve, abordando questões jurídicas relevantes ao setor de infraestrutura.

“A presidente Ingrid é uma personalidade de destaque cuja atuação vai além do setor do Direito, tendo participado do calendário anual do Brasil Export desde 2020. Contamos com a liderança e a capacidade dela para adicionar um tempero jurídico a este fórum, já que as edições estaduais não são contempladas com o já consolidado trabalho do InfraJur. Não tenho dúvidas de que as pautas levantadas ao longo dos dois dias do encontro irão mobilizar a OAB e continuarão a serem desenvolvidas ao longo do ano junto aos conselhos locais e temáticos”, afirmou Bruno Merlin.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/01/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

VEJA COMO VAI FUNCIONAR O 'UBER ÔNIBUS' NO BRASIL

Por VICTOR OLIVEIRA - 24/01/2025 13:38



A plataforma Uber anunciou uma nova modalidade de serviços disponível no aplicativo na última quarta-feira (8), o Uber Shuttle. O primeiro trajeto do serviço é entre as cidades de Guarulhos e São Paulo.

No começo, serão disponibilizados pacotes mensais que incluem pelo menos dois deslocamentos dentro de um período de 30 dias. Os passageiros terão a possibilidade de reservar um assento por meio do aplicativo, com até sete dias de antecedências ou até 25 minutos antes da



partida

Após confirmar a reserva, os usuários recebem um QR code e um código PIN, que devem ser apresentados ao motorista no momento do embarque para validação.

Os ônibus são modernos, equipados com ar-condicionado, conexão Wi-Fi gratuita e espaço suficiente para bagagens.

A operação inicial do Uber Shuttle terá cinco trajetos fixos:

Bonsucesso > Itaim Bibi > Jurubatuba
Jardim Adriana > Itaim Bibi > Jurubatuba
Vila Rio de Janeiro > Itaim Bibi > Jurubatuba
Taboão > Itaim Bibi > Jurubatuba
São João > Itaim Bibi > Jurubatuba

Fonte: Bahia Econômica

Data: 24/01/2025



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ADM E LIGA SOLIDÁRIA LANÇAM CURSO DE CAPACITAÇÃO PARA EMPREENDEDORES COM BAIXA RENDA

Informações: ADM do Brasil (24 de janeiro de 2025)

Iniciativa beneficiará 2.100 indivíduos específicos com altos índices de vulnerabilidade social e terá acesso a formações técnicas e socioemocionais

São Paulo, janeiro de 2024 – A ADM, líder em comercialização de grãos, insumos, nutrição animal e humana, e a Liga Solidária, organização centenária, sem fins lucrativos, anuncia o lançamento de um curso inédito e gratuito de capacitação para econômicos periféricos, com conteúdo sobre gestão de negócios, marketing, finanças, tecnologia e formação pessoal. Serão selecionados das periferias de São Paulo (Capão Redondo, Jardim Ângela, Brasilândia e Itaim Paulista), da região metropolitana e de um Estado no Norte ou Nordeste do País (a ser definido). O objetivo da parceria é capacitar 2.100 empreendedores periféricos, oferecendo acesso ao ensino profissional de forma flexível, a qualquer hora e lugar. A empresa apoia o projeto através do programa ADM Cares de investimento social corporativo da companhia.

De acordo com o estudo “Monitoramento Global do Empreendedorismo”, publicado pelo SEBRAE em setembro deste ano, 48 milhões de brasileiros têm o sonho de abrir seu próprio negócio. O levantamento destaca que o empreendedorismo tem sido uma importante ferramenta de inclusão social, especialmente entre pessoas de baixa renda (70%), com baixa escolaridade (77%) e da população preta e parda (63%). A criação de pequenos negócios vem se consolidando como uma oportunidade de crescimento econômico e integração social.

Para Paloma Carrilli, gerente de sustentabilidade da ADM no Brasil, uma parceria com a Liga Solidária permite à ADM contribuir para uma mudança significativa na sociedade através da inclusão produtiva e do acesso à tecnologia gratuita. “Estamos comprometidos em enriquecer vidas a partir do desenvolvimento de habilidades e competências, no fomento a novos negócios em diferentes áreas e na manutenção de relações sólidas com as comunidades em que atuamos. ADM Cares, nosso programa de investimento socioambiental corporativo, é a nossa principal ferramenta para promover o desenvolvimento social, subsidiando iniciativas que promovam o progresso social, econômico e ambiental”, diz.



O projeto que traz educação por meios digitais para a periferia, se somará às atividades realizadas pelo programa “Perifa Empreendedora”, fruto de uma parceria técnica financeira da Liga Solidária e do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Além dos participantes diretos do programa social, o impacto se estenderá a outras 4.200 pessoas, beneficiadas proporcionalmente.

Os empresários periféricos serão selecionados por meio de editais e seguirão um cronograma de aulas enviado por WhatsApp, com temas específicos a técnicas de gestão de negócios como marketing digital, processos produtivos, finanças e tecnologia, além de formação pessoal de estímulo as habilidades essenciais para o desenvolvimento de seus negócios. Paralelamente, a Liga Solidária oferecerá mentorias socioemocionais e acompanhamento pedagógico para apoiar os empreendedores ao longo do processo.

“Apoiar particulares periféricos é essencial para promover a igualdade de oportunidades e combater a exclusão social. Estes empreendedores, muitas vezes subvalorizados, são a chave para o desenvolvimento econômico local e para a criação de soluções inovadoras que atendam às necessidades de sua comunidade. Investir neles é mais do que um ato de justiça social, é uma aposta no potencial transformador das periferias.”, afirma Priscila Rodrigues, gerente executiva de desenvolvimento institucional da Liga Solidária.

Fundada há 101 anos por um grupo de mulheres visionárias, a Liga Solidária surgiu com a crença de que uma sociedade mais justa, baseada no amor, na solidariedade e no trabalho, é possível. Hoje, a organização é uma OSC (Organização da Sociedade Civil) com mais de 1.600 voluntários, atendendo 28 mil pessoas anualmente. A atuação da Liga se concentra em quatro pilares: Educação de Qualidade, Inclusão Produtiva, Vínculos Comunitários e Longevidade. O Perifa Empreendedora é um programa social da Liga Solidária, fruto de uma parceria técnica financeira da Liga Solidária e do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) que potencializa o olhar sobre as periferias a partir de saberes locais, garantindo que empreendedores e empreendedoras podem ser protagonistas de suas histórias.

A ADM, comprometida com a inclusão e qualificação de empreendedores, vem investindo em parcerias para promover o desenvolvimento de pequenos negócios. Recentemente, a empresa se uniu ao Empreende Aí, escola de negócios para incentivo ao empreendedorismo na periferia, para apoiar 40 pequenos empresários da área de gastronomia em São Paulo. O curso “Despertando o Empreendedor” ofereceu 60 horas de conteúdo sobre autoconhecimento, mercado, modelos de negócios, planejamento, vendas, marketing estratégico e digital, além de gestão financeira. Ao final do programa, três alunos de destaque foram premiados e receberam mentoria para dar continuidade a seus projetos.

Sobre a ADM

A ADM desbloqueia o poder da natureza para enriquecer a qualidade de vida. Somos uma gestora e processadora essencial global da cadeia de suprimentos agrícolas, garantindo a segurança alimentar ao conectar necessidades locais com capacidades globais. Somos um provedor líder de nutrição humana e animal, oferecendo um dos portfólios mais amplos da indústria de ingredientes e soluções naturais. Somos pioneiros em saúde e bem-estar, com uma linha de produtos líder da indústria para consumidores em busca de novas maneiras de viver vidas mais saudáveis. Somos inovadores de ponta, orientando o caminho para um futuro de novas soluções para consumidores e indústria. Somos líderes em sustentabilidade, atuando em toda a cadeia de valor para ajudar na descarbonização das múltiplas indústrias que atendemos. Ao redor do mundo, nossa inovação e expertise estão atendendo necessidades críticas, nutrindo a qualidade de vida e apoiando um planeta mais saudável. Saiba mais em www.adm.com.

Sobre a Liga Solidária

A Liga Solidária é uma Organização da Sociedade Civil (OSC), sem fins lucrativos, que há mais de 100 anos é movida pela crença de que uma sociedade mais justa e com mais oportunidade é possível se promovermos o encontro do amor, da solidariedade e do trabalho. Atendemos, direta e indiretamente, 28 mil crianças, jovens, adultos e idosos em situação de alta vulnerabilidade social,

por meio de 9 programas sociais divididos em 4 eixos – Educação de Qualidade, Inclusão Produtiva, Vínculos Comunitários e Longevidade. Saiba mais em <https://www.ligasolidaria.org.br/>

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

Data: 24/01/2025

MAPA LANÇA AGROINSIGHT PARA CONTRIBUIÇÕES DO AGRONEGÓCIO BRASILEIRO

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (24 de janeiro de 2025)



A ferramenta oferece informações fornecidas para conectar produtores e exportadores nacionais ao mercado global

A Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), apresentou nesta quinta-feira (23) uma nova ferramenta para apoiar o cenário das exportações de produtos do agro brasileiro. Trata-se do AgrolInsight, iniciativa criada para identificar oportunidades de negócios e fortalecer a posição do Brasil como liderança no mercado internacional de produtos agropecuários.

Apresentada pelo secretário Luís Rua, a ferramenta está alinhada às diretrizes do ministro Carlos Fávaro, que tem intensificado os esforços para ampliar a promoção comercial e explorar os mais de 300 mercados abertos nos últimos dois anos. Esses avanços geraram impactos expressivos na oscilação comercial, com aumento substancial da diversificação de produtos e mercados, promovendo o crescimento econômico e incentivando a geração de empregos e renda, especialmente em regiões do interior do país.

Com uma abordagem inovadora, o AgrolInsight disponibilizará 912 relatórios estratégicos ao longo de 2025, 76 por mês, elaborados pelos adicionados agrícolas lotados no exterior. Os documentos são divididos igualmente entre produtos de origem animal (38) e vegetal (38) e incluem, no mínimo, duas oportunidades de negócios específicas para cada mercado-alvo. A ferramenta serve como um entre produtores e exportadores brasileiros e as demandas internacionais, facilitando o acesso a informações relevantes sobre consumo, regulamentações e tendências globais. A iniciativa se soma a outros documentos relevantes elaborados pelo Mapa, pelas embaixadas brasileiras, o MRE, o MDIC e a ApexBrasil, em um esforço do Governo Brasileiro em criar o interesse dos exportadores para avançar ainda mais nos mercados internacionais.

De acordo com o ministro Carlos Fávaro, a AgrolInsight reforça a parceria entre o setor público e privado, garantindo maior eficiência e competitividade para o agronegócio nacional. “O AgrolInsight não é apenas uma ferramenta, é um compilado de oportunidades de integração do Brasil com o mercado global. Ele demonstra o compromisso do Mapa em contribuição ao setor agropecuário exportador, fomentando inovação, sustentabilidade e oportunidades para os produtores brasileiros”.

O AgrolInsight tem potencial para consolidar ainda mais o Brasil como um dos maiores exportadores de produtos agropecuários do mundo. Além disso, a iniciativa reforça o papel estratégico do Mapa na condução de políticas externas ao desenvolvimento do setor.

Os relatórios iniciais serão disponibilizados para todas as associações setoriais do Agro.

O secretário Luís Rua destaca que “as informações vão em linha com a necessidade de apoiarmos cada vez mais o setor produtivo com informações de qualidade para a tomada de decisões e reforçar o papel estratégico dos adicionados agrícolas para o avanço do comércio internacional do agro brasileiro”.

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

Data: 24/01/2025



BRASIL BATE RECORDE DE EXPORTAÇÕES PARA O CANADÁ EM 2024

Informações: Revista Cultivar (24 de janeiro de 2025)

O país também registrou o maior saldo positivo da história, de US\$ 3,53 bilhões

As exportações brasileiras do Brasil para o Canadá retornaram aos registros registradores em 2024. No entanto, foram comercializados US\$ 6,31 bilhões, um aumento de 9,44% sobre os US\$ 5,77 bilhões de 2023. O resultado confirma a tendência observada desde 2016, de crescimento constante no montante exportado para o país norte-americano, que estava em US\$ 2,36 bilhões, um avanço de 167%, segundo dados compilados pelo estudo Quick Trade Facts, elaborado pela Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CCBC).

Os quatro principais produtos exportados pelo Brasil em valores foram: ouro, alumina calcinada e açúcar de cana e aviões. Já quando considerado o percentual de avanço em relação a 2023, os transformadores dielétricos cresceram 359%, seguidos de cobre (126%) e café verde (110%).

“Para se ter uma ideia, desde o ano 2000, as exportações já cresceram mais de 1.000%. O resultado reflete um trabalho intenso, realizado por instituições como nós, mas também pelos governos brasileiro e canadense. Todas as ações têm o objetivo de fomentar novos negócios”, afirma Hilton Nascimento, diretor comercial da CCBC.

O desempenho nas exportações colaborou para que a balança bilateral termine 2024 com um saldo positivo para o Brasil de US\$ 3,53 bilhões – o maior nível da história. A cifra representa um avanço de 47,4% em relação a 2023, quando o superávit foi de US\$ 2,39 bilhões.

A corrente comercial em 2024 contabilizou US\$ 9,1 bilhões, quando estável em comparação aos US\$ 9,14 bilhões do ano anterior. O resultado foi impactado por agora, que passou de US\$ 3,37 bilhões em 2023, para US\$ 2,78 bilhões no ano passado.

“Se por um lado a alta da moeda norte-americana é positivo para as empresas exportadoras, por outro, atrapalha as companhias importadoras. Vale ressaltar que no ano passado o dólar manteve tendência de alta, gerando forte desvalorização do real. O que pode explicar, em parte, o retrocesso das importações”, avalia Nascimento.

Os produtos mais importados no período foram: cloreto de potássio (fertilizantes); turborreatores; plásticos e aviões. Já os que apresentaram maiores crescimentos foram: outras turbinas a gás de potência superior a 5.000 Kw (378%), helicópteros (195%); e nióbio (191%).

Perspectivas

“Acreditamos que 2025 será ainda mais promissor. Para isso, a CCBC contribuiu com uma extensa agenda de encontros e iniciativas para fortalecer e ampliar os negócios entre Brasil e Canadá”, revela o executivo.

Nascimento lembra que a CCBC realiza diferentes missões comerciais do Brasil para o Canadá a cada ano, relacionadas a temas como: inteligência artificial, alimentos e bebidas, mineração, Indústria 4.0, inovação em saúde e sistema médico-hospitalar, tecnologias limpas, transição energética, educação executiva e até economia criativa.

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

Data: 24/01/2025

ARGENTINA REDUZ TEMPORARIAMENTE IMPOSTOS SOBRE EXPORTAÇÕES DE GRÃOS PARA ALIVIAR O SETOR AGROPECUÁRIO

Informações: AgroMais (24 de janeiro de 2025)

O governo argentino anunciou nesta quinta-feira (23) uma redução dos impostos sobre as exportações de grãos, incluindo soja e seus derivados, trigo, cevada, sorgo, milho e girassol. A

medida, que entra em vigor na próxima segunda-feira e valerá até junho, tem como objetivo aliviar a carga tributária do setor agropecuário em um momento de desafios econômicos e climáticos.

A decisão foi tomada pelo ministro da Economia, Luís Caputo, que destacou a estabilidade macroeconômica do país como um fator determinante para a adoção da medida. “Este é um governo que veio para reduzir impostos”, afirmou Caputo, ressaltando que o presidente Javier Milei sempre colocou o campo como uma prioridade.

Com a nova regra, as alíquotas de exportação da soja serão reduzidas de 33% para 26%, enquanto os derivados da oleaginosa terão queda de 31% para 24,5%. O trigo, a cevada e o sorgo também serão beneficiados, com uma taxa de exportação reduzida de 12% para 9,5%.

O governo argentino avalia que a medida promoverá as exportações e trará um intervalo ao setor agropecuário, que enfrentará dificuldades devido à seca prolongada e à desvalorização dos preços internacionais das commodities.

Embora a redução dos impostos seja temporária, Caputo garantiu que há um compromisso de eliminar permanentemente as chamadas “retenções” para as economias regionais, buscando promover a competitividade do setor agrícola no longo prazo.

Durante a feira La Rural de Palermo, um dos principais eventos do agronegócio argentino, Milei reafirmou sua intenção de eliminar impostos gradualmente os sobre exportações, mas pediu paciência ao setor. O presidente argumentou que uma remoção imediata poderia agravar a crise fiscal herdada pela nova gestão.

A decisão de reduzir temporariamente os impostos sobre os grãos reflete um esforço do governo argentino para equilibrar as necessidades fiscais do país com o incentivo ao setor agropecuário, um dos pilares da economia nacional. No entanto, os representantes do setor ainda pressionaram por medidas mais amplas e definitivas para garantir maior previsibilidade ao agronegócio argentino.

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

Data: 24/01/2025

TRUMP DIZ QUE VAI TAXAR PRODUTOS QUE OS EUA IMPORTAM; O BRASIL ESTÁ ENTRE OS PAÍSES QUE PODEM SER AFETADOS PELA DECISÃO

Informações: Jornal Nacional (24 de janeiro de 2025)



Os EUA são o segundo maior parceiro comercial do Brasil. Clique aqui veja a matéria completa – Foto: Reprodução/TV Globo

Desde 2009, o Brasil compra mais do que vende para os Estados Unidos. O Brasil vende principalmente petróleo, ferro, aço e café, e compra combustíveis de petróleo, gás natural, peças e motores de aviação.

Donald Trump disse que vai tributar produtos que os Estados Unidos importam, e isso pode ter consequências importantes em países de todos os continentes. O Brasil é um deles.

Uma economia que cresceu liberal, pode agora se fechar pro mundo? O novo presidente promete tarifas para parceiros comerciais da Europa, Canadá, México, China. E sobre o Brasil...

“Eles precisam de nós muito mais do que precisamos deles”, disse Trump.

Em inglês ou português, a mensagem de Trump é a mesma: ele acredita que a importância dos Estados Unidos é sempre maior. Em economia, a relação entre dois países pode ser medida pela

balança comercial. E o saldo que fica mostra uma troca equilibrada, com o Brasil gastando até um pouco mais com os produtos americanos.

De 2009 para cá, o Brasil compra mais do que vende para os Estados Unidos. Com uma diferença pequena em 2024. Gastamos US\$ 40,5 bilhões com importações de lá, e os americanos investiram US\$ 40,3 bilhões em produtos brasileiros – o maior valor já registrado na história comercial dos dois países. Fica um saldo negativo para o Brasil de US\$ 253 milhões. Cristina Helena, professora de economia da PUC de São Paulo, traduzida:

“Isso significa que nós somos bons parceiros. Porque nós somos recíprocos nas trocas internacionais. É diferente, por exemplo, do caso da China, que exportou, exportou, exportou para os Estados Unidos e não importou e foi acumulando reservas”.

O Brasil vende principalmente petróleo, ferro, aço e café para os Estados Unidos e compra combustíveis derivados de petróleo, gás natural, peças e motores de aviação. O céu do país governado por Trump, aliás, é um bom exemplo de codependência entre os Estados Unidos e o Brasil. O pesquisador da FGV Samuel Pessoa fala da exportação de aviões brasileiros para lá.

“A gente exporta a Embraer para os Estados Unidos, mas nessa Embraer que a gente exporta tem muito componente que foi importado dos Estados Unidos. Então, se a Embraer começar a produzir menos, as empresas americanas que produzem componentes de aviões perderão, porque a Embraer vai reduzir as suas. Seria, eu acho que para os Estados Unidos e para o Brasil, um tiro no pé, porque todo mundo ganha com esse comércio”, afirma Samuel Pessoa.

O novo presidente quer fortalecer as fronteiras. Mas o doutor em economia do Mackenzie Hugo Garbe lembra que a economia americana se fez em um mundo global:

“Se tornou a maior economia do mundo com a globalização. Essa narrativa do Trump vem um pouco na contramão da característica comercial americana. Eu diria que é quase impossível encontrar um país que substitua essa quantidade de produtos que a gente oferece para eles. O Trump vai ser um Trump pragmático. No fundo, ele sabe da importância do Brasil para a economia americana apesar dele desdenhar publicamente”.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/01/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

RUI COSTA DIZ QUE GOVERNO VAI REDUZIR IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE ALIMENTOS PARA CONTER A ALTA DE PREÇOS

Ministro da Casa Civil afirma que redução de alíquota valerá para todos os produtos que estiveram mais baratos no mercado internacional na comparação com o interno

Por Bernardo Lima — Brasília

O ministro Rui Costa (Casa Civil) afirmou nesta sexta-feira que o governo vai reduzir alíquotas para conter a alta no preço dos alimentos. Uma reunião com o presidente Lula nesta sexta-feira debateu medidas para mitigar a inflação.

— Se os preços desses produtos no mercado internacional estiverem mais baixos do que no mercado nacional, isso será rapidamente analisado e a alíquota de importação desses produtos será reduzida. Ou seja, os produtos que estejam com o preço interno maior do que o preço externo, nós

atuaremos na redução de alíquota para forçar o preço a vir pelo menos para o patamar internacional — disse Costa.



Presidente Lula e Rui Costa na Cerimônia de assinatura do contrato de concessão da BR-381 — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro acrescentou que "não terá subsídio, supermercado estatal, fiscal do Lula nem alimento sendo vendido fora do prazo de validade". Costa disse ainda que os preços dos alimentos "se formam no mercado e não artificialmente" e que as expectativas para 2025 são "positivas" em função do aumento da produção de alimentos. O ministro também negou a possibilidade de "congelamento" de preços.

— A convicção do governo brasileiro é que os preços se formam no mercado, não são feitos artificialmente — disse Costa. — Para 2025, as expectativas são extremamente positivas de uma supersafra e isso fará com que tenha uma maior oferta que vai levar a um menor preço. Há uma expectativa forte. A Conab, na pesquisa que faz em todas regiões com vários produtos, também apresentou uma expectativa crescimento bastante robusto da safra desse ano. Por exemplo, o arroz terá crescimento de 13%, feijão de 5%, e a safra em geral terá aumento 8,2%.

Segundo Costa, Lula pediu aos ministros um "foco maior" na definição de políticas para o setor.

— Nós também vamos dialogar com o mercado, vamos fazer reuniões com produtores para ter sugestões de como reduzir preços, aumentar produção. Vamos chamar as redes de supermercados e os frigoríficos grandes e médios para que possamos dialogar com o mercado medidas de estímulo da produção.

O ministro acrescentou que a inflação em 2024 foi provocada pela pressão do cenário externo:

— Foi apresentado um quadro onde se apresentou uma influência muito forte de preços de produtos que os economistas chamam de commodities, café, soja, milho, laranja, são preços que são definidos no mercado internacional pela variação histórica dos preços — disse Rui Costa— Portanto é um cenário que não tem a ver com a economia brasileira, tem a ver com os preços internacionais dessas commodities — completou o ministro.

O ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, afirmou que Lula pediu a ele e ao titular do Desenvolvimento Agrário, Paulo Teixeira, que continuem com as políticas de estímulo de produção de alimentos.

— O segundo esforço é concentrar as medidas nos alimentos que compõe a cesta básica do brasileiro e aumentar a produtividade do pequeno produtor — completou Teixeira.

O ministro Rui Costa ainda falou sobre a medida citada nesta quinta pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de regulamentação do mercado de vales refeição e alimentação.

A ideia do governo, é aplicar mudanças no Programa de Alimentação do Trabalhador (PAT), que concede incentivos fiscais a companhias que oferecem VA e VR para os funcionários e atuar sobre o custo de intermediação das operadoras. Segundo Rui Costa, dados apresentados por redes de supermercados mostram que esse custo atualmente gira em torno de 10% a 15% dos benefícios.

— Obviamente quando tem algum intermediário se apropriando do benefício do trabalhador, nós temos que adotar medidas para que esse valor chegue diretamente ao trabalhador — afirmou.

Participaram da reunião com Lula os ministros Rui Costa (Casa Civil), Fernando Haddad (Fazenda), Esther Dweck (Gestão), Paulo Teixeira (Desenvolvimento Agrário) e Carlos Fávaro (Agricultura).

Reunião anterior

Em reunião liderada pela Casa Civil nesta quinta-feira, integrantes do governo fizeram um diagnóstico para identificar as diferentes causas do problema e traçaram possibilidades para atacá-las, mas foi só a primeira etapa da discussão.

O foco é pensar em instrumentos para que as condições de oferta e produção sejam adequadas para abastecer o mercado doméstico com os principais alimentos da dieta do brasileiro a um preço apropriado. Uma possibilidade levantada por quem participa da discussão é aumentar o crédito agrícola e assistência técnica.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, também citou que a regulamentação de mecanismos para aumentar a competição em cartões de refeição e alimentação podem ajudar a baratear os preços para o consumidor. Hoje, as taxas cobradas no VR e no VT são elevadas e pesam sobre os lojistas. Mas a regulamentação do tema está travada há mais de dois anos, com uma queda de braço entre a Fazenda e o Banco Central sobre quem deve tratar do assunto.

O BC, citado por Haddad nesta quinta, já afirmou mais de uma vez que não tem competência para tratar de cartões de benefícios e esse entendimento deve se manter na gestão de Gabriel Galípolo.

Divergências

Há, ainda, divergências no diagnóstico entre as diferentes áreas do governo. Os ministérios ligados à agricultura consideram que o problema maior é o efeito do dólar, que tem baixado nos últimos dias.

Na área econômica, o impacto da desvalorização cambial no custo dos insumos agrícolas também é considerado, mas há ainda a análise de que a produção local e externa foi prejudicada por eventos climáticos e de que a demanda dos outros países por produtos brasileiros, como carne e café, também cresceu.

Além do diagnóstico, os ministros envolvidos na discussão também estão se debruçando sobre as ações já adotadas pelo governo. Dentre as medidas consideradas acertadas pela equipe econômica, estão as medidas para fortalecer a agricultura familiar. Houve aumento de 43% no volume de recursos disponibilizados no Plano Safra e aumento da produção de alimentos como feijão, cebola, cenoura, batata e abóbora.

Outro programa considerado bem-sucedido foi o lançamento de contratos de opção para estimular a produção de arroz em meio à tragédia no Rio Grande do Sul e após o cancelamento do controverso leilão do cereal. A avaliação é que o incentivo funcionou, elevou a produção do arroz e deve ajudar a conter os preços este ano.

Nesta quarta-feira, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, afirmou que o governo faria um conjunto de reuniões para buscar um "conjunto de intervenções" que sinalizem para o barateamento dos alimentos.

Ao citar uma reunião de Lula com representantes do setor de supermercados realizada no final do ano passado, Costa disse que foram sugeridas "algumas medidas e nós vamos implementá-las agora nesse primeiro bimestre".

Depois, Costa modulou as declarações ao rechaçar, em entrevista ao canal CNN Brasil, que haveria intervenção de preços.

— Para não ter ruído de comunicação e para ninguém ficar derivando para outras imaginações, vamos substituir a palavra intervenções por medidas. O que o presidente Lula está orientando, coordenando, é que nós possamos reunir com a sociedade, com os ministros, e colher as sugestões

daquelas iniciativas que podem contribuir para maior oferta de alimentos — disse o ministro Rui Costa.

Sobre acatar as sugestões da Abras ainda no primeiro bimestre, o ministro voltou atrás ao dizer que não há, ainda, definição sobre quais medidas serão adotadas. Costa já rejeitou um dos principais pleitos da entidade: a flexibilização de prazos de validade em categorias de alimentos não perecíveis, que passariam a ser sugestão ao consumidor.

Nesta quinta, o ministro Paulo Teixeira disse que o uso da palavra "intervenções" por Rui Costa foi um "equivoco de comunicação".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/01/2025

EM MEIO À CRISE, DIRETOR EXECUTIVO DA FUNDAÇÃO IBGE+ ENTREGA O CARGO

Para o comando da entidade, pivô da crise entre a gestão de Márcio Pochmann e os servidores, foi indicado nome de fora do instituto

Por O GLOBO



Novo levantamento do IBGE apontou envelhecimento da população e aumento da proporção de pessoas negras e pardas — Foto: Alexandre Cassiano

O diretor executivo da Fundação IBGE+, entidade que está no centro da crise no instituto, pediu exoneração do cargo. Marco Cicero Maciel era servidor aposentado do IBGE. Em seu lugar foi nomeado o economista e professor universitário Lício da Costa Raimundo, de acordo com comunicado divulgado na quinta-feira e assinado pelo presidente do IBGE, Márcio Pochmann.

Também foi substituído o servidor aposentado Antônio Tadeu, que ocupava o cargo de membro do Conselho Curador da fundação. No lugar dele, foram indicados três titulares para o conselho: Walid Damous, gerente de Relações Institucionais do IBGE; Francisco Barcia, superintendente Estadual do IBGE em São Paulo e Sonia Dias, chefe de gabinete do presidente do IBGE.

"A fundação IBGE+ ainda está em fase de estruturação e estudos, aguardando a manifestação conclusiva do TCU e a discussão pública da política de inovação", segundo o comunicado que informou a entrega dos cargos pelos servidores.

A saída de Maciel e Tadeu da Fundação IBGE+ ocorre poucos dias após outros quatro diretores terem deixado o instituto de pesquisas. Neste mês, pediram para sair a diretora de pesquisas Elizabeth Hypolito; o diretor-adjunto de Pesquisas, João Hallak Neto; a diretora de Geociências, Ivone Lopes Batista; e Patricia Amorim Vida Costa, diretora-adjunta de Geociências.

A iniciativa de criar a fundação, entidade de caráter público-privado, colocou presidência e servidores do IBGE em lados opostos, em um momento não apenas de origem sindical, mas que abrange coordenadores e profissionais das três principais diretorias do órgão, preocupados com o possível impacto sobre a qualidade da pesquisa e do trabalho desenvolvido pelo instituto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/01/2025

'INFLAÇÃO INDICA QUE, NO CURTO PRAZO, TAXA DE DESEMPREGO VAI TER QUE SUBIR', DIZ ECONOMISTA

Samuel Pessoa chama atenção para aceleração na variação de serviços adjacentes e avalia que economia está rodando acima da sua capacidade

Por Luciana Casemiro



Carteira de trabalho física — Foto: Wikipedia Commons

Mais importante do que a variação de 0,11% apurada pelo IPCA-15, é a taxa apurada para a inflação de serviços subjacentes nesse período, diz o economista Samuel Pessôa, pesquisador associado ao FGV Ibre e chefe da pesquisa econômica JBB. Isto porque, explica, trabalhos puramente estatísticos mostram que esse indicador é o melhor preditor da inflação futura, por carregar a inflação inercial e não ser muito sujeito a choques. E a notícia ao observar esse indicador não é boa, a taxa variou 0,96%, 28 bps acima de janeiro do ano passado, quando foi 0,68%. Na visão de Pessôa, o resultado consolida a previsão do Banco Central de dois aumentos de um ponto percentual na Taxa Selic nas próximas duas reuniões do Comitê de Política Monetária (Copom). Mas mais do que isso, indica que a economia está rodando acima de sua capacidade e que será preciso aumentar a taxa de desemprego para contê-la.

-Serviços intensivos em mão de obra subiram 0,77%, já descontando os efeitos sazonais. Em janeiro do ano passado, a variação foi de 0,53%. Isso é sinal de que o mercado de trabalho está muito aquecido e começou a bater na inflação. Esses números ligados a serviços não estão diretamente ligados ao câmbio, mas ao ciclo econômico, e sinalizam que nós temos uma economia operando além da sua capacidade produtiva. A única forma para essa inflação cair é a economia desacelerar e provavelmente alguma elevação da taxa de desemprego, porque esses números sugerem que o mercado de trabalho também opera além das suas possibilidades. Ou seja, a economia brasileira opera com uma taxa de desemprego menor do que aquela que manteria a inflação constante. Essa inflação indica que, no curto prazo, a taxa de desemprego vai precisar subir ou a inflação vai continuar acelerando.

O economista explica que existe uma taxa de desemprego na qual os salários sobem na mesma velocidade da produtividade do trabalho, mantendo-se a rentabilidade do capital fica mais ou menos constante, o que dá à economia equilíbrio de longo prazo. Essa taxa no Brasil era de 9,5%, antes da Reforma Trabalhista, e o cálculo agora é que esteja entre 7,5% e 8%, o que ainda é muito alto, ressalta. Para se ter um parâmetro, nos Estados Unidos, essa taxa é 4%. Com o desemprego na casa dos 6%, diz Pessôa, a inflação fica de fato pressionada.

-Quando os salários estão além da produtividade do trabalho, os lucros estão sendo espremidos, e isso vai gerar uma pressão por repasse, principalmente se tiver demanda para sancionar essa pressão. E é essa a situação que a gente vive.

E acrescenta:

- Entendo que é muito difícil falar isso para a sociedade, o reconhecimento de que existe uma limitação de recursos da economia. É disso que se trata. É fato que, se a taxa de desemprego cai muito, a inflação começa a sair do controle.

Para mudar esse quadro e permitir uma economia equilibrada com uma taxa de desemprego menor, é preciso ampliar a produtividade. O primeiro entrave nessa direção é a educação.

-E nesse caso estamos falando de educação básica, mais do que ensino superior. Quando se investe em educação, há menos rotatividade de mão de obra e maior ganho de produtividade, com a incorporação de conhecimento com o trabalhador mais tempo naquela empresa. A ditadura deixou um legado ruim na área educacional, na redemocratização houve um avanço quantitativo, mas no qualitativo ainda estamos muito longe e isso dificulta o ganho de produtividade. O Brasil errou nisso, basta ver a revolução feita pelos países asiáticos através da educação.

Pessoa avalia que, este ano, as políticas monetárias do Banco Central e a fiscal, do governo, andarão alinhadas pelo controle da inflação e prevê que a Selic feche o ano em 15%.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/01/2025

ENTENDA O QUE LEVOU O DÉFICIT DE CONTA CORRENTE BRASILEIRA PRATICAMENTE DOBRAR EM 2024

Por Luciana Casemiro



Vista aérea do Porto do Rio de Janeiro — Foto: Infoglobo/Brenno Carvalho

Mercado interno superaquecido, antecipação de importações de carros chineses para fugir da tributação, redução da safra e recessão na Argentina. Na avaliação de Bráulio Borges, economista da LCA 4intelligence e pesquisador associado do FGV Ibre, esses são os principais fatores que explicam o fato de déficit em transações correntes ter saltado de US\$ 24,5 bilhões (o que correspondia a 1,12% do PIB), em 2023, para

US\$ 56 bilhões (2,55% do PIB) no ano passado, segundo as estatísticas do mercado externo, divulgadas hoje pelo Banco Central.

Para este ano, no entanto, a história deve ser outra, diz Borges. A expectativa é de um resultado melhor:

- A boa notícia é que os prognósticos indicam que a safra irá crescer cerca de 10% em 2025. A extração de petróleo e gás também deverá crescer pouco mais de 10% neste ano, depois de andar de lado em 2024. Como boa parte da produção é exportada, isso também irá ajudar a balança comercial e reduzir o déficit em conta corrente. O consenso do Focus projetava um déficit em conta corrente de US\$ 52 bi em 2025, vindo de US\$ 56 bi em 2024. Os analistas que atualizaram as projeções nos últimos dias, lá no Focus, apontam déficit ainda menor, de US\$ 46,5 bi.

Confira os quatro pontos que levaram ao salto no déficit,, segundo o economista:

1. A economia brasileira entrou um quadro de superaquecimento na segunda metade de 2024. Quando isso acontece, como a capacidade de oferta doméstica já está estrangulada, as importações aumentam ainda mais e algumas empresas podem até mesmo deixar de exportar, priorizando o mercado doméstico;
2. Sabemos que houve um aumento muito expressivo de automóveis chineses em 2024, em parte com as empresas antecipando essas importações para fugir do aumento dos impostos anunciados em 2023. Há informação de que haveriam 70 mil carros chineses parados nos portos brasileiros;
3. Em função do El Niño e da estiagem, a safra de grãos brasileira caiu quase 7% em 2024. Boa parte da nossa produção é exportada e, em função dessa quebra de safra, as exportações brasileiras foram prejudicadas no ano passado. Este ano, a expectativa é de uma safra melhor;
4. A forte recessão da economia argentina, sobretudo a demanda de consumo e investimento deles também afetou o resultado do Brasil. Embora tenha dado sinais de recuperação nos meses finais de 2024, o fato é que, no ano passado, o consumo das famílias argentinas recuou cerca de 3% e os investimentos, cerca de 17%. Esses são os dois principais segmentos atendidos pelas exportações brasileiras para a Argentina.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/01/2025

FRANÇA PEDE QUE UE SUSPENDA NORMAS AMBIENTAIS E DE DIREITOS HUMANOS PARA REDUZIR IMPACTO NAS EMPRESAS

Ministro francês também solicitou a revisão de um segundo pacote de medidas, muito criticado por empresários, relacionado à apresentação de relatórios sobre sustentabilidade corporativa

Por AFP — Bruxelas, Bélgica



Aprovada em março do ano passado, diretiva sobre sustentabilidade é uma das leis mais ambiciosas que a UE implementou nos últimos anos para melhorar as práticas empresariais — Foto: Michel Filho/Agência O Globo

A França pediu nesta sexta-feira à União Europeia (UE) que suspenda indefinidamente a implementação de normas sobre padrões ambientais e de direitos humanos na cadeia de suprimentos, alegando que elas são muito onerosas para as empresas.

"Nossas empresas precisam de simplificação, não de mais encargos administrativos", declarou o ministro francês de Assuntos Europeus, Benjamin Haddad, na rede social X, ao anunciar o pedido do governo.

Haddad também solicitou a revisão de um segundo pacote de normas, muito criticado por empresários, relacionado à apresentação de relatórios sobre sustentabilidade corporativa.

A UE não consegue acompanhar o ritmo dos Estados Unidos e enfrenta uma concorrência crescente da China, em um cenário de baixa produtividade, crescimento lento, altos custos de energia e fracas iniciativas de investimento.

A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, afirmou no Fórum Econômico Mundial de Davos que a UE "deve facilitar muito os negócios".

— Muitas empresas estão freando investimentos na Europa devido a trâmites burocráticos desnecessários — ressaltou.

Ursula acrescentou que a Comissão lançaria um processo de simplificação e mencionou as normas que a França agora pede para suspender.

De acordo com a Diretiva de Diligência Devida sobre Sustentabilidade Corporativa (CSDDD, na sigla em inglês), grandes empresas devem identificar e lidar com os "impactos adversos para os direitos humanos e o meio ambiente" de suas cadeias de suprimentos em todo o mundo.

Aprovada em março do ano passado, a CSDDD é uma das leis mais ambiciosas que a UE implementou nos últimos anos para melhorar as práticas empresariais.

Haddad também pediu uma revisão da Diretiva sobre Relatórios de Sustentabilidade Corporativa (CSRD), que exige que grandes empresas forneçam a investidores e outras partes interessadas informações sobre seu impacto e emissões climáticas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/01/2025

BRASIL REGISTRA DÉFICIT DE US\$ 56 BILHÕES NAS CONTAS EXTERNAS EM 2024, O MAIOR DESDE 2019

Déficit nas transações correntes do Brasil alcançou 2,55% do PIB, segundo dados do Banco Central
Por Bruna Lessa — Brasília

As transações correntes do Brasil, que medem a entrada e a saída de dólares do país, acumularam um déficit de US\$ 56 bilhões o que equivale a 2,55% do PIB. Esse foi o maior rombo anual desde 2019, quando as contas externas atingiram US\$ 65 bilhões.



O dado foi divulgado no relatório “Estatísticas do setor externo” nesta sexta-feira (24) pelo Banco Central, que calcula mensalmente as transações correntes do Brasil.

O resultado representa mais que o dobro do que foi registrado em 2023, quando as contas externas do Brasil tiveram déficit de US\$24,5 bilhões (1,12% do PIB).

Segundo o BC, o aumento no déficit é resultado da redução de US\$ 26,1 bilhões no superávit da balança comercial e ao crescimento de US\$ 9,8 bilhões no déficit de serviços, cujo resultado foi parcialmente compensado pela redução no déficit de renda primária, de US\$ 4,1 bilhões, e pelo aumento no superávit de renda secundária, US\$ 367 milhões.

As transações correntes consideram três dados:

- A balança comercial de produtos entre o Brasil e outros países, isto é, as exportações e importações;
- A balança de serviços das contas externas. É considerado, sobretudo, as compras de brasileiros no exterior, incluindo gastos com importações de serviços financeiros, fretes e aluguel de equipamentos e até gastos de turismo;
- A renda primária é o terceiro dado e trata das remessas de dinheiro e pagamentos (lucros, juros e dividendos) que as empresas multinacionais, com filial no Brasil, enviam para o exterior. Nesse cálculo, também estão as remessas que empresas brasileiras recebem do exterior.

Para o economista e professor de finanças do Insper Alexandre Chaia, o aumento do déficit não é surpreendente, considerando a dinâmica da recuperação econômica brasileira e a alta da taxa de câmbio.

— A recuperação econômica aqui faz as pessoas consumirem mais, então importam mais. Além disso, temos uma taxa de câmbio muito mais cara, que torna as importações mais caras — explicou Chaia.

Como mostrou a coluna de Miriam Leitão, mercado interno superaquecido, antecipação de importações de carros chineses para fugir da tributação, redução da safra e recessão na Argentina também foram apontados como fatores para o aumento do déficit.

Gastos de brasileiros no exterior tem aumento em 2024

Os dados das contas externas divulgados pelo BC mostram ainda que, apesar de alta do dólar, brasileiros gastaram US\$ 14,82 bilhões em viagens ao exterior em 2024. Os números, porém, seguem abaixo do registrado antes da pandemia de Covid-19, quando os brasileiros gastavam, em média, cerca de US\$ 18 bilhões por ano.

— Esse aumento pode ser atribuído tanto a uma melhoria na renda interna, quanto ao efeito de programas sociais que ampliam a capacidade de consumo das famílias. No entanto, a alta do dólar também desempenha um papel importante, aumentando o custo de vida no exterior — apontou Chaia.

Os estrangeiros que passaram pelo Brasil, por outro lado, tiveram um total de US\$ 7,34 bilhões em gastos no ano passado, um novo recorde. O valor representa uma alta de 6,3% em relação ao ano anterior, quando as despesas somaram US\$ 6,9 bilhões.

Cenário para 2025

Para 2025, Chaia prevê que o Brasil continuará enfrentando desafios relacionados às contas externas. "A taxa de câmbio elevada deve seguir encarecendo as importações, mas com o crescimento econômico esperado para ser menor neste ano, a pressão sobre as transações correntes pode dar uma trégua", avaliou o economista.

Ele também destacou que, embora o déficit em transações correntes deva persistir, é provável que seja menor em relação a 2024. Isso se deve à combinação de um ritmo mais lento de crescimento

econômico e à continuidade de uma taxa de câmbio alta, que mantém as exportações brasileiras competitivas no mercado internacional.

— A balança de transações correntes reflete uma dinâmica complexa, que combina fatores internos, como o crescimento econômico e o consumo, com elementos externos, como as incertezas globais e a valorização do dólar. Esses fatores seguirão impactando a economia em 2025, mas em um ritmo possivelmente mais moderado — concluiu Chaia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/01/2025

GOVERNO PREPARA MEDIDAS PARA GARANTIR 'PRODUÇÃO ADEQUADA' DE ALIMENTOS E DESCARTA CONTROLE DE PREÇOS E TAXAÇÃO DE EXPORTAÇÕES

Ministros devem levar sugestões a Lula em reunião prevista para 09h desta sexta-feira, como aumento de crédito agrícola e custos de intermediação de VR e VT

Por Thaís Barcellos e Eliane Oliveira — Brasília



Presidente Lula na Cerimônia de assinatura do contrato de concessão da BR-381. — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Prioridade do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, as medidas para baratear os alimentos ainda não estão fechadas, segundo pessoas a par do assunto. Em reunião liderada pela Casa Civil nesta quinta-feira, integrantes do governo fizeram um diagnóstico para identificar as diferentes causas do problema e traçaram possibilidades para atacá-las, mas foi só a primeira etapa da discussão.

Participaram o ministro do Desenvolvimento Social, Paulo Teixeira, e o secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Guilherme Mello.

Nesta sexta-feira, as possibilidades devem ser apresentadas a Lula em reunião, prevista para às 9h, na Granja do Torto. O que está certo é que "não tem nada" de "intervenções", como o controle de preços, subsídios para preços ou taxação de exportações. Tampouco há estudos específicos sobre as medidas sugeridas pelo setor de supermercados.

O foco é pensar em instrumentos para que as condições de oferta e produção sejam adequadas para abastecer o mercado doméstico com os principais alimentos da dieta do brasileiro a um preço apropriado. Uma possibilidade levantada por quem participa da discussão é aumentar o crédito agrícola e assistência técnica.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, também citou que a regulamentação de mecanismos para aumentar a competição em cartões de refeição e alimentação podem ajudar a baratear os preços para o consumidor. Hoje, as taxas cobradas no VR e no VT são elevadas e pesam sobre os lojistas. Mas a regulamentação do tema está travada há mais de dois anos, com uma queda de braço entre a Fazenda e o Banco Central sobre quem deve tratar do assunto.

O BC, citado por Haddad nesta quinta, já afirmou mais de uma vez que não tem competência para tratar de cartões de benefícios e esse entendimento deve se manter na gestão de Gabriel Galípolo.

Divergências

Há, ainda, divergências no diagnóstico entre as diferentes áreas do governo. Os ministérios ligados à agricultura consideram que o problema maior é o efeito do dólar, que tem baixado nos últimos dias.

Na área econômica, o impacto da desvalorização cambial no custo dos insumos agrícolas também é considerado, mas há ainda a análise de que a produção local e externa foi prejudicada por eventos



climáticos e de que a demanda dos outros países por produtos brasileiros, como carne e café, também cresceu.

Além do diagnóstico, os ministros envolvidos na discussão também estão se debruçando sobre as ações já adotadas pelo governo. Dentre as medidas consideradas acertadas pela equipe econômica, estão as medidas para fortalecer a agricultura familiar. Houve aumento de 43% no volume de recursos disponibilizados no Plano Safra e aumento da produção de alimentos como feijão, cebola, cenoura, batata e abóbora.

Outro programa considerado bem-sucedido foi o lançamento de contratos de opção para estimular a produção de arroz em meio à tragédia no Rio Grande do Sul e após o cancelamento do controverso leilão do cereal. A avaliação é que o incentivo funcionou, elevou a produção do arroz e deve ajudar a conter os preços este ano.

Nesta quarta-feira, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, afirmou que o governo faria um conjunto de reuniões para buscar um "conjunto de intervenções" que sinalizem para o barateamento dos alimentos.

Ao citar uma reunião de Lula com representantes do setor de supermercados realizada no final do ano passado, Costa disse que foram sugeridas "algumas medidas e nós vamos implementá-las agora nesse primeiro bimestre".

Depois, Costa modulou as declarações ao rechaçar, em entrevista ao canal CNN Brasil, que haveria intervenção de preços.

— Para não ter ruído de comunicação e para ninguém ficar derivando para outras imaginações, vamos substituir a palavra intervenções por medidas. O que o presidente Lula está orientando, coordenando, é que nós possamos reunir com a sociedade, com os ministros, e colher as sugestões daquelas iniciativas que podem contribuir para maior oferta de alimentos — disse o ministro Rui Costa.

Sobre acatar as sugestões da Abras ainda no primeiro bimestre, o ministro voltou atrás ao dizer que não há, ainda, definição sobre quais medidas serão adotadas. Costa já rejeitou um dos principais pleitos da entidade: a flexibilização de prazos de validade em categorias de alimentos não perecíveis, que passariam a ser sugestão ao consumidor.

Nesta quinta, o ministro Paulo Teixeira disse que o uso da palavra "intervenções" por Rui Costa foi um "equivoco de comunicação".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/01/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - LEI DA RENEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS DOS ESTADOS COM A UNIÃO SE INSERE NO CONTEXTO DA BALBÚRDIA BRASILEIRA

O surrealismo é tão grande que, mesmo com as benesses do plano, ele vem sendo criticado por alguns governadores

Por Fabio Giambiagi

A Lei Complementar n.º 212, tratando das dívidas estaduais, se insere no contexto da balbúrdia brasileira. A lei, feita sob inspiração do senador Rodrigo Pacheco, contempla, essencialmente, dois pontos.

O primeiro é o artigo 3.º, que autoriza o pagamento da dívida mediante a “transferência, para a União, de participações societárias em empresas de propriedade do Estado”, entre outras possibilidades. Para explicar o tema, vou recordar uma anedota ocorrida com meu filho, quando era criança. Estávamos de férias em Punta del Este, e ele começou a juntar conchinhas. Indagado acerca do que iria fazer, respondeu, cheio de convicção: “Vou vendê-las!”. Curioso, perguntei: “E vai vender pra quem?”. Resposta: “Pra você, ué”.

A proposta do senador, convertida em lei, se assemelha ao empreendedorismo do meu filho. Ele costurou uma solução que engendrará uma enorme disparidade de expectativas, como nessas situações em que o vendedor de um apartamento diz que “vale R\$ 1 milhão” quando ninguém daria mais de R\$ 300 mil por ele. É aí que entrará em jogo a política, com as notinhas de jornal dizendo que “o governo está cansado do fanatismo dos servidores que não compreendem a necessidade de resolver a questão” e outros mecanismos que o conhecimento da história permite supor que serão acionados. Boa sorte aos técnicos que colocarão seu CPF em jogo.



Mesmo com as benesses do plano de Pacheco, há governadores que o criticam Foto: Wilton Junior/Estadão

O outro componente da proposta é a divisão da taxa de juros de 4%, deixando de lado os detalhes, em três componentes: i) 2% que sumiriam se a dívida abatida for de pelo menos 20%; ii) 1% para um “fundo de equalização” em favor dos Estados, o que significa que o dinheiro sairá do bolso direito do conjunto dos Estados para o esquerdo; e iii) mais 1% em gastos feitos numa série de iniciativas consideradas meritórias, o que implica, nos termos do item anterior, que o

recurso nem sequer sairá do bolso direito, porque não ultrapassará as fronteiras do próprio Estado.

Diante disso, só resta lembrar o sketch em que um personagem de Jô Soares, espremido por um conjunto de demandas, perguntava a seu interlocutor: “E pra beber, não vai nada?”.

P.S.: Nosso surrealismo é tão grande que, mesmo com as benesses do plano, ele vem sendo criticado por alguns governadores. Nesse caso, o saldo poderá ser um enorme favor fiscal a São Paulo, que deverá aderir ao novo programa, o que fará de um possível adversário do presidente em 2026 o grande beneficiário da iniciativa. É algo digno de gênio.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/01/2025

‘NÃO ESTAMOS CONGELANDO NADA. ESTAMOS DENTRO DA NOSSA ESTRATÉGIA’, DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS

Em entrevista, Magda Chambriard defende preços dos combustíveis praticados nas refinarias da estatal e afirma que a instabilidade com pacote fiscal e volta de Trump já está ‘arrefecendo’
Por Monica Ciarelli (Broadcast), Denise Luna (Broadcast) e Gabriel Vasconcelos (Broadcast)



Entrevista com
Magda **Chambriard** - Presidente da Petrobras

RIO - “Não estamos congelando nada.” Dessa forma categórica, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, defende o atual preço dos combustíveis praticados nas refinarias da estatal.

O momento, afirma, está contaminado por uma volatilidade dentro e fora do Brasil, com especulações sobre pacote fiscal e incertezas sobre a chegada de Donald Trump a presidência dos EUA. Uma instabilidade que, segundo ela, já está arrefecendo. Ao Estadão/Broadcast, a executiva nega que sofra ingerência política para mexer nos preços: “Eu não estou com uma espada na cabeça”.

Sobre a licença para perfurar na Margem Equatorial, Magda lembra que o Brasil responde por apenas 1% das emissões mundiais de gases do efeito estufa. “Eu estou lá na ‘rabeirinha da cruz’. Os americanos estão no ‘drill, baby, drill’ (perfore, bebê, perfore, em tradução livre). A China precisa de energia loucamente. A Índia está crescendo dizendo que vai comprar petróleo. Então, a minha Margem Equatorial que está desequilibrando essa balança?”, argumenta.

Veja a seguir os principais trechos da entrevista:

Há represamento de preços de combustíveis pela Petrobras?

Os meses de janeiro e fevereiro são época de férias, em que os caminhões param, e as vendas caem. A gente vende menos combustível sempre. E, para tudo que fazemos com preço, a gente acompanha o mercado e evita a volatilidade de olho em market share. Janeiro e fevereiro são uma época em que estamos de olho nisso. A venda começa a aumentar de novo, provavelmente, em março. Então, a verdade é a seguinte: não estamos congelando nada. Estamos absolutamente dentro da nossa estratégia, a qual não posso contar. Se dissesse, estaria lesando o meu acionista.



Para Magda, pior dos cenários é o preço do barril aumentar e a Petrobras correr para subir o combustível Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Então em março há mais espaço para mexer nos preços?

Não. Não diga isso. Eu disse apenas que em março as vendas aumentam.

Existe uma pressão para aumentar preços?

Eu olho isso (preços) de 15 em 15 dias, ao longo de todo o ano. Inclusive, mostramos a efetividade disso periodicamente para o conselho e administração. O conselho não está reclamando.

Fala-se muito em queixas de investidores privados...

Olha, tenho 16 grandes bancos investidores da Petrobras, nacionais e estrangeiros. Treze deles têm recomendação de compra da ação e três são neutros. Ninguém está vendedor.

Vocês não estão perdendo margem em relação ao mercado internacional?

Não, a gente está indo bem. O resultado da venda de derivados do ano passado foi muito bom. Este ano mal começou. Janeiro e fevereiro são meses difíceis e (na virada do ano) houve movimentos especulativos, expectativas sobre o pacote fiscal do ministro (da Fazenda, Fernando) Haddad. O dólar está para lá e para cá. Todo dia tem uma coisa diferente, uma oscilação.

E, agora, se o Trump falar qualquer coisa...

Pois é. Fiquei muito surpresa com essa confusão toda de preços, quando todo mundo sabia que, no dia 20, o Trump assumiria, né? E que isso seria uma questão importantíssima e que estava gerando volatilidade. O que foi a primeira coisa que dissemos? Não vamos introduzir volatilidade no nosso mercado.



Mas e se essa volatilidade não acabar? Como é que fica?

Ah, mas ela acaba. Especulador não especula para sempre, não. De vez em quando eles dão uma arrefecida. Veja só, o Trump promoveu o acordo de paz entre Israel e Hamas. Isso atenua as coisas. Outra: no discurso, ele abrandou a pressão sobre a Rússia, o que também mexe com a gente (setor de petróleo).

Petrobras não está interessada em fazer um armazém de dinheiro, diz presidente da estatal sobre a distribuição de



dividendos Foto: Pedro Kirilos/Estadão

O que esperar do preço do petróleo com Trump no poder, então?

Ele (Trump) vai estar o tempo todo gerindo os dois extremos da balança. Primeiro, a energia não pode ser cara, e o petróleo segue sendo a principal fonte deles. E, segundo, ele não pode desempregar o pessoal dessa indústria. Então vai equilibrar esses dois pratinhos, para que o petróleo seja o mais barato possível, desde que esse pessoal (indústria) sobreviva e siga produzindo.

Vamos ter um preço equilibrado, entre US\$ 70 e US\$ 80?

Não vou dizer números, mas vamos ter de entender que estávamos num momento de volatilidade alta e temos que saber onde é que isso vai se acomodar. Qual é o pior dos mundos? É o barril aumentar e eu correr para aumentar o preço do combustível. Depois, ele diminuir e eu reduzir os preços. E, aí, você sabe que para cima todo mundo reajusta, mas, para baixo, ninguém reajusta.

No Brasil há o componente da inflação, com o combustível sendo primordial na equação. Você se sente pressionada?

De jeito nenhum. Eu lia jornal como todo mundo, e quando vim para a Petrobras, achei que teria uma espada na cabeça. Eu não estou com uma espada na cabeça. Não posso falar da experiência alheia. Mas fui diretora-geral da ANP no governo Dilma. Tive, talvez, o período de maior independência numa agência reguladora. Duvido que outra agência, em outro tempo qualquer, tenha tido tanta independência quanto eu tinha. Acho que eu dou sorte.

A senhora, então, acha que essa volatilidade uma hora vai passar?

Já está acalmando. Não dava pra fazer nada, para ter ideia nenhuma antes do dia 20 (posse de Trump). Fico vendo os analistas. Um analista fala uma coisa, um segundo fala outra coisa, diferente do terceiro. Mas ninguém citou que no dia 20 o Trump iria tomar posse.

Há rumores de que o conselho se reúne no dia 29 para discutir preços. Isso não é decidido por um trio da diretoria?

Sim, sou eu, (o diretor de Logística e Comercialização, Claudio) Schlosser e (o diretor Financeiro, Fernando) Melgarejo que decidimos. Isso (rumores) é conversa fiada. Eles querem dizer: "Olha, o conselho disse que ela está vilipendiando a empresa". Não é verdade.

Por que há tanta diferença na leitura sobre preços da Petrobras e outras entidades, como Abicom e consultorias?

Adoro bolsa de grife. Se eu for comprar uma aqui embaixo, ela vai ser, talvez, 5% do valor (da bolsa de grife). O vendedor vai perder dinheiro? Então, cada um tem seu nicho, seu volume de vendas, capacidade de negociação, e logística. A gente tem uma logística instalada e depreciada.

O que esperar do volume de vendas de combustível em 2025?

Quero que o Brasil cresça, então acho que as vendas vão ser maiores em 2025. A curva de vendas de diesel às distribuidoras acompanha muito *pari passu* (no mesmo ritmo) a curva de crescimento da economia. Se há crescimento, vende-se diesel. É quase instantâneo.

A Petrobras vai continuar distribuindo dividendos extraordinários?

Sabe aquelas revistinhas do Tio Patinhas do Walt Disney? A Petrobras não está interessada em fazer um armazém de dinheiro, não está interessada em ter uma sala de preocupação de dinheiro, não está interessada em empilhar dinheiro nem em tomar banho de dinheiro. Sobrou, a gente distribuiu. As regras estão postas. E se ultrapassar e tiver dividendos extraordinários será distribuído também. Garantida a financiabilidade do Plano Estratégico (2025-2029), o resto ninguém vai empilhar dinheiro.

Já existe alguma luz no fim do túnel para a exploração da Margem Equatorial?

A gente comprou essa área em 2013. Eu licitei essa área (quando era diretora-geral da ANP). A 11ª rodada de (licitação) foi espetacular. Esses blocos (da Margem Equatorial) tiveram, juntos, metade dos bônus de assinatura de toda a rodada, e teve aval do ministério.

Mas o Ibama não tem essa sensibilidade...

Essa parte eu não vou comentar. Quando se olha para 2030, a gente está dizendo assim: eu estou em ramp-up (escalada), continuando a desenvolver o pré-sal. Campo de Búzios vai ter 12 plataformas. Aí vai chegar lá na frente e eu estou produzindo 900 milhões de barris por ano. Minha reserva é 11 bilhões (de barris). O que vai acontecer em 2035? O País está querendo ser importador de novo? Essa é a pergunta que tem que ser feita. O pessoal topa perder 1,5 milhão de barris? Reduzir os impostos apurados pela metade? E não ter essa contribuição na balança comercial?

O governo estaria esperando a COP-30, que será realizada no Brasil, passar?

A gente emite 1% das emissões mundiais, e a energia é 24% desse 1%. E petróleo é uma parte desses 24%. Então é disso que estamos falando. O primeiro emissor do planeta são os Estados Unidos, que acabaram de sair do Acordo de Paris e vão perfurar. O segundo maior poluidor do planeta é a China. Já bem distante desses, tem a Europa. Estou lá na 'rabeirinha da cruz'. Os americanos estão no "drill, baby, drill" (perfore, bebê, perfore, em tradução livre). A China precisa de energia loucamente. A Índia está crescendo dizendo que vai comprar petróleo. Então, a minha Margem Equatorial que está desequilibrando essa balança?

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/01/2025

'PREÇOS DO AGRO SOBEM E DESCEM; O PROBLEMA ESTÁ NA POPULARIDADE DO GOVERNO', DIZ ESPECIALISTA DA FGV

Para pesquisador do FGV Agro, argumento do ministro Fernando Haddad de que supersafra e o recuo do dólar podem reduzir a inflação de alimentos é frágil e incompleto

Por Márcia De Chiara



Entrevista com Felipe Serigati - Pesquisador do FGV Agro

O argumento do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de que a supersafra de grãos e o recuo da cotação do dólar podem reduzir os preços dos alimentos foi considerado frágil e incerto pelo pesquisador do Centro de Agronegócios da Fundação Getúlio Vargas (FGV Agro), Felipe Serigati.

"Do ponto de vista técnico, é uma afirmação muito frágil e incompleta", diz o especialista. Ele observa que vários outros produtos da cesta básica que estão fora das estatísticas da supersafra, como café, carnes, açúcar, laranja, por exemplo, estão com preços nas alturas.

Também o recuo da cotação do dólar, que ocorreu nos últimos dias, segundo ele, por razões externas, é incerto. E, domesticamente, o câmbio pode continuar sendo afetado pelo desajuste da política fiscal, que persiste.

A saída para a inflação dos alimentos, segundo Serigati, é "deixar o mercado funcionar". Ou seja, preços maiores levarão os produtores a aumentar os cultivos, e a oferta e demanda se equilibrarão no médio prazo.

No entanto, o que move, na opinião de Serigati, o governo a ter grande preocupação com a inflação de alimentos neste momento, é o risco de ter a popularidade corroída. "Produtos agropecuários tem preços voláteis: sobem e descem. O problema não está no mercado, mas na popularidade do governo."

Produção de alimentos não se resume à safra de grãos, como a soja

Produção de alimentos não se resume à safra de grãos, como a soja Foto: Germano Rorato/Estadão

A seguir, os principais trechos da entrevista.

Como o sr. avalia a afirmação do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de que a supersafra e o recuo do dólar podem reduzir os preços dos alimentos?

Pode ser viável, mas temo que a gente atribua as consequências às causas erradas.

Como assim?

Em primeiro lugar, a nossa produção de alimentos não se resume à safra de grãos. Quando falamos em supersafra, estamos falando em grãos. No caso do café, do açúcar e da carne bovina, a história não é essa. De fato, as projeções para a safra de grãos são recordes, mas isso necessariamente não vale para outros produtos agropecuários. Por mais que os grãos sejam importantes, o universo agro vai além dos grãos.

E o efeito do dólar?

O dólar explica uma parte do aumento dos preços dos alimentos. Mas geralmente isso está mais concentrado nas grandes commodities, que são transacionadas no mercado internacional e cujos preços são formados lá fora. No caso do café, açúcar, grãos, suco de laranja, o preço aumenta quase imediatamente para o produtor, para indústria. A transmissão de um choque cambial para o consumidor, na média, leva três meses. Ou seja, aquela elevação (do dólar) que vimos nas seis semanas de 2024 ainda não foi transmitida de forma integral para os preços da economia, por exemplo, para o pãozinho francês. O motivo é que a indústria alimentícia tem dificuldade de repassar esse choque de forma mais acelerada para o consumidor final. Ainda assim, a safra isolada reduziria os preços dos grãos? Sem dúvida. Mas qual efeito será maior: a alta do dólar ou o efeito da supersafra de grãos? Eu não sei dizer.

Mas o ministro fala do recuo do dólar somado à supersafra para reduzir os preços dos alimentos...

Hoje pela manhã (sexta-feira, 24) o dólar estava em R\$ 5,91. Em outubro estava em R\$ 5,60. O dólar vai chegar a R\$ 5,60? Ainda assim, é um dólar caro. Qual é o ponto de referência? Além disso, esse recuo está acontecendo muito mais por fatores externos. Os nossos fundamentos continuam problemáticos, como a questão fiscal. Hoje saiu o IPCA-15, e a inflação de alimentos algebricamente foi a que mais puxou o índice. Mas o Banco Central está nem aí para a inflação de alimentos. A inflação de alimentos não se espalha para o restante da economia. O que preocupa o BC é a inflação de serviços.

Excluindo os grãos, qual é a situação de oferta de outros produtos agropecuários?

No café, a florada não foi grande coisa, e não vamos ter uma safra tão espetacular assim. No açúcar, está chovendo muito nos canaviais do Estado de São Paulo. Temos canaviais machucados pela seca do ano passado e pelas queimadas. Algo semelhante acontece com os pomares, pegando os cítricos. Nas carnes, a alta de preços não tem tanto a ver com o dólar. A carne subiu porque há demanda aquecida tanto no mercado interno quanto no externo. No mercado interno, por causa do aumento de renda. A preferência do brasileiro é pela carne bovina, pelo bife. Se houver mais renda, há fila no açougue. No mercado externo, tem uma demanda forte. E dos grandes exportadores de carne, o Brasil é praticamente o único que está conseguindo atender o setor externo. Isso fez com que o preço aumentasse. Por causa da demanda aquecida por carne bovina, o preço da arroba do boi aumentou e subiu o preço do bezerro. Com isso, o pecuarista vai reter as vacas para produção de bezerros. Esses bezerros lá na frente vão virar boi gordo. No curto prazo, vai ter contração na oferta de carne bovina. Isso faz com que o mercado continue operando com preços mais pressionados e não tem dólar que resolva isso.

Do ponto de vista macroeconômico, a afirmação do Haddad é parcial a respeito dos efeitos sobre a inflação?

A safra de grãos é importante, mas não diz respeito a toda a produção de alimentos e o efeito do câmbio é incerto. Quem garante que no final da safra, em junho, o câmbio vai estar em R\$ 5,90. Se olhar para as projeções do Focus (Boletim Focus do Banco Central), não é isso e se for olhar para o mercado futuro (de câmbio) também. A afirmação de Haddad é menos técnica. O ministro é um agente político incrivelmente pressionado pelo presidente da República (Luiz Inácio Lula da Silva). A



inflação de alimentos, embora não preocupe o BC, ela incomoda o Palácio do Planalto, porque corrói a popularidade. Do ponto de vista técnico, é uma afirmação muito frágil e incompleta.

Na sua avaliação, qual seria a alternativa para reduzir o preço dos alimentos?

Deixa o mercado funcionar. Quantas vezes não vimos o preço do tomate subindo. Se o preço do tomate está em alta, o pessoal vai querer produzir tomate no próximo ciclo. Isso significa que você vai ter preço baratinho o tempo todo? Não. Produtos agropecuários tem preços voláteis: sobem e descem.

Quando o sr. fala em deixar o mercado funcionar, isso leva tempo, porque a oferta não se ajusta do dia para noite e o governo tem necessidade de resolver a questão no curto prazo. Qual é o tempo do mercado e qual o tempo político?

O tempo do mercado é um ciclo biológico. A nova safra de soja só vai entrar no próximo ano, a gestação do bezerro demora nove meses. E do bezerro para virar um boi gordo abatido, 30 meses. É um ciclo biológico, não tem mágica. É normal: preço sobe, preço desce. O problema não está no mercado, mas na popularidade. O governo está preocupado com a sua popularidade. O que está incomodando é o alimento. O que está se tentando é dar uma solução para um problema que não existe. O preço do alimento caiu em 2023, daí o pessoal bateu tambor. Ele subiu em 2024.

E o que poderia ser feito para 2026?

Um programa de seguro rural mais consistente. Estamos passando por um ambiente de mudanças climáticas, quebras de safras têm sido frequentes. Vamos fazer com que a quebra de safra não contamine a capacidade desse produtor fazer o ciclo seguinte. Assim, a quebra de safra acaba sendo pontual, temporária. Seguro não vai reduzir em nada preços em 2025. É só para permitir que o mercado funcione de maneira mais estável.

A volta política de garantia de preços mínimos seria uma saída?

Não. Existia no passado e não funcionaria hoje. É uma política cara. Hoje o mercado mudou. Quanto de feijão você tem de manter em estoque para conseguir segurar preço? Qual é o custo? Para produtos de larga escala da cesta básica, não faz sentido. E qual é o problema de os alimentos ficarem mais caros? O problema é a popularidade, essa é a raiz (da questão). Já vimos a inflação de alimentos antes. Por que não teve essa gritaria? Porque a popularidade está sendo corroída agora. O problema é político, deixa o mercado funcionar. Em 2023, o governo chegou a cogitar que restringiria as exportações de carne. Esse governo tem soluções curto prazistas para problemas que, de repente, não existem.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/01/2025

IBGE ANUNCIA SUBSTITUIÇÕES DE DIRETORES EM MEIO À CRISE COM SERVIDORES

Troca de gestores da diretora de Geociências ocorre 17 dias depois do anúncio de mudança na de Pesquisas; embate da presidência com sindicato já dura meses

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A presidência do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) informou nesta noite de quinta-feira, 23, em meio à crise interna que já dura meses, os nomes de dois novos diretores da instituição.

A servidora Maria do Carmo Dias Bueno assumirá o cargo de diretora de Geociências, em substituição à servidora Ivone Lopes Batista, enquanto o servidor Gustavo de Carvalho Cayres da Silva assumirá a diretoria-adjunta, em substituição à servidora Patricia do Amorim Vida Costa.

A transição de trabalhos ocorrerá a partir da próxima semana, ainda segundo o IBGE.

A notícia vem 17 dias depois do anúncio da mudança nos cargos de diretor e diretor-adjunto de outra diretoria, a de Pesquisas, que, conforme apurou o Estadão/Broadcast, teria ocorrido a pedido dos

próprios ocupantes dos cargos por discordâncias com a gestão de Marcio Pochmann — questionado pela reportagem à época, o presidente do IBGE não se pronunciou sobre o assunto.



IBGE tem mudança nas suas principais diretorias em meio ao embate entre a presidência do instituto e o sindicato de servidores Foto: Geraldo Magela/Agência Senado

Servidores do IBGE, inclusive de postos-chave, como diretores, vêm questionando as medidas de Pochmann. Nos últimos meses, o sindicato dos servidores do instituto tem realizado diferentes mobilizações de trabalhadores, incluindo paralisações temporárias, contra o que chamam de “autoritarismo” da gestão.

Em um dos capítulos mais recentes desse embate com o sindicato, Pochmann, em notificação extrajudicial, exigiu que o Sindicato Nacional dos Trabalhadores em Fundações Públicas Federais de Geografia e Estatística, que se apresenta como AssIBGE, retire desse nome a sigla IBGE.

Quem são os novos diretores

Maria do Carmo Bueno é servidora do IBGE desde 2002 e atualmente é coordenadora-geral-adjunta do Centro de Documentação e Disseminação de Informações (CDDI).

Já Gustavo Cayres integra o Instituto desde 2017 e atualmente está na gerência do Cadastro de Endereços da Coordenação-Geral de Operações Censitárias (CGOC).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/01/2025

AZUL E GOL: ‘SOA A CHANTAGEM ALEGAR QUE, SEM FUSÃO, ÚNICA HIPÓTESE É FALIR’, DIZ JOSÉ ROBERTO AFONSO

Economista critica salvamento com a criação de grande companhia nacional de aviação e diz que governo não deve escolher empresas, nem empresários: ‘governo se mete no que não tem de se meter e não faz a sua parte’

Por Mariana Carneiro



Entrevista com

José Roberto Afonso - Economista, doutor pela Unicamp, professor do IDP e da Universidade de Lisboa

BRASÍLIA – A mais recente crise das aéreas brasileiras resultou no anúncio de que Azul e Gol desejam se unir, o que poderia levar a uma concentração de cerca de 60% do mercado brasileiro de aviação. O economista José Roberto Afonso é contra a fusão e afirma que a solução deve ser de mercado, assim como ocorreu com a Latam, pouco após estourar a pandemia da covid. Nos Estados Unidos e na Europa, o caminho também passou distante de fusões que poderiam provocar uma concentração de mercado.

“Soa a chantagem empresarial alegar que, se não for aprovada a fusão, a única hipótese para uma aérea será falir. A Latam é prova de que se pode sair da crise financeira sem fusão; a JetBlue e a Air Europa também não faliram. E, mesmo se falir, da Varig até a WebJet, o mercado não se concentrou em demasia; cresceu e se voa hoje como nunca antes na história brasileira”, disse Afonso em entrevista ao Estadão.

O economista, que trabalhou para o BNDES, participou de operações que envolveram o banco, a Embraer e a Varig, então líder de mercado – e, por isso, considerada à época muito grande para falir.

Anos depois, a empresa foi à pique, ainda que tivesse domínio do mercado doméstico e internacional de aviação brasileiro.

“Não é ter uma grande aérea que assegura que ela não vá quebrar. Aliás, a Oi, que chegou a ser a maior telefônica brasileira, também quebrou e teve uma solução de mercado. A queda da Varig fez com que a TAM, que era uma empresa de Marília (interior de SP), virasse uma empresa nacional. Vieram a Gol e a Webjet. A solução é ter mais empresas concorrendo, participando e investindo nesse mercado, não um duopólio”, afirma.

Afonso foi um dos que elaboraram a Lei de Responsabilidade Fiscal, em 2001, e hoje é professor do IDP e da Universidade de Lisboa. Passou a estudar o setor aéreo ao constatar que só engenheiros ou advogados tratavam da aviação, embora a atividade seja altamente dependente de financiamento para sobreviver. Nesta entrevista, ele fala de crises de companhias no exterior e da necessidade de o governo brasileiro desenvolver uma política de aviação para integrar o País, deixando de lado tentativas de repetir erros do passado – tentando salvar empresas ou empresários.

“É um paradoxo. O governo se mete no que não tem de se meter, nas relações entre privados, e não faz a sua parte de criar uma política pública de integração nacional”, afirma. “O que o setor aéreo mais precisa é de mais investidores, mais aviões. A fusão não resolve nada disso, pelo contrário. Sinaliza para estrangeiros que não vale a pena entrar porque só tem duas empresas, e uma delas é tão grande que você não consegue ter acesso a slots (vagas nos aeroportos) e as melhores linhas já estão ocupadas. A formação do duopólio é um grande desestímulo a novos investimentos.”

A seguir, os principais trechos da entrevista.

Qual a sua avaliação inicial sobre a intenção de Azul e Gol se fundirem?

É uma “con-fusão” que está sendo armada por conta do desespero dos donos de duas companhias aéreas que podem vir a perder o controle dessas empresas e estão transformando um problema particular numa questão nacional. Isso tem de ser resolvido pelo mercado. Vai ser um desperdício de tempo, vai exigir um esforço de autoridades públicas, quando o certo é o mercado resolver, como foi o caso da Latam. Ela entrou em recuperação judicial, se acertou com o mercado – os credores viraram acionistas e a Latam virou uma empresa com gestão profissional, cujos donos são investidores do mundo inteiro concentrados em dois fundos nos EUA. Entendo que Gol e Azul precisam trilhar o mesmo caminho e, na verdade, elas já vêm fazendo isso.

Como assim?

Um dia antes do anúncio da fusão, a Gol divulgou um plano de financiamento pelos próximos cinco anos. Ela está em recuperação judicial e, nesta recuperação, está se acertando com os credores. No caso da Azul, não é uma recuperação judicial, mas uma reestruturação financeira, sem envolver uma ação judicial. E a empresa anunciou inclusive que os arrendadores dos seus aviões teriam aceitado entrar no capital. Temo que esse anúncio venha a interromper uma solução de mercado que vinha razoavelmente encaminhada.

Se as duas empresas se unirem, elas poderão se tornar uma companhia saudável?

A resposta é não. As duas empresas têm um passivo a descoberto monumental – uma de R\$ 28 bilhões e outra, de R\$ 30 bilhões. São dois rombos equivalentes ao da Americanas. Se uma devesse para a outra, a fusão seria a solução. Mas as duas devem para credores que são basicamente estrangeiros. Então, você tem duas empresas controladas por estrangeiros, que devem para estrangeiros, mas operam no Brasil. O problema não é do Brasil, nem dos brasileiros – é dos credores estrangeiros e dos donos estrangeiros. O anúncio foi feito pelo presidente americano da Azul num acordo com o grupo Abra, que é colombiano. Isso é simbólico; repito: esse não é problema do Brasil.



‘Não é ter uma grande aérea que assegura que ela não vá quebrar’, diz Afonso. Foto: © Líbia Florentino



Mas e a dívida com o governo?

O grande credor brasileiro, e só viemos a descobrir depois, era a Aeronáutica, porque elas provavelmente não estavam recolhendo taxas e tarifas. Mas isso já foi resolvido com a maior transação tributária da história, em que se perdoou parte da dívida e alongou. Mesmo o crédito da Azul com o BNDES, que financiou a compra de aviões da Embraer, se por acaso a empresa não pagar, o banco não perde nada, porque esse avião facilmente será comprado por outras companhias aéreas, uma vez que faltam aviões no mundo. No campo do petróleo, da telefonia, em todos eles o governo agiu corretamente para evitar concentração, ter mais concorrentes e mais investidores. O que o setor aéreo mais precisa é de mais investidores, mais aviões. A fusão não resolve nada disso, pelo contrário. Sinaliza para estrangeiros que não vale a pena entrar porque só tem duas empresas, e uma delas é tão grande que você não consegue ter acesso a slots (vagas nos aeroportos) e as melhores linhas já estão ocupadas. A formação do duopólio é um grande desestímulo a novos investimentos.

Como avalia a negociação da dívida feita pelo governo com as empresas?

Não conheço os termos, mas confio que foi aprovado com todo o controle pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional. Creio que é a maneira que o credor União vai conseguir recuperar parte do que as empresas não conseguiram pagar nas condições originais. O que tem, sim, de peculiar é que há três companhias aéreas e só duas fizeram a transação tributária. Então, é possível pressupor que a terceira foi adimplente. E, neste ponto, é um sinal muito ruim para o concorrente e para as empresas de outros setores, que verão vantagem em atrasar pagamentos ao governo. Ao mesmo tempo, é uma lição ao governo para que o resto das dívidas sejam resolvidas com o mercado – sem governo, nem órgão regulador.

Embora o capital dessas empresas não seja brasileiro, elas são as únicas que operam no Brasil, e o argumento em defesa da fusão é que é preciso criar uma grande empresa nacional de aviação. Qual sua opinião sobre isso?

Havia uma empresa chamada Varig (risos), que tinha uma participação no mercado doméstico tão grande quanto terá a “Vermelhão” – estou chamando assim porque uma empresa no vermelho se unindo a outra empresa no vermelho só pode dar vermelhão. A Varig também chegou a ter praticamente o monopólio do mercado internacional. E o que aconteceu? Quebrou. Não é ter uma grande aérea que assegura que ela não vá quebrar. Aliás, a Oi, que chegou a ser a maior telefônica brasileira, também quebrou e teve uma solução de mercado. A queda da Varig fez com que a TAM, que era uma empresa de Marília, virasse uma empresa nacional. Vieram a Gol e a Webjet. A solução é ter mais empresas concorrendo, participando e investindo nesse mercado, não um duopólio.

Há alguma forma de o Cade mitigar esse risco?

Mesmo que o Cade obrigue as empresas a ceder rotas... veja, Gol e Azul vão controlar 90% do movimento do aeroporto de Recife. Não pode, mais de 60% não pode. Qual será a solução? Passar voos para outra companhia aérea? Mas para outra companhia assumir esses voos é preciso que ela tenha aviões disponíveis, e não há aviões disponíveis. As empresas vão passar os aviões também? Não vão. O que vai acontecer? O preço cobrado vai subir. Vivemos no capitalismo e estamos falando de preço, não de tarifa. Na época da Varig, era tarifa – ou seja, fixada pelo governo. Mas quando falamos de preço, se aumentar a concentração e se houver um duopólio, haverá aumento generalizado de preços.

Elas conseguem cortar custos se for aprovada a fusão?

O maior custo das companhias aéreas é alugar avião. Para reduzir isso, ou se negocia com o credor ou devolve aviões. Tem também o custo do combustível, mas o preço da querosene de aviação não é determinado pelas companhias aéreas, mas pelo mercado de petróleo. Pode-se até reclamar, e com razão, que a Petrobras pratica preços mais altos no Brasil, mas não é algo sob o controle delas. O terceiro item importante são os salários. Você pode até precisar do mesmo número de pilotos, mas não da mesma estrutura administrativa. Mas tem um ponto sobre os pilotos. Será que os pilotos da Azul ganham o mesmo que os da Gol? Não ganham. Então, se juntarem as duas companhias, os que ganham menos vão querer ganhar mais. Ou seja, não vejo sinal de redução de despesas.



Portanto, o ajuste será feito ou aumentando o preço ou cortando rotas – e as duas coisas são ruins. Em resumo, vermelho com vermelho não dá azul.

O sr. mencionou a crise da Varig, da Latam e agora falamos da Gol e da Azul. Por que essas crises são recorrentes?

Temos oportunidades imensas porque a proporção de brasileiros que viajam é baixa, dá para crescer. Além disso, haverá cada vez mais cobranças por uma aviação sustentável, e o Brasil pode ser o maior produtor mundial de querosene verde. O futuro é brilhante. Mas não podemos repetir os erros do passado, como repetir o caso da Varig; não é essa a solução. Precisamos combinar soluções de mercado, sem governo. O governo não tem de ter preferência sobre esse ou aquele dono. O que o governo precisa é que haja mais investidores e mais aviões para que, assim, os preços caiam e mais pessoas possam viajar. Para tanto, o importante é ter políticas públicas de aviação, como os EUA e Europa têm, e o Brasil não tem.

Pode dar um exemplo?

Num país de dimensões continentais como o Brasil, a aviação é fundamental para integração regional e social. Não temos uma política para isso. É um paradoxo. O governo se mete no que não tem de se meter, nas relações entre privados, e não faz a sua parte de criar uma política pública de integração nacional. Precisamos ter uma aviação mais barata? Sim, mas sobretudo para os indígenas ou para quem mora nos extremos do País. Integração não é levar todo mundo para Brasília, mas cuidar de quem está distante, quem tem de viajar por emergência. Nós não temos essas políticas, os outros países têm. Em Portugal, por exemplo, os portugueses que moram na Ilha da Madeira e nos Açores não pagam o mesmo que um turista. Além disso, nós temos só três companhias aéreas, que nasceram teoricamente low cost, mas como o Brasil é high cost, nenhuma delas funciona como low cost. A irmã da Azul nos EUA, a JetBlue, é básica. No Brasil, a Azul tem a tarifa média mais cara entre as três. Provavelmente porque ela opera na aviação regional, que custa mais caro do que o chamado filé mignon, que é a Ponte Aérea Rio-São Paulo.

O governo poderia subsidiar passagens para quem mora longe dos grandes centros?

As companhias aéreas já fazem isso, mas por conta própria, sem o governo. O governo é que deveria ordenar isso com elas. Antes de oferecer passagem a R\$ 200 para turistas viajarem pelo País, é preciso resolver o problema de quem vive de Bolsa Família e precisa viajar para um tratamento médico. É uma minoria e o governo poderia, nesses casos, subsidiar, como faz o governo dos EUA e os ricos e liberais da Europa.

Então, o programa Voa Brasil, que oferece passagens de R\$ 200, não tem efeito prático?

Aparentemente ele está só atendendo a um nicho, que são os aposentados que podem viajar. Nada contra os aposentados, mas a prioridade do governo deveria ser mapear populações mais carentes e mais distantes de centros urbanos, e que precisam do avião para emergências. Isso deveria ser uma política mais ordenada do governo. Colocar os mais pobres para viajar é ótimo, mas se o governo deseja isso vai na contramão da reforma tributária que acabou de aprovar.

Por quê?

O IBS e a CBS (os novos tributos sobre consumo criados com a reforma tributária) vão incidir de forma cheia sobre as passagens de avião, sob o argumento simplório de que rico não anda de ônibus, rico anda de avião. Portanto, ele pode pagar. Mas o rico mesmo no Brasil não é pessoa física, ele é pessoa jurídica. Ele vai comprar passagem pela empresa e vai usar o crédito do pagamento do imposto para abater outros impostos. É o caso do executivo que voa pela empresa onde trabalha. Vai virar crédito para o rico voar na ponte aérea. Quem não consegue comprar passagem pela pessoa jurídica é o pobre – e, para esse pobre, a reforma tributária aprovada vai tornar a passagem aérea um bem ainda mais escasso.

Cobrar pelas bagagens é algo polêmico no Brasil. Faz sentido?

O mundo inteiro faz isso. As bagagens são cobradas, as refeições a bordo são minimalistas. Não é algo só do Brasil, sobretudo se você viaja numa companhia low cost. Tudo a mais você paga: se despachar bagagem, se quiser entrar antes no avião, se quiser comer. Esse é um padrão que não volta mais.



Como as empresas aéreas que passaram por dificuldades pós-pandemia se resolveram mundo afora? Houve grandes fusões, como sugeriu o governo?

Nos EUA, a Jetblue tentou se juntar com a Spirit e o órgão de defesa da concorrência vetou. Depois, a Jetblue tentou se juntar com a American Airlines e foi vetado de novo. Nos EUA, são cinco grandes empresas e nenhuma companhia aérea tem mais de 18% do mercado. Na verdade, a situação que temos hoje no Brasil, com três, já não seria aceita nos EUA. Na Espanha, a Air Europa tentou se juntar com a Iberia, e o órgão de defesa da concorrência europeu vetou. Em Portugal, a Tap era estatal e foi privatizada. Veio a pandemia, arrebentou o setor e a Tap precisava de ajuda do governo. A Europa aceitou ajudar, mas mandou os privados saírem. Reestatizaram a Tap. A empresa ficou tão grande que, em seguida, exigiram que a Tap entregasse slots em aeroportos para concorrentes, sobretudo empresas low cost. Agora, a Europa exige que o governo português privatize a Tap. Ou seja, as experiências recentes são na linha de mais concorrência. Na China, por exemplo, o mercado é estatal, mas não é uma única estatal. Eles têm mais de uma estatal operando como companhia aérea. Portanto, soa a chantagem empresarial alegar que, se não for aprovada a fusão, a única hipótese para uma aérea será falir. A Latam é prova de que se pode sair da crise financeira sem fusão, a JetBlue e a Air Europa também não faliram. E, mesmo se falir, da Varig até a WebJet, o mercado não se concentrou em demasia; cresceu e se voa hoje como nunca antes na história brasileira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/01/2025

TRUMP DOMINA PAUTA DO FÓRUM ECONÔMICO MUNDIAL, BRASIL SOME E SETOR PRIVADO GANHA HOLOFOTE

Banqueiros demonstraram animação com novo governo nos Estados Unidos e a agenda de desregulamentação e corte de impostos

Por Aline Bronzati (Broadcast)

Em qualquer canto do Fórum Econômico Mundial (WEF, na sigla em inglês), um assunto predominou: o que será Donald Trump 2.0? Os temores sobre os efeitos do seu governo para o mundo pautaram a agenda de conjuntura do evento, que reuniu banqueiros e CEOs do mundo todo, em Davos, na Suíça, nesta semana. Do lado do Brasil, a baixa representatividade do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva deixou o Brasil esquecido no Fórum, embora as preocupações fiscais tenham sido reforçadas, e empurrou a bola para o setor privado, que marcou um golaço nos Alpes Suíços.

Banqueiros e empresários demonstraram um tom de otimismo com Trump face à agenda de desregulamentação e corte de impostos, enquanto suas falas desencadearam maior apetite ao risco em Wall Street. A presidente do Santander, Ana Botín, parabenizou o republicano pelo que chamou de “histórica vitória” e quis saber mais sobre as prioridades na esfera regulatória. “Vamos agir muito rápido. Agimos muito rápido. Fizemos coisas nos últimos três dias que ninguém pensou que seria possível fazer em anos”, prometeu Trump, elogiando a banqueira.

O republicano disse que espera que as suas medidas contribuam para baixar a inflação nos EUA e aproveitou para cobrar os maiores banqueiros de Wall Street. Pediu ao presidente do Bank of America, Bryan Moynihan, que abra o banco a conservadores. Sobrou também para o presidente do JPMorgan Chase, Jamie Dimon. “Espero que você abram os seus bancos para os conservadores, porque o que vocês estão fazendo é errado”, disse Trump.

Para banqueiros brasileiros, o efeito Trump pode ser, por ora, neutro para o Brasil dada a relação deficitária da balança comercial do País com os EUA, o que também pode ter contribuído para o recente alívio nos ativos domésticos, com o dólar caindo abaixo de R\$ 5,90.

Do outro lado dos otimistas de uma era mais pró-negócios, estiveram os negativos quanto os riscos globais da agenda de taxaço comercial e combate à imigração ilegal. Na visão de um banqueiro, que falou na condição de anonimato, determinadas questões defendidas por Trump não devem ser

“normalizadas”, reforçando o coro puxado pelo CEO da consultoria Eurasia, Ian Bremmer, que vê o mundo entrando em uma “guerra comercial e um desacoplamento das economias”.



Trump participou do Fórum Econômico Mundial de forma virtual Foto: Markus Schreiber/AP

“Entramos em um ambiente de maior incerteza, isso é negativo para o crescimento mundial. Se o mundo desacelerar por conta das políticas do Trump, vai afetar negativamente o Brasil. Se forem só focadas na China, e o país desacelerar, também afeta o Brasil e a região. Então, eu não vejo o impacto como neutro”, disse o economista-chefe do Itaú Unibanco, Mário Mesquita, em entrevista ao Estadão/Broadcast.

IA e transição energética

Davos seguiu aberto para discussões estruturais como os desafios para a transição climática e o potencial da inteligência artificial (IA). Mas ambas passaram por acomodações. Do lado da tecnologia, a leitura de empresários é que chegou o momento de mais resultados na prática. “Houve uma aterrissagem”, definiu o CEO do Itaú BBA, Flávio Souza.

Na transição energética, a mensagem dos executivos em Davos é que há uma agenda mais realista. “Eu não vejo ninguém dizendo ‘acabaram os meus planos’, ‘eu não vou fazer’. O que todo mundo diz é que precisa ser realista”, disse o presidente da Vale, Gustavo Pimenta, em entrevista ao Estadão/Broadcast, a primeira desde que assumiu o comando da mineradora, no fim do ano passado.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, reafirmou o compromisso do Brasil na pauta de transição energética. “O Brasil não se curvará a uma bravata”, afirmou ele, em relação a possíveis retrocessos com Trump. Silveira tentou aparar o hiato do Brasil no Fórum em meio à uma enxurrada de críticas de banqueiros e empresários devido à baixa representatividade em Davos.

Mais ajuste

No front macro, o fiscal segue sendo o principal temor em relação ao País. Entre a nata financeira, o coro foi unânime: o governo precisa fazer mais do lado das despesas, e esse é o único caminho para recuperar a confiança nos ativos brasileiros. Um executivo de um banco americano disse, na condição de anonimato, que, pela primeira vez, está preocupado.

“Quando se está com uma febre de 40 graus, não adianta dar bronca no termômetro, ficar chateado. Se colocar o termômetro novamente, vai dar os mesmos 40 graus. O mercado é o termômetro, não tem o que fazer”, comparou um segundo banqueiro, na condição de anonimato.

A incerteza com a situação fiscal, somada à baixa representatividade do governo em Davos, faz as empresas gastarem parte do tempo com os investidores estrangeiros explicando o Brasil. Ninguém quer falar direto sobre a companhia. Os primeiros 30 minutos são para responder a perguntas sobre o País, explica o CEO de uma grande empresa brasileira, com atuação global.

Diante de mais um ano de baixa presença do governo brasileiro, a iniciativa privada fez a vez no WEF e montou a Brazil House, pela primeira vez, na Promenade, principal rua de Davos. Liderada pelo BTG Pactual com outras empresas, o local atraiu grande público, com executivos brasileiros aproveitando o “raro espaço” nos Alpes Suíços para encontrar investidores estrangeiros e falar sobre Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/01/2025

GOVERNADOR DO RS COBRA RESPOSTA FORMAL DE LULA DE QUE DÍVIDA SEGUIRÁ SUSPENSÃO EM PROGRAMA DE AJUDA

Eduardo Leite prepara envio de consulta formal ao presidente da República sobre o Propag; Estado gaúcho quer ser dispensado do aporte no Fundo de Equalização Federativa e da quitação de dívidas garantidas

Por Luiz Guilherme Gerbelli e Eduardo Laguna (Broadcast)

O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB), está redigindo uma consulta formal, a ser enviada nos próximos dias ao presidente Lula, para esclarecer vetos na lei que instituiu o novo programa de socorro aos Estados endividados. O Estado busca acessar os juros mais baixos do programa, porém preservando as condições atuais que suspendem os pagamentos à União até o ano que vem.

A intenção da consulta é receber uma garantia formal, além das já manifestadas pelo secretário do Tesouro, Rogério Ceron, em entrevistas, de que o Estado será dispensado de fazer aportes, previstos no programa, ao Fundo de Equalização Federativa. Além disso, quer assegurar que está livre da quitação de dívidas garantidas a partir de 2026.

Sancionado com vetos pelo presidente Lula (PT) neste mês, o Programa de Pleno Pagamento de Dívidas dos Estados (Propag) permite que o índice de correção da dívida, hoje de 4% mais inflação, seja reduzido para um intervalo entre 0% e 2%, com prazo de 30 anos para pagamento. O projeto também determina que sejam feitos investimentos em áreas tratadas como fundamentais, prioritariamente o ensino médio técnico. Os Estados ainda terão de transferir 2% do saldo devedor da dívida para o fundo de equalização a ser dividido entre todas as Unidades da Federação.

O governador do Rio Grande do Sul é crítico da obrigatoriedade de repasse ao fundo por entender que o governo gaúcho pode ser chamado a fazer aportes quando está com o pagamento da dívida suspenso em razão das enchentes de abril do ano passado. Com a adesão ao Regime de Recuperação Fiscal, o Estado só voltará a pagar a dívida à União em 2027, deixando de pagar R\$ 14 bilhões neste período. O montante será destinado para um fundo de reconstrução para obras.



Eduardo Leite, governador do Rio Grande do Sul Foto: Werther Santana/Estadão

“O dinheiro para o Fundo (de equalização) já não é mais um dinheiro de dívida para a União. Ele é uma obrigação que vai poder ser acessada para outros Estados para poder ter uma dívida menor com a União”, afirmou Leite.

“Somos gratos pelo avanço, mas o que ficou do projeto de lei abre margem suficiente para uma interpretação de que seríamos chamados a um pagamento que não estamos fazendo nesse momento. E diante da

calamidade não é razoável, estou precisando de recurso na reconstrução e na construção da resiliência do Estado [...] Quero manter as condições atuais e acessar um programa com os juros melhores”, acrescentou.

Na quarta-feira, 22, em entrevista para a Rádio Gaúcha, o secretário do Tesouro, Rogério Ceron, afirmou que o governo do Rio Grande do Sul estará dispensado de repassar recursos para o Fundo, enquanto estiver valendo a suspensão do pagamento dos débitos. “Nada muda em relação à suspensão da dívida decorrente da catástrofe que aconteceu no Rio Grande do Sul e a suspensão dos pagamentos até 2027”, disse.

O segundo questionamento do governo terá a ver com as dívidas garantidas. Essas dívidas assumidas com organismos internacionais, como o Banco Internacional para Reconstrução e

Desenvolvimento (Bird) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), passaram a ser pagas pela União e incorporadas no estoque da dívida do Rio Grande do Sul.

O governo gaúcho quer a garantia de que as dívidas serão pagas pela União, mesmo com uma eventual mudança de programa de ajuda. “Na forma como a nossa equipe técnica interpreta, vão deixar de existir os contratos vigentes para ter um novo contrato de dívida com a União. Se haverá um novo contrato de dívida com a União que não vai mais ter as dívidas garantidas, eu passo a ter de pagar a dívida garantida já no ano que vem. É a nossa interpretação. Isso daria mais R\$ 1,5 bilhão”, afirmou Leite durante visita, nesta sexta-feira, à sede do Estadão.

“Isso foi feito dentro da lógica de que o Rio Grande do Sul está num processo de recuperação. Fizemos as reformas (como Previdência e administrativa), mas não conseguimos pagar a parcela cheia da dívida de uma hora para outra.”

Embate com o presidente

O novo programa de pagamento das dívidas dos Estados abriu uma onda de críticas de vários governadores. Além de Leite, as críticas vieram de Cláudio Castro (PL), do Rio de Janeiro; Romeu Zema (Novo), de Minas Gerais; Ronaldo Caiado (União), de Goiás; e Tarcísio de Freitas (Republicanos), de São Paulo.

Na semana passada, o presidente Lula chamou os cinco governadores de “ingratos” por criticarem os vetos ao projeto de renegociação das dívidas dos Estados com a União. O petista mencionou o tema na cerimônia de sanção do projeto que regulamenta a reforma tributária no Palácio do Planalto.

“Os governadores, que são os cinco maiores que devem mais e que são ingratos porque deveriam estar agradecendo ao governo federal e ao Congresso Nacional, fizeram críticas porque alguns não querem pagar. A partir de agora, vão pagar”, disse o presidente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/01/2025

ROMBO NAS CONTAS EXTERNAS MAIS QUE DOBRA EM 2024 E ATINGE R\$ 56 BI, MAIOR VALOR DESDE 2019

Segundo o Banco Central, resultado é fruto de aumento da demanda por produtos e serviços
Por Cícero Cotrim (Broadcast) e Fernanda Trisotto (Broadcast)

BRASÍLIA - As contas externas do Brasil registraram um déficit de US\$ 55,9 bilhões em 2024, o equivalente a 2,55% do Produto Interno Bruto (PIB), informou o Banco Central nesta sexta-feira, 24.

O valor mais que dobrou em relação a 2023, quando o déficit foi de US\$ 24,516 bilhões. Além disso, trata-se do maior rombo desde 2019, quando o saldo foi negativo em US\$ 65 bilhões. Em dezembro do ano passado, o saldo foi negativo em US\$ 9 bilhões.



Contas externas do Brasil registraram um déficit de US\$ 55,9 bilhões em 2024. Foto: Paulo Victor/Estadão

As contas externas, chamadas de transações correntes, incluem as contas da balança comercial, balança de serviços e transferências unilaterais - por exemplo, o recebimento de dólares que brasileiros que trabalham no exterior mandam para os seus parentes e o que estrangeiros que trabalham no Brasil mandam para seus parentes nos seus países.

Em 2024, a balança comercial teve superávit de US\$ 66,218 bilhões, segundo a metodologia do BC. A conta de serviços teve déficit de US\$ 49,707 bilhões, enquanto a conta de renda primária ficou negativa em US\$ 75,403 bilhões. A conta financeira teve déficit de US\$ 80,916 bilhões.



Alta da demanda

O chefe-adjunto do departamento de estatísticas do Banco Central, Renato Baldini, disse que o déficit nas contas externas é o reflexo da alta da demanda por bens e serviços. Isso significa que o País importou mais e enviou mais dinheiro para fora do que recebeu do exterior.

Baldini explicou que pesou nesta conta a elevação do déficit em transações correntes. “De modo geral, o que motivou essa diferença foi o aumento da demanda por bens e serviços do exterior, e ele pode ser visto na balança comercial e na conta de serviços. Na balança comercial, que é normalmente superavitária e continuou sendo, o que vimos foi uma redução do saldo do superávit”, destacou.

Ele disse que o déficit na conta de serviços em 2024 é o maior desde 2014 e foi puxado pela rubrica de transportes. No ano passado, o déficit da conta de serviços foi de US\$ 49,7 bilhões, que representou um aumento de 24,7% em relação ao déficit acumulado em 2023, que havia sido de US\$ 39,9 bilhões.

“Nós vemos que a rubrica de transportes foi a que mais contribuiu, em termos absolutos, para o déficit acumulado em 2024. O déficit nessa rubrica foi de US\$ 15,1 bilhões e teve um crescimento de 18,8% em relação a 2023. Em seguida, o aluguel de equipamentos, que foi deficitário em US\$ 10,9 bilhões, os serviços de propriedade intelectual, com um déficit de US\$ 8,7 bilhões, e as viagens internacionais, com um saldo deficitário de US\$ 7,5 bilhões”, citou.

Baldini destacou, dentro dos componentes de investimento estrangeiro no Brasil, os reinvestimentos de lucros no País. “No resultado acumulado de 2024, sobressaíram os ingressos ativos ao reinvestimento de lucros no Brasil. Somaram US\$ 33,2 bilhões e foram 57% maiores do que em 2023”, explicou.

Ao comentar as taxas de rolagem, que fecharam 2024 em 106%, Baldini destacou o desempenho das empresas brasileiras na captação de recursos. “Esses percentuais alcançados no ano mostram que as empresas brasileiras, de forma geral, continuaram com bom acesso à captação de recursos no mercado internacional”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/01/2025

ENERGIA SOLAR SUPERA CARVÃO EM PRODUÇÃO DE ELETRICIDADE NA UNIÃO EUROPEIA PELA PRIMEIRA VEZ

Em 2024, energia solar gerou 11% da eletricidade da UE, ultrapassando o carvão, que caiu abaixo de 10%

Por Redação

Um relatório divulgado nesta quinta-feira, 23, indica que a energia solar gerou 11% da eletricidade da União Europeia, ante 10% proveniente do carvão. É a primeira vez que isso ocorre, segundo o estudo, que indicou ainda que 47% da eletricidade da União Europeia agora vem de fontes renováveis. Os dados são mais um sinal do crescente hiato entre o impulso do bloco por energia limpa e a busca da nova administração dos Estados Unidos por mais combustíveis fósseis.

Os números revelam ainda que quase três quartos da eletricidade da União Europeia não emitem gases que aquecem o planeta na atmosfera, uma vez que 24% da eletricidade no bloco é proveniente da energia nuclear, que também não libera gases de efeito estufa, segundo um relatório publicado pelo think tank de energia climática Ember.

Comparativamente, o índice é muito mais alto do que em países como os Estados Unidos e a China, onde quase dois terços da energia ainda são produzidos a partir de combustíveis fósseis poluentes, como carvão, petróleo e gás.

Especialistas dizem que estão encorajados pelas reduções de combustíveis fósseis na Europa, especialmente porque os EUA parecem prontos para aumentar suas emissões enquanto seu novo presidente prometeu preços de gás mais baratos, interrompeu concessões para projetos eólicos e prometeu revogar os incentivos da era do ex-presidente Joe Biden para veículos elétricos. “Os combustíveis fósseis estão perdendo seu domínio sobre a energia da União Europeia”, disse Chris Rosslowe, um especialista em energia da Ember.

Em 2024, a energia solar gerou 11% da eletricidade da UE, ultrapassando o carvão, que caiu abaixo de 10% pela primeira vez. A energia eólica limpa gerou mais eletricidade do que o gás pelo segundo ano consecutivo. Os dados de 2024 não estavam disponíveis para todos os países. Os dados da Ember para os maiores geradores de eletricidade do mundo em 2023 mostram o Brasil com a maior parcela de sua eletricidade vinda de renováveis, quase 89%, com grande parte disso vindo de energia hidrelétrica. O Canadá teve cerca de 66,5%, seguido por China (30,6%), França (26,5%), EUA (22,7%) e Índia (19,5%).



Fazenda solar flutuante que opera no lago Cottbuser Ostsee, perto de Cottbus, na Alemanha. Foto: Matthias Schrader/AP

Políticas verdes

Um motivo para a transição da Europa para a energia limpa avançar é o European Green Deal, um pacto ecológico do bloco. Trata-se de uma política ambiciosa aprovada em 2019 que abriu o caminho para a atualização das leis climáticas. Como resultado do acordo, a União Europeia tornou suas metas mais ambiciosas, visando cortar 55% das emissões da região até o final da década.

A política também visa tornar a Europa neutra em clima — reduzindo a quantidade de emissões adicionais na atmosfera para praticamente zero — até 2050. Centenas de regulamentos e diretivas em países europeus para incentivar o investimento em energia limpa e reduzir a poluição por carbono foram aprovados ou estão em processo de ratificação pela Europa.

“No início do acordo, as energias renováveis representavam um terço e os combustíveis fósseis representavam 39% da eletricidade da Europa”, disse Rosslowe. “Agora, os fósseis geram apenas 29% e eólica e solar têm impulsionado a transição para a energia limpa”, diz.

A quantidade de eletricidade gerada por energia nuclear permaneceu relativamente estável no bloco. A invasão da Ucrânia pela Rússia também estimulou a mudança para a energia limpa na Europa. Os preços do gás dispararam — com grande parte do gás da Europa vindo da Rússia se tornando inviável — forçando os países a procurar alternativas mais baratas e limpas. Portugal, Holanda e Estônia testemunharam o maior aumento de energia limpa nos últimos cinco anos.

Líder em energia limpa

A transição para a energia limpa ajudou a Europa a evitar mais de US\$ 61 bilhões (R\$ 362,3 bilhões) em importações de combustíveis fósseis para geração de eletricidade desde 2019. “Isso está enviando uma mensagem clara de que suas necessidades energéticas serão atendidas por meio de energia limpa, não de importações de gás”, disse Pieter de Pous, analista de energia baseado em Bruxelas no think tank europeu E3G.

De Pous disse que as origens da União Europeia foram “como uma comunidade de carvão e aço porque essas indústrias eram tão importantes”, mas agora está rapidamente se tornando uma “comunidade de energia solar e eólica, baterias e tecnologias inteligentes”. O crescimento nuclear no bloco, entretanto, desacelerou.

Em toda a União Europeia, as aposentadorias de usinas nucleares superaram as novas construções desde meados dos anos 2000, de acordo com o Global Energy Monitor. Enquanto o presidente Trump retirou os Estados Unidos do Acordo de Paris, destinado a conter o aquecimento e está

seguinto uma política energética “perfurar, bebê, perfurar”, Rosslowe disse que a liderança da UE em energia limpa se torna ainda mais importante.

“Trata-se de aumentar a independência energética europeia e de mostrar essa liderança climática”, disse ele. Na terça-feira, a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, disse: “A Europa permanecerá firme e continuará trabalhando com todas as nações que desejam proteger a natureza e deter o aquecimento global”. / AP

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

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/01/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

GOVERNO VAI CRIAR CENTRO DE INTELIGÊNCIA NA FRONTEIRA COM PERU

Escolha do local para o novo posto foi impulsionada pela inauguração, em novembro, de porto peruano

Por Gabriela Guido, Caetano Tonet e Flávia Maia — De Brasília



Secretário Mario Sarrubbo: centro integrado será replicado em outras fronteiras, para combater crime organizado — Foto: Gesival Nogueira Kebec/Valor

O secretário nacional de Segurança Pública, Mario Sarrubbo, antecipou ao Valor que o governo deve inaugurar, em fevereiro, um centro de inteligência no Acre, em uma cidade próxima à fronteira com o Peru. A escolha do local para o novo posto foi impulsionada pela inauguração, em novembro, do porto peruano de Chancay. A preocupação do

ministério é que o novo terminal intensifique o tráfico de drogas e outras atividades ilícitas no norte do Brasil.

O porto está localizado a cerca de 70 quilômetros da capital Lima. O terminal, construído e operado pela empresa chinesa Cosco, é uma das apostas da China para estimular o comércio com a América do Sul.

A iniciativa no Acre, segundo o secretário, é o primeiro de um novo modelo de centros de inteligência que o governo planeja implementar nas fronteiras. Ela faz parte de um trabalho para integrá-las e combater as organizações criminosas nessas regiões.

“Vamos ter, em fevereiro, um centro de inteligência em segurança pública em Cruzeiro do Sul, no Acre. Ali é uma fronteira crítica de tráfico de drogas, de armas e de pessoas. Esse centro integrado nós vamos replicar em algumas fronteiras”, afirmou Sarrubbo.

“Uma preocupação importante, que justifica a gente ir para lá [Cruzeiro do Sul], é o porto de Chancay, no Peru, que os chineses construíram. Você já imaginou o que esse porto enorme vai significar em termos de fluxo de drogas e mercadorias ilegais saindo e entrando?”, explicou o secretário.

O Brasil tem hoje conexão rodoviária e hidroviária com o Peru. Para Claudio Frischtak, sócio da Inter. B Consultoria, a necessidade de pensar na segurança na Amazônia se justifica principalmente pelo plano de integração de rotas elaborado pelo Ministério do Planejamento.

“Das rotas pensadas pelo ministério, certamente duas têm impacto imediato e direto no fluxo de pessoas e mercadorias, inclusive ilegais, entre o Brasil e os países da América do Sul”, pontua. “Na medida que essas rotas nos aproximem desses países, a questão de segurança e criminalidade se torna uma questão de primeira grandeza.”

Ainda como parte do pacote de medidas que a pasta, comandada por Ricardo Lewandowski, está elaborando para combater o crime organizado, está a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Segurança Pública e um projeto de lei “antimáfia”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/01/2025

COMÉRCIO ENTRE CHINA E AMÉRICA DO SUL CRESCE 40 VEZES EM 23 ANOS E DESAFIA INFLUÊNCIA DOS EUA

Por Nikkei Asia, Valor — São Paulo



Porto de Nansha, na China: aumento do comércio com América do Sul se intensificou a partir dos anos 1990 — Foto: Qilai Shen/Bloomberg

A China aprofundou os laços econômicos com os países sul-americanos em áreas que vão da logística às comunicações via satélite, aumentando o comércio com o continente 40 vezes em duas décadas, enquanto os Estados Unidos reduzem o envolvimento no que tradicionalmente consideram

uma área de influência histórica.

O primeiro navio de carga a partir do Porto de Chancay, no Peru, atracou em Xangai após uma viagem de 23 dias pelo Oceano Pacífico no mês passado. O novo porto de águas profundas, localizado perto da capital peruana, Lima, reduz o tempo de embarque em mais de 10 dias.

A estatal China Cosco Shipping possui uma participação majoritária em Chancay e liderou sua construção. O congresso peruano concedeu à Cosco direitos operacionais exclusivos para o porto.

Como Chancay pode acomodar os maiores navios do mundo, ele elimina a necessidade de transferir carga para diferentes embarcações no México ou na Costa Oeste dos Estados Unidos. O presidente chinês, Xi Jinping, elogiou o "nascimento de um novo corredor terrestre-marítimo entre a Ásia, a América Latina e o Caribe" na cerimônia de inauguração do porto em novembro.

Enquanto alguns criticam o porto como outra tentativa de Pequim de enredar países emergentes e em desenvolvimento em uma "armadilha da dívida", a China e os países da América do Sul têm visto benefícios práticos.

Os países sul-americanos fornecem à China alimentos como soja, trigo e açúcar, bem como minerais usados em veículos elétricos e smartphones. Enquanto isso, a China exporta eletrônicos e vestuário para a América do Sul.

O comércio entre 12 países sul-americanos e a China cresceu 40 vezes entre 2000 e 2023 para US\$ 322,9 bilhões, de acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI). O comércio combinado com a China ultrapassou o dos Estados Unidos em 2015.

Em 2023, o comércio com a China superou o dos Estados Unidos em mais de 50%, com seis dos 12 países negociando mais com os chineses do que com os americanos. O Brasil, a maior economia da



região, aumentou seu comércio com a China em 68 vezes entre 2000 e 2023, registrando um superávit comercial de aproximadamente US\$ 50 bilhões.

Os Estados Unidos aumentaram o envolvimento na América do Sul durante a Guerra Fria para evitar a disseminação do comunismo. Mas recuaram após o colapso da União Soviética em 1991, deixando espaço para a China expandir sua influência na região.

Nos últimos anos, Pequim investiu ativamente não apenas nas indústrias de mineração e agricultura da América do Sul, mas também em sua infraestrutura, redes de telecomunicações e indústria aeroespacial.

Em novembro, a Shanghai Spacecom Satellite Technology, também conhecida como Spacesail, assinou um acordo para lançar serviços de telecomunicações via satélite no Brasil já em 2026. Esta é a primeira incursão da Spacesail no exterior, e a empresa planeja investir US\$ 1 bilhão nos próximos anos.

A empresa chinesa Huawei Technologies tem data centers no Chile, Peru e Brasil, com planos de construir um quarto neste último para atender à crescente demanda vinculada à inteligência artificial. Acredita-se que ela opere 178 centros de pesquisa na América Central e do Sul, e suas câmeras alimentadas por inteligência artificial estão sendo usadas em instalações comerciais e fábricas na região.

Os players chineses também estão fazendo incursões no setor de manufatura da América do Sul. A fabricante de veículos elétricos BYD quase quadruplicou o volume de vendas no Brasil no ano passado.

Ao entrar cedo em veículos elétricos e novas tecnologias de telecomunicações na América do Sul, a China pretende que suas ofertas se tornem o padrão regional. A nova rota de transporte do Porto de Chancay pode aumentar ainda mais as vendas de produtos chineses.

Os laços se estendem também à moeda. Em 2023, Brasil e China assinaram um acordo para usar o yuan e o real para liquidar o comércio bilateral. O Brasil detinha 80% de suas reservas estrangeiras em dólares e 4,8% em yuan no fim de 2023, em comparação com 86,8% e 1,1% em 2019, de acordo com seu banco central.

Bolívia e Argentina também começaram a usar o yuan para liquidar o comércio com a China.

A América Central e do Sul abriga 650 milhões de pessoas e é uma região geopoliticamente importante com acesso aos oceanos Pacífico e Atlântico. Seus laços econômicos com a China são vistos como tendo grandes consequências na política externa.

Honduras e Nicarágua, na América Central, cortaram laços diplomáticos com Taiwan nos últimos anos devido à pressão econômica de Pequim. O Paraguai é o único parceiro diplomático de Taiwan na América do Sul, mas há um impulso crescente para fortalecer os laços econômicos com a China.

Os Estados Unidos e a Europa ficaram alarmados com esses acontecimentos. Em dezembro, a União Europeia chegou a um acordo de livre comércio com o bloco comercial sul-americano Mercosul — parte dos esforços para conter a influência da China.

A nova administração dos Estados Unidos também lança incertezas sobre a América Central e do Sul. O presidente Donald Trump prometeu retomar o controle do Canal do Panamá e não descarta o uso de força militar ou econômica para isso.

A redução das exportações de grãos dos Estados Unidos para a China durante o primeiro mandato de Trump levou o Brasil e outros países sul-americanos a preencher a lacuna. A Argentina já está novamente aumentando as exportações de trigo e milho para a China.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/01/2025

CICLONE TROPICAL DEVE AFETAR EMBARQUES DE MINÉRIO DE FERRO DA RIO TINTO

O ciclone tropical Sean provocou chuvas fortes e inundações em partes da costa da região de Pilbara, no oeste da Austrália, impactando as operações ferroviárias e portuárias da Rio Tinto

Por Dow Jones — Camberra



Minério de ferro da Rio Tinto, na Austrália — Foto: Bloomberg

A Rio Tinto anunciou nesta quinta-feira (23) que seus embarques de minério de ferro no primeiro trimestre serão afetados pelos danos causados por inundações de um ciclone tropical que atingiu o noroeste da Austrália. No entanto, a companhia manteve suas projeções para o ano de 2025.

O ciclone tropical Sean provocou chuvas fortes e inundações em partes da costa da região de Pilbara — rica em mineral —, no oeste da Austrália, impactando

as operações ferroviárias e portuárias da Rio Tinto.

A empresa anglo-australiana é uma das maiores produtoras mundiais do minério de ferro, junto à brasileira Vale. Ela depende das vendas de minério de ferro para a maior parte de seus lucros.

A Rio Tinto informou que um descarregador de vagões no terminal portuário East Intercourse Island (EII), que embarcou 45 milhões de toneladas métricas do minério de ferro da empresa em 2024, foi inundado.

“As primeiras indicações sugerem que o descarregador no EII pode ficar fora de operação por três a quatro semanas, pois são necessários trabalhos de retificação para reparar os danos causados pela inundação”, disse a Rio Tinto.

Os trabalhos de recuperação na infraestrutura de minério de ferro da companhia estão em andamento e a maioria das operações ferroviárias e portuárias já voltou a funcionar, informou a empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/01/2025

PLANO DE R\$ 100 BILHÕES PARA FERROVIAS DEVE SAIR EM FEVEREIRO

Ministro Renan Filho (Transportes) confirma cinco primeiros projetos que vão integrar a carteira de leilões

Por Rafael Bitencourt — De Brasília



Renan Filho: ideia é aporte de R\$ 20 bilhões de recursos públicos e mais R\$ 80 bilhões de investimentos privados — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

O ministro dos Transportes, Renan Filho, confirmou nesta quinta-feira (23) que o plano de investimento em ferrovias, com previsão de aporte de R\$ 100 bilhões no setor, deve ocorrer no “começo de fevereiro”. Durante o programa “Bom Dia, Ministro”, ele confirmou os cinco primeiros projetos que vão integrar a carteira de leilões.

Ao Valor, o ministro contou que o evento oficial de lançamento do programa poderá contar com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Na entrevista ao programa de rádio da EBC, o titular da pasta dos Transportes explicou que a maior parte dos recursos virá do setor privado. O governo federal entrará com uma participação menor, o suficiente para tornar os contratos de obras ou da operação da ferrovia financeiramente viáveis aos olhos dos investidores. O ministro destacou que o aporte público é estratégico para “ampliar a atratividade” dos projetos.

“São R\$ 100 bilhões em investimentos públicos e privados. A ideia é investirmos R\$ 20 bilhões de recursos públicos e atrairmos R\$ 80 bilhões de investimentos privados”, disse Renan Filho.

O Ministério dos Transportes avalia que o valor total de investimento do plano pode aumentar, a depender do avanço das negociações sobre otimização de contrato e renovação de concessões existentes. “Isso pode crescer ainda. Não falei daqueles que temos dúvida porque ainda estou conversando com o presidente [Lula], a Fazenda, a Casa Civil para definir o lançamento”, explicou.

Ferrogrão deve fazer parte do pacote inicial, mas ainda depende de decisão do STF

Logo no início do governo, o ministério se comprometeu a lançar um programa para retomar os investimentos no setor ferroviário. A principal dificuldade está na garantia de aporte público em momento de restrição fiscal. Isso teria justificado a demora no lançamento do programa. A situação mudou com a previsão de entrada de recursos de renegociação de valores de outorgas definidos em acordos de renovação de contratos aprovados no governo anterior.

Segundo o ministro, dependendo da disputa no leilão, as ferrovias ofertadas poderão demandar um menor aporte público em relação ao valor de referência que constará no edital.

“Vence aquele [agente] privado que exigir o menor esforço público. Eles vão concorrer para mostrar quem precisa de menos recursos do governo para viabilizar a obra e realizar os investimentos.”

Renan Filho citou pelo menos quatro projetos que entrarão no plano de ferrovia. São eles: o Anel Ferroviário Sudeste (EF-118), com extensão de 595 quilômetros que ligarão a malha ferroviária a

Ferrovia Vitória-Minas, no Espírito Santo, até a malha da concessionária MRS, no Rio de Janeiro; a Ferrovia Oeste-Leste (Fiol), de Ilhéus (BA) até Lucas do Rio Verde (MT), com 2.548 quilômetros; o trecho final da Ferrovia Transnordestina, entre Estreito (MA) e Eliseu Martins (PI), com 620 quilômetros; e o trajeto norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS), de Açailândia (MA) até Barcarena (PA), com 477 quilômetros.

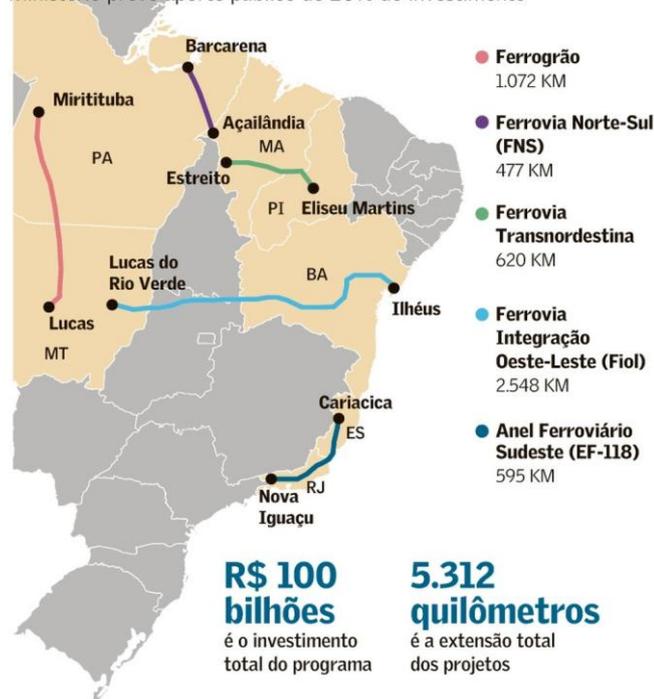
Outro projeto que deve entrar no plano é o da Ferrogrão, com 1.072 quilômetros, entre as cidades de Sinop (MT) e Miritituba (PA). Durante a entrevista, o ministro lembrou que essa ferrovia ainda depende de decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) para avançar com a contratação.

Sobre o plano de ferrovias, Renan Filho reforçou que o mesmo “será importante para o país como um todo, ao incentivar a migração cada vez maior de cargas das rodovias para as ferrovias”.

Dentro do ministério, a Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, avalia que o sucesso dos leilões das cinco ferrovias dará maior eficiência à

Leilões de ferrovias

Ministério prevê aporte público de 20% do investimento





malha ferroviária como um todo, além de colocar os portos brasileiros para concorrer uns com os outros.

A Ferrogrão, por exemplo, deve ajudar a desafogar a BR-163 e os portos do Sul e do Sudeste com ramal para os portos do Arco Norte. A linha norte da FNS abrirá uma rota de transportes de grãos pelo Pará, sem disputar com o minério que desemboca no Maranhão.

Na Fiol, o trajeto sai também de Mato Grosso, onde está concentrada a produção agrícola, para escoar a carga na Bahia. Já o trecho da Transnordestina dará ganho de escala ao restante da ferrovia, ao conectá-la ao traçado da FNS.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/01/2025



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

DONOS DE BANCAS INDICADAS PELA PREFEITURA COMO PONTOS DE RECARGA DO JAÉ DIZEM DESCONHECER QUE FORAM CADASTRADOS

Parlamentar disse que esteve em 29 pontos do Centro e Zona Sul e, em 14 não havia o serviço.

Por Diego Haidar, André Coelho Costa, RJ2

Donos de bancas indicadas pela prefeitura como pontos de recarga do Jaé dizem desconhecer que foram cadastrados

Donos de estabelecimentos indicados pela Prefeitura do Rio como pontos de recarga do Jaé, o novo sistema de bilhetagem eletrônica que vai entrar em vigor nos transportes do município, afirma desconhecer que foram cadastrados para o serviço.

No site do Jaé a banca da Rafa, em Botafogo, aparece como um ponto de recarga. Só faltou combinar com ela: "Nunca ouvi falar. Nem sabia o que era isso, nem sabia que estava cadastrada", diz ela. Em outra banca em Botafogo visitada pelo RJ2, o dono também afirmou que desconhecia o cadastro.

Na tarde desta quinta (23), o vereador Pedro Duarte, do Novo, fez uma vistoria em pontos que aparecem no site do Jaé. Ao longo dos últimos dias, ele e a equipe estiveram em 29 pontos do Centro e Zona Sul. Em 14, segundo o parlamentar, não havia o serviço, os atendentes desconheciam o Já é ou o comércio havia fechado de forma permanente.

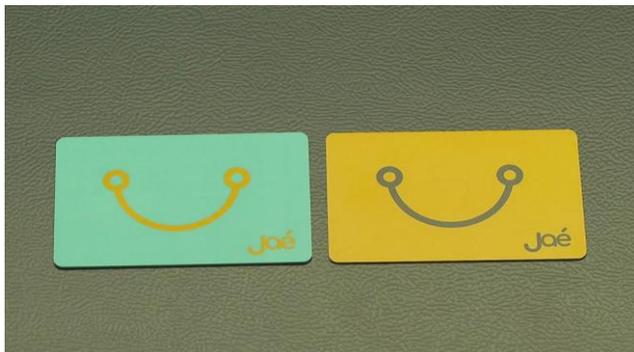
O vereador vai incluir a denúncia numa representação ao Ministério Público. "É absurdo a prefeitura divulgar uma lista de locais e as pessoas irem lá e não conseguirem fazer as coisas", diz o vereador.

Um terceiro dono de banca que pega dois ônibus por dia e já tentou retirar o cartão disse ao RJ2 que até agora não conseguiu. "Fui no posto, tentei, tinha muita fila, mas não consegui. Não consegui agendar no site", diz ele.

O Bom Dia Rio nesta quinta também mostrou a dificuldade de idosos para conseguir o cartão de gratuidade do Jaé. São muitos problemas apresentados antes mesmo do sistema Jaé começar a funcionar pra valer, substituindo o Riocard.

O início operação exclusiva do jaé já foi adiado algumas vezes. A quarta data anunciada é 1º de julho. Mas, para cumprir o prazo dessa vez, a prefeitura ainda tem algumas pendências pra resolver.

O município está investigando, por exemplo, a venda da operadora do Jaé para a empresa Autopass, de São Paulo. Ba licitação para escolha da operadora, a Autopass ficou em quarto lugar.



A compra do consórcio CBD Digital, operador do Jaé, pela Autopass, também está sendo questionada pela empresa Tacom, que ficou em segundo lugar na disputa.

Cartões do Jaé — Foto: Reprodução/TV Globo

A Tacom entrou com representações na Prefeitura, Ministério Público e Tribunal de Contas do Município. A Billingpay, empresa que instalou os validadores dos ônibus, também questiona a venda

e afirma que o contrato estabelecia prioridade para ela no caso de venda do consórcio.

O Jaé disse que os principais pontos de recarga estão em estações do BRT e do VLT e que os estabelecimentos credenciados servem para aumentar a rede de capilaridade. O sistema também informou que a maioria dos usuários pode recarregar via aplicativo. Sobre os pontos cadastrados sem o sistema, o Jaé informou que é importante que o usuário denuncie no site.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 24/01/2025



IG - TURISMO

CABO FRIO, A "PRAIA DOS MINEIROS", NÃO TERÁ MAIS VOOS COMERCIAIS

Voos serão suspensos pela Azul a partir de março

Por Celso Martins



Búzios, destino próximo ao Aeroporto de Cabo Frio

A companhia Azul surpreendeu o turismo da Região dos Lagos, destino no Rio de Janeiro famoso por suas praias paradisíacas, com o encerramento das operações em Cabo Frio, conforme apurou o site Tudo Viagem . A partir de março a companhia não terá mais voos comerciais na cidade que também é porta de entrada dos turistas que viajam de avião para as cidades de Arraial do Cabo e Búzios.

Atualmente a Azul é a única companhia que oferece voos comerciais para Cabo Frio, conhecida como a "praia dos mineiros". Os voos diretos partem de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins). Clientes da companhia de outras cidades podem viajar para a Cabo Frio através das conexões da Azul na capital mineira.

A região de Cabo Frio receberá até 2 de fevereiro, antes da suspensão das operações, 214 voos da Azul, e uma oferta de 25 mil assentos na alta temporada de verão. Essa programação de voos foi divulgada pela Azul em outubro do ano passado. Nesta temporada a Azul está usando os jatos da Embraer que transportam até 118 passageiros.

Campos também ficará sem voos

A partir de 10 de março a Azul deixará de operar voos de Campos do Goytacazes para a cidade de Campinas. A companhia é a única que opera na cidade que fica na Bacia de Campos, no interior do estado do Rio de Janeiro.

A alta do dólar e o aumento das despesas operacionais são os motivos da suspensão dos voos, conforme comunicado divulgado pela Azul. (Leia nota completa da Azul no final deste post).

Confira comunicado da Azul sobre o encerramento dos voos

São Paulo, 23 de janeiro de 2025 - A Azul informa que está sempre avaliando as possibilidades e necessidades de mercado e, conseqüentemente, mudanças fazem parte do planejamento operacional. Como empresa competitiva, a companhia reavalia constantemente as operações em suas bases, como parte de um processo normal de ajuste de capacidade à demanda.

Sendo assim, a companhia anuncia que irá suspender as operações na cidade de Cabo Frio e Campos dos Goytacazes, a partir do dia 10 de março devido a uma série de fatores que vão desde o aumento nos custos operacionais da aviação, impactados pela crise global na cadeia de suprimentos e a alta do dólar, somadas às questões de disponibilidade de frota e de ajustes de oferta e demanda.

Importante ressaltar que os Clientes impactados receberão a assistência necessária, conforme prevê a resolução 400 da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

A Azul reforça, ainda, que mesmo diante da suspensão, segue operando no Estado do Rio de Janeiro com voos regulares em Santos Dumont (RJ), Galeão (RJ), Jacarepaguá (RJ), de onde os Clientes poderão se conectar com sete destinos em voos diretos.

Fonte: IG - Turismo

Data: 24/01/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - PORTOS BRASILEIROS E O DESAFIO DE EQUILIBRAR TURISMO E LOGÍSTICA DE CARGAS

Por Murillo Aragão Opinião 24/01/2025 - 18:31



Caso do Porto de Santos exemplifica como a coexistência entre turismo e transporte de cargas exige planejamento integrado e governança descentralizada

Um dos setores mais afetados pela pandemia, tanto no Brasil quanto globalmente, o turismo de cruzeiro tem apresentado uma recuperação notável. No ano passado, 31,7 milhões de pessoas cruzaram os litorais de todo o mundo a bordo de navios, o que representou um aumento de 7% em relação a 2019. As costas brasileiras receberam quase 800 mil cruzeiristas no período, o que se refletiu num incremento de 30% e

mais de R\$ 5 bilhões injetados na economia, superando o volume pré-pandêmico.

Esse resultado coloca o Brasil entre os dez principais mercados internacionais, à frente de Espanha e Itália. A rápida recuperação tem sido interpretada por lideranças do segmento como um indicativo para uma franca expansão, uma vez que o país não conta com cruzeiros durante todo o ano. Mas é nesse ponto que a logística de transportes acende um alerta.



Para a ponderação acerca das inter-relações entre as movimentações de cargas e o turismo, o Porto de Santos, em São Paulo, pode ser o melhor exemplo para uma reflexão sobre alguns dos riscos iminentes nesse segmento. Para deixar ainda mais clara a escolha de recorte, o cenário é o seguinte: o cais santista é o maior da América Latina, sendo responsável por quase 60% dos embarques de turismo no país. O porto também é líder em relação às cargas. Em 2023, movimentou 173 milhões de toneladas, incluindo 5 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), ou seja, quase 30% da corrente de comércio do país.

Em relação ao planejamento urbano e à separação de fluxos, a Autoridade Portuária de Santos (APS) tem investido na implantação do chamado Parque Valongo, em uma área revitalizada do Centro Histórico do município, distinto das operações principais de movimentação de cargas. Nesse planejamento está prevista a transferência do atual terminal de passageiros Concais para a nova área, a fim de concentrar a movimentação de turistas sem afetar diretamente os terminais de cargas.

Uma recente decisão do Ministério de Portos e Aeroportos de dar prosseguimento ao leilão do terminal para contêineres no Porto de Santos (chamado STS 10), previsto para 2025, reforça, justamente, a necessidade de integrar as soluções entre as operações de carga e de passageiros. O projeto pretende aumentar em 50% a capacidade de movimentação de contêineres e inclui a construção de um novo terminal de passageiros na margem direita do porto – no Saboó, para quem conhece a cidade.

Mas será que tais soluções serão suficientes para as intercorrências entre os segmentos, especialmente em períodos de alta demanda?

O fato é que, mesmo sendo ambos os setores cruciais para a economia e tendo apetite para a expansão, há desafios potenciais a serem encarados, a começar pela disputa de espaço e infraestrutura. Embora cargas e turismo operem em terminais distintos, o compartilhamento de vias de acesso, berços de atracação e serviços auxiliares pode gerar sobrecarga, especialmente em períodos de alta demanda.

Para além da área portuária, o tráfego viário também pode ser uma questão problemática. O aumento de veículos de transporte turístico (ônibus, vans e táxis) pode gerar congestionamentos, afetando a circulação de caminhões de carga e prejudicando a eficiência logística. Atualmente, as vias de acesso ao porto, como o Sistema Anchieta-Imigrantes e a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, frequentemente enfrentam intensos congestionamentos, impactando a eficiência logística e a experiência dos turistas.

Outro aspecto a ser considerado, observando os compromissos do país com o meio ambiente, diz respeito às emissões de gases poluentes. O aumento do tráfego marítimo e terrestre contribui para a propagação de gases de efeito estufa, exigindo medidas mitigatórias. Navios de cruzeiro também geram grandes volumes de resíduos sólidos e líquidos que precisam ser tratados adequadamente para evitar danos ambientais.

Há ainda a competição por recursos internos, porque durante a temporada de cruzeiros pode haver maior pressão para se alocarem recursos portuários para navios de passageiros, o que pode, eventualmente, comprometer a eficiência no manejo de cargas.

Em Santos, as perdas financeiras atribuídas a gargalos logísticos no porto alcançam cifras alarmantes. Estimativas apontam que esses entraves provocam prejuízos anuais superiores a US\$ 21 bilhões no comércio exterior, sobretudo devido a exportações que não são efetivadas. Paralelamente, o projeto para a construção de um novo terminal no Valongo envolve um investimento estimado em R\$ 1,4 bilhão, dos quais R\$ 662 milhões seriam de responsabilidade do Concais e R\$ 748 milhões da Autoridade Portuária. Contudo, permanecem as preocupações sobre a viabilidade econômica do projeto e o potencial de retorno financeiro, considerando-se as demandas e os desafios operacionais do porto.

Essa apreensão do setor também avança sobre a proposta de construção de um novo terminal de granéis sólidos minerais (chamado STS53) na área atualmente ocupada pelo terminal de turismo. Especialistas têm alertado que as obras do STS53 não devem ocorrer até que o novo terminal de passageiros no Valongo esteja concluído, para que não haja conflitos operacionais.

As inquietações são muitas e cabíveis, principalmente da perspectiva da necessidade de um planejamento integrado e da regulação do setor. Sem falar na demanda de altos investimentos para garantir infraestrutura moderna e eficiente, tanto para cargas quanto para turismo. Isso significa que a coexistência natural dos setores exige uma coordenação rigorosa entre terminais, APS e órgãos reguladores, mas sem abrir mão das questões municipais, como ordenamento e diretrizes socioeconômicas regionais.

Em última análise, o caso do Porto de Santos não é um exemplo isolado no país. Outros portos brasileiros estão diante de desafios semelhantes, ainda que em escalas e contextos diferentes. O Porto do Rio de Janeiro, por exemplo, que busca equilibrar o turismo e as operações de carga em uma cidade cuja vocação turística é mundialmente reconhecida, tem uma infraestrutura muito aquém de uma modernização integrada. Já o Porto de Itajaí, em Santa Catarina, tem conseguido explorar o potencial de turismo de cruzeiros de forma crescente, embora com limitações operacionais devido às condições climáticas e ao assoreamento do canal. São alguns exemplos.

Apesar das oportunidades e do potencial dos portos brasileiros, as críticas sobre a centralização das decisões que moldam o setor portuário continuam pertinentes. Grande parte dessas deliberações ocorre em Brasília, local afastado das realidades e demandas dos municípios portuários. Essa desconexão compromete o planejamento integrado, essencial para alinhar o desenvolvimento econômico às necessidades urbanas e regionais.

No caso do Porto de Santos, principal porta de entrada e saída do país, as decisões distantes ignoram muitas vezes as especificidades locais, como os conflitos entre turismo e logística de cargas, a necessidade de infraestrutura viária adequada e a integração socioeconômica. Um modelo de governança que valorize a autonomia regional e o diálogo com lideranças da região pode ser o caminho para transformar os portos brasileiros em motores de desenvolvimento sustentável, competitivos no cenário global e benéficos para as comunidades que os cercam.



250124-murillo-de-aragao-divulgacao.jpg Murillo de Aragão é fundador da Arko Advice Pesquisas e da MDA - Murillo de Aragão Advogados e Consultores

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/01/2025

PETROBRAS INICIA FASE VINCULANTE PARA CESSÃO NO CAMPO DE TARTARUGA

Da Redação Offshore 24/01/2025 - 18:33

A Petrobras anunciou o início da fase vinculante para a cessão de sua participação minoritária de 25% nos direitos de exploração, desenvolvimento e produção de óleo e gás natural no Campo de Tartaruga, localizado em águas rasas no município de Pirambu, Sergipe. O campo é operado pela SPE Tiêta, controlada pela Petrorecôncavo, que detém 75% de participação.

Os potenciais compradores habilitados nesta etapa receberão uma carta-convite com orientações detalhadas sobre o processo, incluindo procedimentos de due diligence e o envio de propostas vinculantes. A iniciativa segue as normas internas da Petrobras e as diretrizes do Decreto 9.355/2018, que regula cessões de direitos de exploração e produção.

O Campo de Tartaruga, localizado no litoral norte de Sergipe, possui poços perfurados de forma direcional a partir de uma base terrestre. Em 2024, a produção média da participação da Petrobras foi de aproximadamente 41 barris de óleo por dia (bpd) e 689 m³/dia de gás associado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/01/2025

MARIANA CAVADINHA

Executivos 24/01/2025 - 16:39



Uma portaria, publicada no Diário Oficial da União (DOU) desta sexta-feira (24), oficializa a convocação de Mariana Cavadinha, atual superintendente de Desenvolvimento e Produção da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), como interina da Diretoria 4, a partir de 26/1. A posição estava vaga desde o término do mandato de Cláudio Jorge de Souza, em 22/12/2023, enquanto a aprovação de um novo diretor com mandato fixo pelo Senado Federal permanece pendente.

De acordo com a legislação, cargos vagos em diretorias de agências reguladoras devem ser ocupados por servidores da própria agência, selecionados a partir de uma lista tríplice elaborada pela presidência da República. Esses servidores podem atuar como interinos por até 180 dias. Após o fim do mandato de Cláudio Jorge, Luiz Henrique Bispo, superintendente de Segurança Operacional, ocupou a função de 22/12/2023 a 31/1/2024, com base em uma lista tríplice anterior que já expirou.

Na sequência, Patrícia Baran, superintendente de Infraestrutura e Movimentação, assumiu o cargo de 1/2 a 29/7/2024, seguida por Bruno Caselli, superintendente de Participações Governamentais, cujo mandato interino termina em 25/1. Com a vigência da atual lista tríplice, Mariana Cavadinha será a próxima a ocupar o posto de forma provisória, conforme os critérios estabelecidos pela Lei 9.986/2000 e pela Lei Geral das Agências (Lei nº 13.848/2019).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/01/2025

MPOR DISCUTE PROJETOS DA CODERN PARA 2025

Da Redação Portos e logística 24/01/2025 - 19:04



O ministro Silvio Costa Filho e o secretário nacional de portos, Alex Ávila, reuniram-se, na última quarta-feira (22), com representantes da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) para acompanhar os projetos da autoridade portuária. Durante o encontro, o diretor-presidente da Codern, Paulo Henrique Macedo, apresentou o balanço de 2024 e o planejamento estratégico para 2025, destacando iniciativas como a dragagem do canal de acesso ao Porto de Natal, a instalação de uma usina fotovoltaica, a reforma de armazéns e a recuperação de galpões.

O ministro reforçou o compromisso do Ministério em colaborar com as demandas da Codern e avançar em projetos estratégicos, incluindo a possibilidade de inseri-los no Novo PAC. “Se alinharmos bem, teremos ganhos significativos com esse porto”, afirmou Silvio Costa Filho. Paulo Henrique Macedo destacou a importância do diálogo e da parceria com o Ministério para o desenvolvimento das ações previstas, ressaltando a transparência e colaboração como pilares dessa relação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/01/2025

Terminais apontam complexidade para metodologia unificada de fiscalização
Danilo Oliveira Portos e logística 23/01/2025 - 20:56



Consulta pública sobre critérios para fornecimento de serviços se estende até próximo dia 2 de fevereiro

Representantes de terminais portuários destacaram, nesta quinta-feira (23), que é complexo desenvolver uma mesma metodologia de fiscalização aplicável a mercados concentradores e não concentradores. O tema foi discutido em audiência pública sobre os critérios para o fornecimento de serviços em instalações portuárias. A consulta reúne contribuições para o aprimoramento da proposta de uma instrução normativa (IN) que estabelece os procedimentos gerais e critérios referenciais a serem observados pelas unidades técnicas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na qualificação de condutas e práticas no fornecimento de serviços em instalações portuárias.

A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres apoia o conceito de já pré-determinar quais são os terminais onde existe concentração e que não haja acompanhamento regulatório nos mercados onde não existe concentração. Para a Abratec, esse é um mercado competitivo que não deveria estar sujeito à uma regulação, que geralmente tem efeito no apetite dos investimentos, principalmente investidores externos que não conhecem profundamente a situação do Brasil.

O diretor executivo da Abratec, Caio Morel, ressaltou que o mercado muito regulado afasta investimentos e lembrou que nos mercados de contêineres existe competição mundial por capital com outros países que desejam lançar projetos. Ele disse que o investidor estará no mercado onde houver maior segurança para aportar recursos. "O Brasil está passando por um período complicado de capacidade e necessidade de novos investimentos. A regulação tem que ter cuidado em relação às normas para não trazer ao investidor a percepção de que mercado é regulado, o que aumenta o risco do investimento", afirmou Morel durante a audiência.

Para a Associação de Terminais Portuários Privados, pode-se dizer que não existe um problema regulatório. A ATP considera que as análises de impacto regulatório (AIR) e de resultado regulatório (ARR) são importantes, mas que a definição de um preço de referência é complexo. "As variáveis são tão grandes, mas existem outras mais subjetivas e mais específicas que também deveriam ser consideradas. Acho muito difícil consolidar num único preço de referência", analisou o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, na audiência.

Barbosa ressaltou que entre os Tecons espalhados pelo Brasil existem diferentes perfis e problemas geográficos, de escala, infraestrutura de acessos e de custos com trabalhadores, por exemplo. Tanto ATP quanto Abratec destacaram que, das 45 denúncias analisadas pela Antaq em 10 anos em relação ao tema, 25 estão em tramitação e outras 20 foram arquivadas, o que poderia ser considerado um número baixo para ser classificado como problema sob a ótica da regulação.

Para Morel, da Abratec, essa quantidade mostra que não é um mercado em que exista problema de preço. "Trazer uma regulação complexa para regular a precificação dos terminais no ambiente em que regulação e constituição trazem liberdade de preços, é bastante complicado", alertou. A Abratec considera importante que as regras caracterizem o que o denunciante precisa cumprir antes do processo administrativo ser aceito, para que ele comprove que determinado preço está causando algum tipo de dano.

A associação vai sugerir que seja aberta a possibilidade de mediação entre denunciante e terminal, a fim de tentar encurtar o processo, que é custoso para o regulador e para o regulado. Morel acrescentou que é preciso ter cuidado com o critério de preço teto. "Nesse mercado é complexo chegar a uma matemática satisfatória para determinar custos que devem ser considerados", disse o diretor.

Ausência de usuários

No total, 10 pessoas representantes de provedores do serviço contribuíram de forma oral à audiência. O gerente de regulação portuária da Antaq, Sandro José Monteiro, lamentou a ausência

de representantes de usuários na sessão. "Nossa expectativa é que eles contribuam de forma efetiva para dar pluralidade ao debate, não somente na ótica do provedor", comentou Monteiro.

O período de contribuições para a audiência se estende até às 23h59 do próximo dia 2 de fevereiro. O diretor da Antaq, Wilson Lima Filho, salientou que os critérios abordados visam promover maior transparência, previsibilidade, incentivo à modicidade e boas práticas concorrenciais. "Tais procedimentos dariam mais segurança técnica e agilidade à atuação da agência aumentando a legitimidade e objetividade das decisões", disse Lima Filho, que presidiu a audiência pública.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/01/2025

AUDIÊNCIA SOBRE CONCESSÃO DA HIDROVIA DO PARAGUAI SERÁ 6 DE FEVEREIRO

Da Redação Navegação 23/01/2025 - 19:15



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) promoverá, no próximo dia 6 de fevereiro, uma audiência pública para discutir a concessão da Hidrovia do Paraguai. A concessão abrange 600 km do trecho entre Corumbá (MS) e a Foz do Rio Apa, em Porto Murtinho (MS), além do Canal do Tamengo, e representa um marco para a logística nacional, prometendo ganhos em eficiência e redução de emissões de gases de efeito estufa.

Nos primeiros cinco anos do contrato, estão previstos investimentos de R\$ 63,8 milhões em obras e melhorias, como dragagem, derrocagem, balizamento, sinalização, aquisição de equipamentos e implantação de sistemas de gestão de tráfego como o Vessel Traffic Service (VTS) e o River Information Service (RIS). O contrato tem duração inicial de 15 anos, com possibilidade de prorrogação por igual período, garantindo segurança e navegabilidade durante todo o ano, mesmo em períodos de estiagem severa, graças à implementação da Zona de Referência Hidrológica Contratual.

O modelo prevê tarifas apenas para cargas comerciais, com valor inicial de R\$ 1,27 por tonelada, que poderá ser reduzido dependendo do critério de licitação. Não haverá cobrança para transporte de passageiros e cargas de pequeno porte. Após a conclusão das obras da primeira fase, a movimentação de cargas na hidrovia deve alcançar entre 25 e 30 milhões de toneladas anuais a partir de 2030, um salto em relação aos 7,95 milhões de toneladas movimentadas em 2023.

A audiência pública será transmitida pelo canal da Antaq no YouTube, e os interessados em contribuir podem se inscrever para se manifestar ou enviar sugestões até 23 de fevereiro por meio de formulário eletrônico no site da agência.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/01/2025

PORTO DE ITAJAÍ INICIA OPERAÇÕES COMO FILIAL DA APS

Da Redação Portos e logística 23/01/2025 - 19:32



Desde 2 de janeiro, o porto organizado de Itajaí (SC) opera como filial da Autoridade Portuária de Santos (APS), que passou a gerenciar diretamente as contas a pagar e a receber, seguindo suas diretrizes administrativas. A APS informou que os serviços do porto agora obedecem à resolução normativa Antaq nº 61/2021, que estabelece medidas para atrasos de pagamento, como envio de notificação no dia útil seguinte ao vencimento, protesto de débitos após 90 dias e suspensão de serviços para usuários com três ou mais faturas vencidas ou uma vencida há mais de

90 dias.

A prestação de serviços ao Porto de Itajaí também exige novas regras para emissão de notas fiscais, com detalhamento obrigatório das alíquotas e valores dos impostos, conforme a Instrução Normativa da Receita Federal (IN RFB) nº 1.234/2012. As alíquotas são de 5,85% para venda, 9,45% para serviços e 7,05% para serviços de transporte, além de retenções específicas de INSS e ISS, quando aplicáveis. Empresas do Simples Nacional e entidades sem fins lucrativos estão isentas de retenções mediante apresentação de declaração formal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/01/2025

MPOR DESTACA HIDROVIAS EM PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO PARA 2025

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 23/01/2025 - 19:12



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) apresentou, nesta quinta-feira (23), o planejamento estratégico para 2025, com foco nas entregas dos próximos 100 dias e um reforço em projetos voltados às hidrovias. Entre as ações destacadas pela Secretaria Nacional de Hidrovias estão a habilitação do Fundo da Marinha Mercante (FMM) nos mecanismos de garantia do Fundo Garantidor para Investimentos (FGI) e do BNDES, além da abertura de consulta pública para a concessão do Madeira e da Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul.

Outros projetos incluem a entrega da IP4 de Humaitá, no Amapá, o início da dragagem emergencial no rio Tapajós e o lançamento de programas como o BR dos Rios, que visa fomentar o uso sustentável das hidrovias. Também está prevista a publicação de uma portaria para embarcações sustentáveis e a criação de um fórum permanente dos trabalhadores aquaviários.

Durante a apresentação, o ministro Silvio Costa Filho reforçou a importância das hidrovias como eixo estratégico para o desenvolvimento econômico do Brasil e destacou os avanços na sustentabilidade e na integração dos modais de transporte. A secretária-executiva Mariana Pescatori ainda ressaltou a criação de uma política de sustentabilidade que abrange projetos e regulamentações para portos, aeroportos e hidrovias, buscando maior alinhamento com as práticas ambientais, sociais e de governança.

Com esse planejamento, o MPor mira não apenas na ampliação da infraestrutura hidroviária, mas também na sua integração ao restante da cadeia logística nacional, posicionando as hidrovias como protagonistas no escoamento sustentável e eficiente de cargas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/01/2025

PORTOSRIO ESTIMA FECHAR BALANÇO DE 2024 COM LUCRO DE R\$ 225 MILHÕES

Da Redação Portos e logística 23/01/2025 - 19:06



A PortosRio espera fechar o balanço de 2024 com um lucro de R\$ 225 milhões, revertendo o prejuízo de R\$ 443 milhões registrado em 2023. A projeção foi apresentada em Brasília, durante uma reunião com o Ministério de Portos e Aeroportos, junto com os resultados históricos de 2024. Entre os destaques está a movimentação de mais de 75 milhões de toneladas, o maior volume já alcançado pela empresa, consolidando sua relevância no setor portuário brasileiro.

Outro ponto importante foi a execução de 50% do orçamento disponível em 2024, um índice inédito entre as companhias docas do país. A PortosRio também concluiu duas obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com outras em andamento e entregas previstas para 2025. Essas melhorias devem aumentar a capacidade operacional e reduzir gargalos no escoamento de cargas.

A companhia atribui o bom desempenho à gestão eficiente, ao planejamento estratégico e ao investimento em infraestrutura e tecnologia. Com as novas projeções e avanços, a PortosRio se prepara para consolidar sua posição no mercado e contribuir de forma mais robusta para a economia nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/01/2025

TERMINAL DA ULTRACARGO EM VILA DO CONDE AMPLIA CAPACIDADE OPERACIONAL

Da Redação Portos e logística 23/01/2025 - 17:27



O Terminal da Ultracargo em Vila do Conde, no Pará, ampliou sua capacidade diária de atracações e desatracações, agora incluindo operações noturnas de navios, o que promete reduzir filas e custos logísticos. A atualização nas regras de operação foi baseada em um estudo técnico desenvolvido pela Ultracargo, aprovado pela Companhia Docas do Pará e pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental.

Anteriormente, as manobras de barcas no berço 502 só podiam ocorrer na maré enchente e durante o dia, limitando a eficiência logística. O estudo demonstrou

que as operações podem ser realizadas com segurança tanto na maré vazante quanto enchente, desde que a aproximação seja feita no sentido contrário à corrente reinante e no período diurno. Além disso, a atracação e desatracação de navios no berço 501 foram autorizadas para o período noturno, eliminando esperas de até 12 horas.

Com essas mudanças, os clientes podem carregar ou descarregar mais de uma barcaça por dia, otimizando tempo e custos operacionais. Segundo o vice-presidente da Ultracargo, Helano Pereira Gomes, a alteração permitirá que operações que antes levavam quatro dias sejam concluídas em até dois. As novas regras colocam o Porto de Vila do Conde em um nível mais competitivo, trazendo benefícios para toda a cadeia logística.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/01/2025

SETOR DE TRANSPORTE E COMÉRCIO PRESSIONA POR REFORMA ALFANDEGÁRIA NA UE

Da Redação Navegação 23/01/2025 - 17:17



Antes do Dia Mundial das Alfândegas de 2025, o setor de transporte, logística e comércio divulgou uma declaração conjunta pedindo reformas que acompanhem a crescente complexidade do comércio global. A revisão do Código Aduaneiro da União Europeia surge como uma oportunidade crucial para transformar o sistema aduaneiro, promovendo melhorias no comércio, segurança e resiliência econômica.

O relatório Draghi, publicado no ano passado, destacou a necessidade de a Europa reforçar sua

competitividade global, resiliência econômica e segurança da cadeia de suprimentos, objetivos que dependem de um sistema alfandegário eficiente. Assinada por 23 organizações do setor, a declaração pede uma gestão de fronteiras mais ágil e segura, apoiada por transformação digital e parcerias público-privadas.

Joe Kramek, presidente do World Shipping Council, apontou os encargos administrativos e processos fragmentados como barreiras à competitividade da UE, enfatizando que a reforma aduaneira é essencial para tornar o comércio mais eficiente e seguro. A declaração também destacou o uso de tecnologias avançadas, como inteligência artificial, e a importância de parcerias confiáveis para fortalecer a gestão de riscos, combater o comércio ilícito e facilitar a movimentação de produtos legítimos.

Kramek instou os formuladores de políticas a priorizarem investimentos em tecnologia, capacitação da força de trabalho e legislação equilibrada, afirmando que a UE tem a oportunidade de liderar globalmente ao estabelecer um padrão moderno para sistemas alfandegários.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/01/2025

ARTIGO - A REFORMA TRIBUTÁRIA PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL: RENAVAL

Por Daniella Maria Alves Tedeschi e outros Opinião 23/01/2025 - 18:00



O texto final do Projeto de Lei Complementar nº 68/2024 que regulamenta a Reforma Tributária e institui o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo (IS), foi sancionado com alguns vetos presidenciais e deu origem à Lei Complementar nº 214/2025. Naturalmente, políticas de Comércio Exterior e Regimes Aduaneiros Especiais sofreram importantes modificações.

No nosso artigo anterior, publicado na Portos e Navios, defendemos a importância da manutenção dos tratamentos diferenciados para o setor de construção naval, em especial das equiparações legais à exportação, pelas nuances da concorrência internacional e da notória crise que este passou recentemente, pontuando que isso não violava o texto da Emenda Constitucional da Reforma Tributária. Acertadamente, essa posição prevaleceu na regulamentação e boa parte dos tratamentos necessários foram mantidos (ainda que com uma nova estrutura), viabilizando a continuidade do setor.

Os pleitos do setor de construção naval foram quase que totalmente atendidos. Foi fixada a aplicação para a IBS e CBS dos Regimes Aduaneiros Especiais de aperfeiçoamento previstos na legislação que suspendem os tributos aduaneiros, tais como o Drawback, o Entrepasto Aduaneiro para Industrialização e o Recof (e suas variações) (art. 90), exceção feita às modalidades de isenção e restituição do Drawback (art. 91). Como não houve mudança na Lei nº 8.402/92, segue possível o uso do Drawback-Embarcação. Além disso foi solucionado o problema anterior do ICMS no Drawback, no qual ele apenas se aplicava nas importações.

Também foi mantida e ampliada a possibilidade de uso das modalidades do Repetro nos novos tributos (art. 93). Para além da desoneração (a) das saídas de bens utilizada nas atividades exploração, de desenvolvimento e de produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos para empresas adquirentes estrangeiras sem saída do território nacional por força da equiparação legal à exportação que foi mantida (art. 81, inciso VII); e (b) da importação e aquisição interna de insumos para uso no processo produtivo destes bens, ela se estenderá também para (c) a importação e aquisição interna de bens para a planta industrial de conversão e construção destes bens; e (d) para a aquisição destes bens por empresa brasileira, sem necessidade de venda a estrangeiro, mitigando assim um grande custo tributário desnecessário da regulamentação anterior.



A novidade ficou por conta do Regime Tributário para Incentivo à Atividade Naval (Renaval), que permite aos beneficiários habilitados (obrigatoriamente estaleiros) a suspensão do pagamento de IBS e CBS (a) nos fornecimentos de embarcações registradas ou pré-registradas no Registro Especial Brasileiro (REB); (b) nas importações e aquisições nacionais (i) de máquinas, equipamentos e veículos para composição do ativo; e (ii) matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças e componentes, destinados a utilização nas atividades de construção, conservação, modernização das embarcações registradas.

A preocupação do setor pela pretensão de afastamento da equiparação à exportação prevista na Lei nº 9.432/97 do projeto inicial dessa Regulamentação da CBS e do IBS foi em grande parte resolvida com o novo regime. A limitação prevista no art. 503 que inseriu o §9º-A no art. 11 na Lei nº 9.432/97 agora apenas tão somente obriga os estaleiros ao uso do Renaval, mas não gera risco de inviabilidade econômica da atividade.

Ele também resolveu inúmeras lacunas da atual regulamentação como (a) a aplicabilidade de normas de desoneração para a fase de aquisição de insumos e maquinário, especialmente quando as atividades seriam de modernização e reparo; (b) a necessidade de arcar com o ônus tributário nas aquisições para somente depois solicitar a devolução dos valores pela equiparação à exportação; e (c) a grande divergência da regulamentação do ICMS quanto às atividades dos estaleiros que eram desoneradas. Também afastou a necessidade de uso do Recap e do Reporto para a aquisição de maquinário destinada ao ativo dos estaleiros.

Só que apesar da inegável melhora em comparação ao ponto inicial da regulamentação, há alguns pontos de atenção. Para a obtenção da desoneração integral na aquisição dos insumos ainda será necessário efetuar o uso combinado do Renaval e do Drawback-Embarcação (ou outro regime aduaneiro de aperfeiçoamento). Seria positivo ao setor pleitear a ampliação legal das hipóteses de desoneração do Imposto de Importação para englobar também o uso do Renaval, com o objetivo de mitigar a burocracia inútil, evitando que seja necessário o uso de múltiplos regimes para se alcançar a desoneração possível (e que será buscada).

Houve um erro na regulamentação do Renaval em função da adoção da mesma estrutura do Reidi e do Reporto sem perceber que existem condições em uma das modalidades que são direcionadas não ao beneficiário legal, mas ao adquirente, o que gera uma aplicação problemática das regras que fixam, sem exceção, que no descumprimento das condições do regime, o beneficiário legal será responsabilizado pelo IBS e pela CBS suspensos. A regulamentação deveria ter adotado a sistemática do Repetro.

Não é coerente que o estaleiro, após cumprir seus compromissos e dever de cautela, possa ser responsabilizado em caso de revogação retroativa do REB ou do Pré-REB ou desmobilização da embarcação pelo adquirente antes do prazo de 12 meses, circunstâncias completamente alheias ao seu controle. É necessário o ajuste das normas do regime para fixar que o titular da embarcação será responsável pelo pagamento dos tributos suspensos no descumprimento das condições do regime decorrentes de seus atos.

Além disso, apesar do novo regime ser bom para os estaleiros, ficou de fora a manutenção das embarcações feitas pelos próprios titulares, inclusive os reparos emergenciais feitos no mar. Ou seja, a aquisição dos insumos destas atividades sofrerá com a tributação da CBS (não do IBS, ante a limitação da ressalva à equiparação legal à exportação), o que verdadeiramente não nos parece ideal até por questões de segurança.

Igualmente, não nos parece ideal a ausência de qualquer ressalva à transferência de propriedade dos maquinários, especialmente considerando o longo período de permanência (5 anos). Isso acaba inviabilizando um mercado secundário que já existe em alguns regimes especiais e que é benéfico para a modernização do setor, nos quais as empresas mais abastadas renovam seu maquinário e vendem o maquinário enquanto ele ainda é economicamente relevante para outras empresas do mesmo setor.

Com isso, ambas ficam modernas (ainda que uma mais do que a outra) dentro de suas capacidades financeiras, o que é positivo para o setor, os clientes e o país como um todo.

Em conclusão, comparado com o que poderia ter acontecido, o setor naval pode comemorar a regulamentação Lei Complementar nº 214/2025, mas existem pontos de atenção a serem abordados, tais como (a) a inclusão de nova modalidade para matérias-primas, produtos intermediários, partes, peças e componentes utilizados no reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB pelo próprio titular; (b) o ajuste na responsabilização em caso de descumprimento do regime; (c) a ampliação do Renaval para o Imposto de Importação, tornando prescindível o uso do Drawback-Embarcação; e (d) a inclusão de uma ressalva na trava para a transferência de maquinário a outro estaleiro.

autoresDaniella Maria Alves Tedeschi é Sócia Fundadora do DMAT Advogados e Membro da Comissão de Direito Aduaneiro da OAB/RJ. É advogada que atua em demandas tributárias/aduaneiras de empresas de construção naval. Também é autora de diversos artigos e palestrante em eventos tributários.

Taissa Meira Coelho Arruda Aragão é advogada com vasta experiência na indústria naval e segmentos de comércio exterior. Especialista em Direito Fiscal pela PUC/RJ, em Direito Aduaneiro pela AVM/RJ e em Compliance pela BRA Certificadora.

Thales Belchior Paixão é Advogado. Bacharel em Direito pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professor Convidado em Direito Aduaneiro e Tributário no IBDT/SP, APET/SP, FBT/SP e PUC/PE. Diretor de Contencioso Aduaneiro do Instituto de Pesquisas em Direito Aduaneiro (IPDA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/01/2025

ASIA SHIPPING AMPLIA EM MAIS DE 30% IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS

Da Redação Navegação 23/01/2025 - 18:00



Com um total de 230.556 TEUs embarcados, os principais produtos importados foram dos segmentos de automóveis, eletrodomésticos e pneumáticos

A Asia Shipping, integradora logística, anuncia um crescimento acima dos 30% nas importações marítimas realizadas pela companhia em 2024 para o Brasil, em comparação com o ano anterior. As movimentações, que somaram um total de 230.556 TEUs representam a maior parte dos mais de 500 mil TEUs transportados para a América Latina em geral. Segmentos como os de automóveis, eletrodomésticos e pneumáticos estão

entre os que apresentaram maior demanda no período.

Segundo Alexandre Pimenta, CEO da Asia Shipping, as importações brasileiras foram impulsionadas por setores que cresceram acima da média em 2024 e que devem continuar em ritmo de expansão nos próximos meses. “Somente os pneumáticos, que podem ser representados por pneus novos aplicados em carros de passeio, tiveram uma alta de 15% no período, com a maior parte dessas importações vindas da China”, analisa o executivo.

Já as vendas de eletrodomésticos — outro setor que liderou as importações no período — cresceram 34% no país somente no primeiro semestre do último ano, de acordo com a Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletrônicos (Eletrós). A expectativa é que o setor se expanda na casa dos 15,6% no Brasil entre 2024 e 2029, praticamente o dobro do que foi registrado entre 2019 e 2023, segundo a Euromonitor.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 015/2025
Página 81 de 81
Data: 24/01/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Diferentemente do que foi registrado em 2024, para 2025, ainda de acordo com o executivo da Asia Shipping, é possível que o modal aéreo ganhe mais destaque como rota alternativa às importações, em virtude das tensões que permeiam o cenário geopolítico mundial. Apesar do crescimento registrado pela companhia neste ano, muitas movimentações tiveram que ser remanejadas pelo modal marítimo, enfrentando atrasos e filas nos portos.

“A previsão é que os conflitos no Mar Vermelho continuem e as principais transportadoras vão precisar desviar os seus percursos pela África, pensando em rotas alternativas ao Canal de Suez. Para evitar o congestionamento e atraso das importações nos portos, o transporte aéreo será uma alternativa”, aponta Pimenta.

Como parte de sua estratégia de crescimento, em 2024 a Asia Shipping fez duas aquisições importantes. A primeira delas foi a Dati, uma plataforma em nuvem, baseada em inteligência artificial, que automatiza 87% das etapas na rotina de importação, fornecendo insights que podem fazer a diferença para a tomada de decisões em diversos cenários.

Outra aquisição importante da companhia no período foi a catarinense Hórus Logística. A partir desta movimentação, a Asia Shipping passou a atender a cadeia logística de ponta a ponta com soluções de armazenagem, cross-docking e gestão de inventário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/01/2025



MERCOSHIPPING 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: 24/01/2025