

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 016/2025
Data: 27/01/2025**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
POLO DE INOVAÇÃO NÁUTICA É PROPOSTO PARA A BAIXADA SANTISTA.....	4
REUNIÃO EM BRASÍLIA IMPULSIONA AVANÇOS NO SETOR PORTUÁRIO PARA 2025.....	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
ALÍQUOTA DO IVA PODE SUBIR SE ARRECADAÇÃO FOR BAIXA EM 2026.....	6
COP30 PODE SER CONTRAPONTO BRASILEIRO À GESTÃO TRUMP.....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
HIDROVIAS BRASILEIRAS TERÃO O MAIOR PORTIFÓLIO DE INVESTIMENTOS DA HISTÓRIA	10
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E ANTAQ DISCUTEM INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E SUSTENTABILIDADE..	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	12
COM MAIOR PIPELINE DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS DA HISTÓRIA, RENAN FILHO APRESENTA A CARTEIRA DE PROJETOS DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PARA 2025	12
COM PROJETO DE R\$ 20,11 BI EM INVESTIMENTOS, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMOVE LEILÃO DO LOTE 6 DO PARANÁ	12
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA ROTATÓRIA E ASFALTO NOVOS NA BR-470/RS, EM NOVA PRATA	13
PORTAL PORTO GENTE	13
SISTEMA FAESC/SENAR E SINDICATO RURAL DE JOAÇABA PRESENTES NO CAMPO TECNOLÓGICO COOLACER	13
MAITHE MOROTTI.....	13
ASIA SHIPPING AMPLIA EM MAIS DE 30% AS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS PARA O BRASIL EM 2024.....	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL – A URGÊNCIA DE MODERNIZAR OS TERMINAIS DE CARGA AEROPORTUÁRIA.....	15
NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO QUER ABRIR MERCADO AÉREO PARA EMPRESA ESTRANGEIRAS.....	16
<i>Mercado aéreo.....</i>	16
<i>Nova pista</i>	16
<i>Retidos em Paranaguá 1.....</i>	16
<i>Retidos em Paranaguá 2.....</i>	17
HIDROVIAS - GOVERNO PREVÊ MAIOR PORTFÓLIO DE INVESTIMENTOS NO MODAL HIDROVIÁRIO	17
NACIONAL - TURISMO NO BRASIL BATE RECORDE DE US\$ 7,3 BILHÕES, SUPERANDO COPA DE 2014.....	18
NACIONAL - ABOL PROPÕE MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA ATENDER DEMANDA	19
REGIÃO SUDESTE - AVIAÇÃO EM SP CRESCE 11% E MOVIMENTA QUASE 2 MILHÕES DE PASSAGEIROS.....	20
REGIÃO SUL - RS DISCUTE CONCESSÃO RODOVIÁRIA DE R\$ 6,7 BILHÕES EM AUDIÊNCIAS PÚBLICAS.....	21
REGIÃO SUL - ITAJAÍ LIDERA RANKING DE IMPORTAÇÕES PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO	23
REGIÃO SUL - BETO MARTINS REASSUME SECRETARIA DE PORTOS E FERROVIAS EM SC.....	23
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PARA O BEM E PARA O MAL, EU E MEUS CHEFES.....	24
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - DA GLÓRIA AO DESCASO: QUAL O FUTURO DAS “HIDROVIAS” DA AMAZÔNIA?	26
BAHIA ECONÔMICA - BA	28
TAXA SELIC DEVE ATINGIR MAIOR NÍVEL EM QUASE 20 ANOS AINDA EM 2025, DIZ BC	28
COM INVESTIMENTO DE R\$2,2 MILHÕES, PREFEITURA DE SALVADOR ENTREGA CONTENÇÃO DE ENCOSTA EM PLATAFORMA	28
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	29
COFCO INVESTE R\$ 1,2 BILHÃO EM TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA O AGRO.....	29
JORNAL O GLOBO – RJ.....	30
TRUMP QUER RECORRER A PODERES DE GUERRA PARA AMPLIAR USO DE COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS.....	30
SALDO DE CRÉDITO SOBE 10,9% EM 2024 E REFORÇA CENÁRIO DESAFIADOR PARA COPOM DE GALÍPOLO	33
MONTADORAS BRASILEIRAS ESTUDAM PROCESSO ANTIDUMPING CONTRA EMPRESAS CHINESAS	34
EMBRAER OBTÉM FINANCIAMENTO DE R\$ 2,1 BI DO BNDES PARA EXPORTAR DEZESSEIS AVIÕES PARA OS EUA	35
EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA MOSTRAM PESSIMISMO, DEPOIS DE UM ANO E MEIO EM PATAMAR OTIMISTA	36
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	37
MONTADORAS TRADICIONAIS VÃO ENTRAR COM PROCESSO ANTIDUMPING CONTRA EMPRESAS CHINESAS, COMO BYD E GWM.....	37
SE TRUMP DIMINUIR FUNDOS PARA TRANSIÇÃO CLIMÁTICA, OUTROS ATORES VÃO INVESTIR, DIZ EXECUTIVA DO CAF	37
LULA QUER SE REUNIR COM ‘ATACADISTAS E DONOS DE SUPERMERCADOS’ PARA BAIXAR PREÇO DOS ALIMENTOS	41
PREÇO DOS ALIMENTOS: VAI CAIR MESMO OU É SÓ PROMESSA? VEJA O QUE DIZEM OS ECONOMISTAS.....	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 016/2025
Página 3 de 53
Data: 27/01/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
COFCO APOSTA NOS TRENS E INVESTE R\$ 1,2 BI.....	45
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM DÉFICIT DE US\$ 36 MILHÕES NA 4ª SEMANA DE JANEIRO.....	46
M&AS NA ARGENTINA PODEM CHEGAR A US\$ 10 BI EM 2025.....	46
LEILÕES DE RODOVIAS DEVEM GIRAR R\$ 161 BI NESTE ANO.....	48
GOVERNO PROGRAMA 15 LEILÕES DE RODOVIAS E CONTRATOS DE R\$ 161 BI	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	50
SINAVAL NEGA FAVORECIMENTO A ESTALEIROS NACIONAIS EM LICITAÇÃO DA PETROBRAS	50
EMPRESAS DE CABOTAGEM APURAM CRESCIMENTO DE 20% EM 2024.....	51
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

POLO DE INOVAÇÃO NÁUTICA É PROPOSTO PARA A BAIXADA SANTISTA

Projeto inclui consórcio intermunicipal, fabricação de embarcações modernas e estudos para fortalecer a mobilidade hidroviária e o setor industrial da região

Por Victor Barreto



Na sede da AEAS, possibilidades de incentivo à indústria náutica foram discutidas na manhã desta sexta-feira (Vanessa Rodrigues/AT)

Representantes da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp) e da iniciativa privada apresentaram, na sexta-feira (25), em Santos, a proposta de criação de um polo de inovação da indústria náutica na Baixada Santista.

O encontro reuniu secretários municipais da região e teve como objetivo chamar a atenção das cidades para a iniciativa, que busca, a partir da Baixada, fomentar nacionalmente o setor industrial.

De acordo com o advogado santista Gontran Parente, criador da SPHidro SA – empresa voltada ao transporte público hidroviário que já opera na capital paulista –, a proposta inclui a formação de um consórcio intermunicipal para disputar e vencer a licitação de uma parceria público-privada (PPP) destinada aos sistemas de travessias do Estado.

“Queremos formar um consórcio robusto para participar e ganhar essa licitação, permitindo que o projeto do Porto-Indústria seja desenvolvido na Baixada Santista. O polo se dedicaria à fabricação de embarcações de passageiros, embarcações de segurança, modelos blindados para a Marinha e forças policiais, embarcações para a aduana e para o recolhimento de lixo em rios. Todos esses projetos já estão prontos para execução”, explica Parente.

Modernização e Tecnologia

A proposta é apoiada pelo programa Navega Mais Brasil, iniciativa que reúne empresas privadas e instituições, como a AEAS e o Fórum Brasil de Turismo Cultural. O programa também apoia a construção de protótipos de embarcações feitas de alumínio, movidas a combustão elétrica ou com modelos híbridos.

Segundo o CEO do Fórum e coordenador do programa, Sérgio França, essas embarcações serão testadas em operações assistidas, ou seja, testes para demonstrar sua eficiência e viabilidade.

“Essas operações assistidas funcionam como vetores de desenvolvimento para um setor industrial de alta tecnologia naval. Isso nos permite cooperar com empresas para que participem da licitação das travessias e fortaleçam toda a cadeia produtiva da indústria náutica. Esse movimento traz benefícios como geração de empregos, desenvolvimento econômico e aumento da arrecadação de impostos”, explica França.

Atualmente, há uma unidade de desenvolvimento de embarcações no Guarujá, e o plano da SPHidro inclui a expansão para outras cidades da região.

“Cubatão e São Vicente já manifestaram interesse em plantas de produção, enquanto o Guarujá planeja ampliar suas instalações. Esse sistema de mobilidade náutica interligando as cidades beneficia a todos”, afirma França.

O CEO destaca ainda que vencer a licitação para a operação dos serviços de travessias seria um passo crucial para alavancar o setor. “O serviço de travessias é um grande contrato, e isso possibilita investimentos. Grandes contratos criam estrutura para que contratos menores também sejam beneficiados.”

Estudos de Impacto

Além disso, César Massaro, engenheiro vinculado à AEAS e pesquisador da Universidade de São Paulo (USP), destacou o papel da associação no apoio à divulgação e articulação de soluções hidroviárias para a região.

Ele revelou que foi proposta às prefeituras a realização de estudos de impacto socioeconômico e ambiental sobre a introdução de serviços hidroviários de passageiros e carga.

“Cada cidade tem necessidades e prioridades diferentes, mas é fundamental que compreendam o potencial de uma solução hidroviária sistêmica para a Baixada Santista. Esses estudos ajudarão as prefeituras a entenderem os impactos e benefícios, permitindo que tirem o máximo proveito desse modelo de mobilidade”, esclarece Massaro.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/01/2025

REUNIÃO EM BRASÍLIA IMPULSIONA AVANÇOS NO SETOR PORTUÁRIO PARA 2025

Destaques incluem o leilão do STS10, investimentos de R\$ 4,5 bilhões no Porto de Santos e iniciativas de sustentabilidade e modernização logística

Por ATribuna.com.br



Área de 600 mil metros quadrados no Saboó receberá megaterminal (Vanessa Rodrigues/AT)

Uma reunião em Brasília debateu projetos importantes do setor portuário para 2025, entre eles o leilão do STS10, megaterminal no Saboó que ampliará em 50% a movimentação de contêineres no Porto de Santos. No encontro, também foi reforçado o compromisso das autoridades com o desenvolvimento sustentável.

Participaram da reunião, em Brasília, representantes da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Secretaria Nacional de Portos.

O STS10 é destaque na agenda portuária deste ano. O investimento previsto é de R\$ 4,5 bilhões, e a capacidade do Porto de Santos, quando estiver pronto, saltará de 6 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para 9 milhões de TEU. O leilão deve ocorrer até novembro.

Também foram abordadas iniciativas como a adoção de equipamentos de baixa emissão de carbono, o desenvolvimento de sistemas de energia no cais para navios atracados e a ampliação de investimentos para o atendimento ferroviário.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/01/2025

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ALÍQUOTA DO IVA PODE SUBIR SE ARRECADAÇÃO FOR BAIXA EM 2026

Criado pela reforma tributária, o IVA vai ter a sua primeira arrecadação em 2026 com uma alíquota de 1%

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



Alexandre Albuquerque diz que a arrecadação de 2026 vai contribuir para estabelecer a alíquota definitiva do IVA. Foto: Divulgação/Ivo Barboza

Os efeitos da reforma tributária vão começar a ser percebidos pelas empresas em 2026, mas elas têm que começar a se preparar desde agora para recolher uma alíquota de 1% do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) que corresponde a soma do IBS e CBS a partir de 1º de janeiro do próximo ano. “Com relação à tributação, 2026 é o ponto de partida para definir o novo IVA. Se for um fracasso a arrecadação, é possível que aumente a

alíquota”, explica o sócio diretor do escritório Ivo Barboza & Advogados Associados, o tributarista Alexandre Albuquerque.

Para ele, o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) apurados em 2026 serão determinantes para fixar a alíquota definitiva do IVA. “A alíquota necessária do IVA vai depender do quanto vai se arrecadar em 2026. É importantíssimo recolher o 1% do IVA e saber como se apura o 1%”, explica Alexandre, acrescentando que somente depois de 2026 será definida a alíquota definitiva.

Até agora, o governo federal admitiu uma alíquota estimada em 28% para o IVA que vai substituir, gradativamente, os tributos que incidem sobre o consumo até chegar a alíquota total em 2032. A alíquota do IVA poderá ser revista a cada cinco anos. O IVA aprovado pela reforma tributária é formado pela Contribuição de Bens e Serviços (CBS) e pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS).



Começam em setembro os testes para a nota fiscal eletrônica incluindo o 1% do IVA, criado pela reforma tributária. Foto: Pedro França/Agência Senado

A reforma tributária simplificou, mas será complexo o cálculo do IVA

“A reforma tributária simplificou, tirou do caos, mas apurar o IVA não é tão simples”, comenta Alexandre. “Para fazer a apuração do IVA, a primeira iniciativa é identificar qual o regime tributário de cada atividade do IBS/CBS”, conta Alexandre. Depois, disso a empresa deve fazer a “parametização” de cada uma destas

atividades.

A vantagem da reforma tributária, de acordo com Alexandre, é que cada empresa não terá múltiplos regimes de tributação. Antes da reforma, por exemplo, uma lanchonete precisava prestar a atenção ao recolhimento de cada item que usava como insumo ou venda. “Com a reforma, é só ver a alíquota que terá o setor, como o de restaurante”, exemplifica Alexandre, acrescentando que os contadores terão que saber o regime (tributário) de cada tipo de cliente que eles têm.

Como não existe mais apuração fiscal manual, todas as empresas vão precisar atualizar os seus sistemas para emitir novas fiscais dentro da nova regra ou comprar novos sistemas. Dependendo do tamanho da empresa, implantar um sistema informatizado que vai dizer quanto vai ser recolhido do novo imposto pode levar de seis meses a um ano para que passe a funcionar sem dar erros.

De 2026 a 2032, vão rodar os dois sistemas de tributação (o velho) e o novo, criado pela reforma tributária. “As empresas têm que se planejar já porque vai ser complexo e vai ter aumento de custos neste primeiro momento. Depois, a tendência é as empresas gastarem menos, porque vão precisar de uma menor quantidade de pessoas para apurar o imposto a pagar”, resume Alexandre.

A complexidade do sistema anterior à reforma é tão grande que muitas companhias empregam muitas pessoas somente para calcular os impostos a pagar. Somente o ICMS tem 27 legislações diferentes que eram alteradas rotineiramente.

A forma de recolher os novos tributos vai aumentando gradativamente até que passará a ser somente no sistema criado pela reforma tributária em 2033.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 27/01/2025

COP30 PODE SER CONTRAPONTO BRASILEIRO À GESTÃO TRUMP

Para especialistas, a saída dos EUA do Acordo de Paris abre uma oportunidade para o Brasil se posicionar como protagonista na pauta ambiental, atraindo investimentos verdes e destacando sua matriz energética limpa no mercado de carbono global

Por Raianne Romão



Para especialistas, a saída dos EUA do Acordo de Paris abre uma oportunidade para o Brasil se posicionar como protagonista na pauta ambiental, atraindo investimentos verdes e destacando sua matriz energética limpa no mercado de carbono global / Foto: Ministério do Meio Ambiente/gov.br

O Brasil pode se tornar um protagonista na pauta ambiental mundial com a recente decisão do governo dos Estados Unidos, sob a gestão de Donald Trump, de se retirar novamente do Acordo de Paris, acordo climático para enfrentamento do aquecimento global, e desmontar outros tratados ambientais firmados na administração anterior.

Com os EUA, segundo maior emissor de gases de efeito estufa do mundo, fora do pacto climático global, especialistas destacam os potenciais reflexos dessa decisão para o Brasil, uma vez que o país, de dimensão continental, possui a maior floresta tropical do planeta e sediará a COP 30 ainda este ano.

Para o presidente do Instituto Brasileiro de Proteção Ambiental (PROAM), Carlos Bocuhy, o que está acontecendo no cenário internacional neste momento é o efeito de um “retrocesso provocado pelas declarações recentes” do atual presidente dos EUA. “Essas declarações refletem o abandono dos EUA ao Acordo de Paris, prejudicando o esforço global para limitar o aquecimento a 1,5°C, o que é muito ruim para o conjunto das nações, porque representa um enfraquecimento do multilateralismo colaborativo, que é o empenho de todas as nações para que se atinja esse objetivo”, aponta.

Nesse sentido, Carlos comenta a importância dos países se enxergarem como responsáveis de emissões de gases de efeito estufa. Ele cita os Estados Unidos, que fica atrás somente da China, o país que mais emite gases no mundo. “Se os países, como os EUA, que são os maiores emissores, não tiverem uma relação progressista, no sentido de eliminar os combustíveis fósseis, nós vamos passar por problemas no futuro em relação ao estado da atmosfera terrestre, o que vai nos levar a temperaturas muito elevadas”, prevê.

“Se os Estados Unidos estão nessa rota de retrocesso, o que pode acontecer é que isso estimule outros países também a caminharem no mesmo sentido, a não eliminar o petróleo das suas agendas. Quer dizer, essa corrida é completamente absurda nos dias de hoje, porque a queima de petróleo, a queima de gás, é o elemento principal que contribui para o aquecimento global”, comenta Carlos, uma vez que o governo americano anunciou novos investimentos na exploração de combustíveis fósseis, “o que já representa um retrocesso significativo”.

O ambientalista ainda indica que o país americano já sofre e continuará sofrendo severamente com eventos climáticos extremos, como furacões, ondas de calor e queimadas. “Ao abandonar o debate sobre mudanças climáticas, Trump age contra a saúde e a segurança do próprio povo americano, prejudicando seu próprio país”, explica Carlos.

Postura de Trump na pauta ambiental abre oportunidade para o Brasil



Presidente Donald Trump assina decreto retirando os EUA do Acordo de Paris no começo dessa semana. Foto: GPO/ Fotos Públicas

Desde sua criação, o Acordo de Paris conta com a adesão de 196 países, tornando a saída dos EUA um movimento isolado, mas impactante. De acordo com o advogado ambientalista e doutorando em sustentabilidade pela Universidade de São Paulo (USP), Tiago Andrade, embora esperado, dado o histórico negacionista de Trump em relação às mudanças climáticas, a sua decisão coloca em

evidência dois efeitos principais: a possibilidade de estímulo ao negacionismo climático global e o enfraquecimento do esforço coletivo para mitigar a crise climática.

“Como era algo previsível, isso minimiza o impacto imediato. Contudo, considerando que os Estados Unidos são a segunda maior economia do mundo, é inegável que essa decisão traz repercussões negativas. Ela acaba reforçando uma postura de negacionismo climático e prioriza a economia norte-americana em detrimento de compromissos globais”, analisa Andrade.

O advogado ainda afirma que seja pouco provável a possibilidade dessa postura desencadear um efeito cascata. “O país já havia saído do acordo anteriormente e, mesmo assim, os demais governantes mantiveram seus compromissos. Por esse motivo, é improvável que outros países sigam o mesmo caminho agora”, explica.

Carlos Bocuhy concorda com Tiago, afirmando que, “apesar do retrocesso representado pela postura do governo americano”, sob a liderança de Donald Trump, em relação ao Acordo de Paris, é essencial que isso não contamine o restante do mundo: “esse cenário deve servir como estímulo para que outros países intensifiquem seus esforços em defesa do clima”, defende.

Por outro lado, para Tiago, é importante observar que a ONU deve fortalecer seu diálogo com empresas norte-americanas, incentivando que, mesmo sem apoio governamental, as companhias individuais continuem a trabalhar em prol do cumprimento de suas metas climáticas.

“Apesar de o governo americano ter saído, se as empresas que são, de fato, as responsáveis pelos maiores impactos negativos, se mantiverem comprometidas, isso pode reduzir a força desse movimento negativo. Muitas dessas empresas nos Estados Unidos são multinacionais que atuam em diversos países e, por isso, possuem metas globais a cumprir. Essa dinâmica pode amenizar os efeitos da saída dos Estados Unidos”, comenta Andrade.

Tiago comenta que a postura dos Estados Unidos em relação à pauta ambiental vai reduzir o volume de recursos destinados ao financiamento da transição climática, já que eles seriam um dos principais

financiadores. No entanto, explica que, nesse novo contexto mundial, o Brasil pode ter uma oportunidade forte de se mostrar enquanto protagonista na pauta ambiental.

“Isso também aumenta o foco sobre o Brasil e as oportunidades que temos, considerando nossas florestas e a capacidade de prover um mercado de carbono capaz de mitigar os impactos climáticos globais. Nesse sentido, acredito que o país pode aproveitar essa oportunidade para se posicionar como líder, contrapondo o discurso de Trump, e assumir um papel relevante nesse mercado, promovendo a mitigação dos efeitos das mudanças climáticas”, alega.

Como exemplo, Tiago argumenta que a postura americana pode gerar uma redistribuição de oportunidades no mercado de carbono, favorecendo países com matrizes energéticas mais limpas, como o Brasil. “O nosso país tem o protagonismo de possuir uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo, o que é uma vantagem competitiva no contexto da transição para uma economia de baixo carbono”, aponta.

“Essa debandada norte-americana pode ter um efeito benéfico para o Brasil, que passa a desempenhar um papel mais relevante no cenário internacional. Isso pode atrair mais investimentos verdes para o país”, diz o coordenador da Rede Brasileira de Pesquisas sobre Mudanças Climáticas Globais (Rede Clima) e vice-reitor da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Moacyr Araújo, reafirmando o ponto de vista dos demais especialistas.

Assim como Moacyr, o Coordenador Executivo do Fórum Brasileiro de Mudança do Clima (FBMC), Sérgio Xavier, acredita também que a saída dos Estados Unidos do Acordo de Paris e a “postura anti ecológica do novo governo Trump” é uma oportunidade para o país.

“Isso cria uma lacuna na liderança climática global e abre oportunidades para o Brasil assumir um papel de destaque, não apenas na condução das negociações da Conferência do Clima (COP30), a ser realizada em novembro na Amazônia, mas, sobretudo, na articulação de uma nova economia regenerativa e inclusiva global”, comenta.



A 30ª Conferência das Partes da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP 30 da UNFCCC) no Brasil, entre 10 e 21 de novembro de 2025. / Foto: Estevam/Audiovisual/PR

Com a ausência dos EUA, a COP30 será sediada em Belém do Pará, se apresentando como uma plataforma estratégica para o Brasil liderar debates sobre sustentabilidade. A criação de uma lei robusta para o mercado de carbono, somada à promoção de modelos econômicos baseados na bioeconomia e na valorização de recursos naturais, pode colocar o país em uma posição de protagonismo global.

Para o advogado ambientalista Tiago Andrade, o Brasil está se fortalecendo para o evento de maneira geral, principalmente porque está totalmente inserida no mercado de carbono. “Agora, temos regras auditáveis, mecanismos de governança e uma autoridade climática que avaliará os créditos de carbono emitidos, trazendo segurança para investidores externos. Assim, quem compra esses créditos terá a garantia de que está pagando por uma floresta preservada e que os benefícios ambientais são reais”, destaca.

Sobre a ausência dos Estados Unidos na confederação, Moacyr Araújo acredita que não haverá prejuízos na busca por soluções científicas. “A comunidade científica internacional é qualificada e sólida o suficiente para continuar avançando na busca por evidências e, principalmente, por soluções de mitigação e adaptação às mudanças climáticas”, comenta.

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

HIDROVIAS BRASILEIRAS TERÃO O MAIOR PORTIFÓLIO DE INVESTIMENTOS DA HISTÓRIA

Iniciativas possuem aporte de R\$ 4,8 bilhões previstas no Novo PAC



Governo Federal trabalha em ações que vão expandir a navegabilidade nas hidrovias brasileiras

Inauguração, construção e manutenção de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), sinalização de hidrovias, dragagem e derrocamento. No último ano, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), em parceria com Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), realizou importantes entregas à sociedade nas hidrovias pelo país. Neste ano, com orçamento ainda mais robusto, a meta é concluir as obras iniciadas, entregar novos projetos e fortalecer

uns dos modais de logística mais sustentáveis do mundo.

Com uma carteira de R\$ 4,8 bilhões de investimentos previstas no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), o Governo Federal trabalha em ações que vão expandir a navegabilidade nas hidrovias brasileiras, como é o caso do derrocamento do Pedral do Lourenço, que deve ser iniciada ainda este ano. A realização de dragagens nas hidrovias do Tapajós e São Francisco e a manutenção do Madeira, Parnaíba e Paraguai (tramo Sul) também são trabalhos que terão andamento em 2025. No Rio Grande do Norte será realizada a proteção de dolphins da Ponte Newton Navarro, para ampliar a segurança das embarcações e dos usuários que circulam no local.

"Graças ao presidente Lula, nós contamos hoje com o maior portfólio de investimento no modal hidroviário. Hoje o país tem 12.000 km de hidrovias navegáveis, com o potencial de alcançar 42.000 km. Este governo tem inserido as hidrovias na agenda de ações diárias, a criação da primeira Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação comprova que estamos priorizando o transporte de cargas e de passageiros em áreas que não há outro tipo de modal", destacou o ministro Silvano Costa Filho. O titular da pasta de Portos e Aeroportos lembrou que, nos próximos dois anos, o MPor vai fazer cinco concessões hidroviárias no Brasil, sendo a primeira a do rio Paraguai.

Novas ações

Com serviços que devem alcançar do Norte ao Sul do país, o MPor e o Dnit vão realizar obras de engenharia hidráulica que permitem que as embarcações subam ou desçam rios e mares em locais com desníveis, as chamadas eclusas. Ações dessa natureza serão realizadas em Sobradinho, na Bahia, Jupiá e em Três Irmãos, em São Paulo. As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), que tiveram movimentação de 4 milhões de passageiros, também serão priorizadas. No Norte do país estão previstas a recuperação das IP4 de Borba, Santa Izabel do Rio Negro, Tefé, Parintins, Tonantins, Careiro do Várzea, Eirunepé e Itacoatiara, todos localizados na Amazônia, além de Cai N'Água, em Rondônia.

Paralelamente estão previstas também a construção de novas infraestruturas no Porto de Manaus Moderna, Lábrea, Jutai, São Gabriel da Cachoeira, São Paulo de Olivença, Santo Antônio do Içá, Manacapuru, Boca do Acre, Itacoatiara (Novo Engenho), Maués, em cidades do Amazônia. O Ministério de Portos e Aeroportos também trabalha na elaboração de estudos e projetos em novos empreendimentos nas cidades de Calçoene, Macapá, Mazagão, Oiapoque e Laranjal do Jari, no estado do Amapá.

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

Data: 27/01/2025

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E ANTAQ DISCUTEM INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E SUSTENTABILIDADE

Encontro debateu temas importantes para o País como o Tecon Santos 10, entre outras pautas estratégicas para o setor



- Foto: Vosmar Rosa

O avanço na infraestrutura portuária e na agenda de sustentabilidade foi tema central da reunião realizada na manhã desta quinta-feira (23) entre a Secretaria Nacional de Portos, do Ministério de Portos e Aeroportos (SNP/MPOR), e a diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O encontro também destacou a relevância do projeto Tecon Santos 10, entre outras pautas estratégicas para o setor.

O Tecon Santos 10, conhecido também como STS 10, é um projeto para a construção de um super terminal de contêineres no Porto de Santos. A iniciativa visa aumentar a eficiência e a capacidade operacional do maior porto do Brasil, atendendo às crescentes demandas do comércio exterior de maneira sustentável. O investimento previsto é de R\$ 4,5 bilhões, com o leilão programado para o segundo semestre de 2025. A expectativa é que o terminal dobre a capacidade de movimentação de contêineres do porto, responsável atualmente por cerca de 30% do fluxo de importação e exportação do país.

Durante a reunião, também foram abordados temas como licitações para concessões, novas outorgas e investimentos em infraestrutura. Os resultados recentes do setor portuário foram apresentados, evidenciando avanços importantes: o número de funcionários diretos chegou a 3.300, houve aumento na quantidade de trabalhadores operacionais e o setor registrou uma receita média anual de R\$ 102,6 milhões.

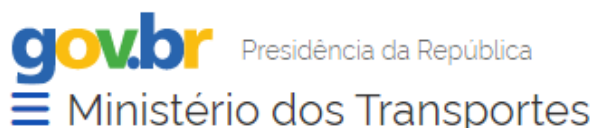
No âmbito da sustentabilidade, foram discutidas iniciativas como a adoção de equipamentos de baixa emissão de carbono (STS e RTG elétricos), o desenvolvimento de sistemas de energia no cais para navios atracados (Onshore Power Supply), a implantação de pátios reguladores de fluxo viário e a ampliação de investimentos para atendimento ferroviário. Também foram destacados os recursos para a construção do novo Terminal de Passageiros do Valongo, visando fortalecer a relação Porto-Cidade, e a implementação do Programa Carbono Sustentável.

Para o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, as ações propostas reforçam o compromisso com o desenvolvimento sustentável e eficiente do setor portuário. “Essas medidas demonstram o esforço conjunto para enfrentar os desafios logísticos e promover avanços significativos na infraestrutura portuária do país. A reunião definiu importantes ações para o Porto de Santos, que será o primeiro arrendamento sustentável do Brasil, priorizando a responsabilidade social e práticas ecologicamente corretas”, destacou Ávila.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatizou que a parceria entre o Ministério e a Antaq está alinhada à agenda de sustentabilidade. “Esse é um tema essencial para conciliar o crescimento econômico com as melhores práticas ambientais. Juntos, estamos construindo as bases para um setor portuário mais moderno, eficiente e sustentável. Essa sinergia entre governo, entidades de classe e iniciativa privada é fundamental para superar desafios e aproveitar as inúmeras oportunidades de desenvolvimento para o país”, afirmou o ministro.

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

Data: 27/01/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

COM MAIOR PIPELINE DE CONCESSÕES RODOVIÁRIAS DA HISTÓRIA, RENAN FILHO APRESENTA A CARTEIRA DE PROJETOS DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PARA 2025

Serão 15 leilões este ano; consolidado de certames realizados em 2023 e 2024 é o maior já registrado no país

Com projetos bem estruturados, atrativos e inovadores, o Ministério dos Transportes irá realizar 15 novos leilões rodoviários em 2025. Os detalhes da carteira de concessões e otimizações para este ano serão apresentados nesta terça-feira (28), pelo ministro Renan Filho.

Desde o início da atual gestão, o Ministério dos Transportes já realizou nove leilões, atraindo grandes players globais. O consolidado dos dois primeiros anos - 2023 e 2024 - é o maior já registrado para o período na história e assegurou o potencial de impulsionar mais de R\$111 bilhões em investimentos voltados à modernização da infraestrutura nacional.

Atualmente o Brasil possui o maior pipeline de concessões rodoviárias do mundo e a expectativa é de que até 2026 o país ultrapasse a marca dos 35 leilões rodoviários.

Cobertura da imprensa

Não há necessidade de credenciamento prévio para os jornalistas interessados em cobrir o evento, que será transmitido também pelo canal do Ministério dos Transportes no YouTube.

Serviço

O quê: Lançamento do pipeline de concessões rodoviárias para 2025

Quando: Terça-feira (28), às 11h

Local: Auditório do Ministério dos Transportes - Bloco R, Esplanada dos Ministérios

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

Data: 27/01/2025

COM PROJETO DE R\$ 20,11 BI EM INVESTIMENTOS, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PROMOVE LEILÃO DO LOTE 6 DO PARANÁ

No conjunto de rodovias para concessão está a BR-277/PR, que dá acesso ao Porto de Paranaguá

No último leilão do ano, o Ministério dos Transportes vai levar à concessão o Lote 6 do conjunto de rodovias integradas do Paraná. O certame acontece nesta quinta-feira (19), a partir das 11h30, na Bolsa de Valores de São Paulo, com a presença do ministro Renan Filho. A concessionária que assumir o lote deverá aportar R\$ 20,11 bilhões no trecho, que compreende a BR-277/PR entre Foz do Iguaçu e Guarapuava.

Considerada a principal rodovia do Paraná, a BR-277 é rota para o porto de Paranaguá, o segundo maior do Brasil. O projeto de concessão prevê a duplicação de 462,47 quilômetros, além de 31,4 quilômetros de faixa adicional. Também serão construídos três Pontos de Parada e Descanso (PPDs), voltados a caminhoneiros e transportadores que trafegam na rodovia.

Cobertura da imprensa

Os jornalistas interessados em acompanhar o leilão presencialmente devem confirmar presença pelo e-mail imprensa@b3.com.br. Haverá transmissão on-line da sessão pública.

Serviço

O que: Leilão do Lote 6 do Paraná
Quando: quinta-feira (19/12), 11h30
Onde: Bolsa de Valores de SP (B3)
Transmissão: <https://youtube.com/live/fZS5cqYRj80?feature=share>
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 27/01/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA ROTATÓRIA E ASFALTO NOVOS NA BR-470/RS, EM NOVA PRATA

O objetivo é melhorar o fluxo e garantir mais segurança aos usuários da via



Além da nova rotatória, a BR 470/RS, na altura do município de Nova Prata, teve mais de quatro quilômetros de asfalto recuperados - Foto: Divulgação/DNIT

O Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), construiu uma rotatória no entroncamento do km 155 da BR 470/RS, na altura do município de Nova Prata, na Serra Gaúcha. Além disso, reformou quatro quilômetros e meio da rodovia. O objetivo é melhorar o fluxo de veículos e garantir mais segurança aos motoristas e pedestres.

Com um investimento aproximado de R\$ 6,1 milhões, a obra faz parte do contrato de manutenção e conservação da BR-470/RS e se soma a outras melhorias implantadas na rodovia. Todo o asfalto foi arrancado entre o km 153,3 e o km 157,8 e substituído por uma nova camada de aproximadamente cinco centímetros. A sinalização horizontal também foi trocada.

Integração

A BR-470/RS é uma importante rodovia que serve como um eixo de integração no Rio Grande do Sul, conectando a região norte do estado ao Vale dos Vinhedos, famoso por suas atrações turísticas, além de sua produção agroindustrial, alimentícia e metalúrgica. Ela também liga essas áreas à Região Metropolitana de Porto Alegre e ao Porto de Rio Grande. Entre os municípios cortados por essa rodovia está Nova Prata, que possui cerca de 27 mil habitantes. A implantação de uma nova rotatória no local oferece um acesso mais seguro ao Bairro de São Pelegrino, criando uma área de refúgio para os veículos que transitam pela via. Além disso, a rotatória também facilita o acesso ao centro do município.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 27/01/2025



PORTAL PORTO GENTE

SISTEMA FAESC/SENAR E SINDICATO RURAL DE JOAÇABA PRESENTES NO CAMPO TECNOLÓGICO COOLACER

MAITHE MOROTTI

O Sistema Faesc/Senar (Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Santa Catarina e Serviço Nacional de Aprendizagem Rural) e o Sindicato Rural de Joaçaba marcaram presença na 4ª edição do Campo Tecnológico Coolacer – evento que apresentou, na quarta e quinta (22 e 23), as mais

recentes inovações para o setor. A programação foi realizada na Linha Volta Grande, interior de Lacerdópolis/SC.



Com uma equipe qualificada, o Sistema Faesc/Senar e o Sindicato destacaram as ações e serviços desenvolvidos para impulsionar o crescimento do setor agropecuário catarinense. Além de apoiar a iniciativa, disponibilizaram um estande especial que recebeu produtores rurais durante o evento.

"Nessa edição destacamos os trabalhos da Assistência Técnica Gerencial (ATeG) e da rede e-Tec Brasil no polo de Joaçaba, onde contamos com o Curso Técnico em Zootecnia que abrirá inscrições na metade do ano. Além disso, apresentamos os treinamentos de Formação Profissional Rural e Promoção Social – essenciais para a capacitação e o desenvolvimento das famílias do campo", explicou o supervisor regional do Senar/SC, Jeam Palavro.

Para o presidente do Sindicato Rural de Joaçaba, Clemerson Argenton Pedrozo, a participação no Campo Tecnológico Coolacer reforça o compromisso com a inovação no agronegócio. "Eventos como esse são fundamentais para aproximar os produtores das tecnologias e das ações que promovem transformações em suas propriedades".

O dirigente também valorizou o trabalho conjunto entre o Sistema Faesc/Senar e o Sindicato Rural para garantir a competitividade do setor produtivo, além de cumprimentar a Cooperativa Coolacer pelo sucesso do evento.

O presidente do Sistema Faesc/Senar, José Zeferino Pedrozo, ressaltou a satisfação em apoiar e participar dos mais diversos eventos do setor produtivo e contribuir para promover avanços no segmento. "Foi uma satisfação estarmos presentes no Campo Tecnológico Coolacer – um evento essencial para troca de conhecimentos, demonstração de tecnologias e relacionamento com todos os elos da cadeia produtiva do agronegócio".

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/01/2025

ASIA SHIPPING AMPLIA EM MAIS DE 30% AS IMPORTAÇÕES MARÍTIMAS PARA O BRASIL EM 2024

Por Maithe Morotti

Com um total de 230.556 TEUs embarcados, os principais produtos importados foram dos segmentos de automóveis, eletrodomésticos e pneumático



Divulgação.

A Asia Shipping, maior integradora logística da América Latina, 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 (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) 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 (Eletrons). 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.

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.

Investimentos e aquisições

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. Desde o acompanhamento do pedido até a entrega da carga, a plataforma possibilita ao importador e exportador a visibilidade da sua operação em uma única tela; uma solução que permite aos negócios acompanharem o dinamismo do acirrado mercado do comex.

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, serviços que contam com o uso de tecnologias, como a de rastreamento RFID, o software de gerenciamento de armazém (WMS) e Power BI (Business Intelligence).

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 27/01/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A URGÊNCIA DE MODERNIZAR OS TERMINAIS DE CARGA AEROPORTUÁRIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A crescente demanda por transporte aéreo de cargas, impulsionada pelo e-commerce e pela globalização, exige uma infraestrutura aeroportuária eficiente e moderna. O encontro entre a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol) e o Ministério de Portos e Aeroportos, no último dia 21, sinaliza um passo importante para atender a essa demanda e garantir a competitividade do setor logístico brasileiro.

A necessidade de ajustes nas concessões aeroportuárias é um ponto crucial levantado pela Abol. Os terminais de carga, muitas vezes, são relegados a um segundo plano nos contratos de concessão, o que limita a capacidade de investimento e a oferta de serviços por parte dos operadores logísticos. A inclusão de cláusulas mais específicas sobre a operação de terminais de carga nos futuros contratos é fundamental para garantir a eficiência e a competitividade do setor.



A falta de infraestrutura adequada nos terminais de carga e a limitada disponibilidade de aeronaves comerciais são desafios que precisam ser superados urgentemente. A expansão do e-commerce, com a crescente demanda por entregas rápidas e eficientes, exige uma logística ágil e flexível. Os aeroportos precisam estar preparados para atender a essa demanda, com terminais modernos, equipados com tecnologia de ponta e com capacidade para realizar operações de forma rápida e segura.

A criação de um diálogo mais próximo entre o Governo, os operadores logísticos e as empresas aéreas é fundamental para encontrar soluções para os desafios enfrentados pelo setor. A participação de representantes da Abol nas discussões sobre o futuro da aviação civil no Brasil é um sinal positivo e demonstra a importância de ouvir os atores que atuam diretamente no setor.

A modernização dos terminais de carga aeroportuária é um investimento estratégico para o Brasil. Ao garantir a eficiência e a competitividade do setor de transporte aéreo de cargas, o País estará melhor preparado para aproveitar as oportunidades oferecidas pela globalização e para atender às demandas de um mercado cada vez mais exigente.

É fundamental que o Governo, em parceria com o setor privado, desenvolva um plano de ação para modernizar os terminais de carga aeroportuários e garantir a conectividade do país. A implementação de novas tecnologias, a simplificação dos processos e a criação de um ambiente regulatório mais favorável são medidas essenciais para garantir o sucesso dessa iniciativa.

Em suma, a modernização dos terminais de carga aeroportuária é um desafio urgente e necessário para o desenvolvimento do Brasil. Ao investir em infraestrutura, tecnologia e em um diálogo mais próximo com os operadores logísticos, o Governo poderá garantir a competitividade do setor e contribuir para o crescimento da economia brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/01/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO QUER ABRIR MERCADO AÉREO PARA EMPRESA ESTRANGEIRAS

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

MERCADO AÉREO

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que está conversando com empresas aéreas de outros países e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), para abrir o mercado doméstico brasileiro para operadores estrangeiros. Hoje, só empresas brasileiras são autorizadas a operar nacionalmente. A alteração depende de mudanças na legislação. “O Brasil tem 98% da sua aviação nas mãos de três companhias. É uma grande concentração. Mas é algo global. Tenho me dedicado a fortalecer a possibilidade de rotas e novos voos internacionais para o Brasil, e isso vem acontecendo”, afirmou, em recente entrevista.

NOVA PISTA

A construção da terceira pista de pouso e decolagem do Aeroporto Afonso Pena, em São José dos Pinhais, na Região Metropolitana de Curitiba (PR), começará no próximo semestre, com entrega prevista para dezembro de 2026. As informações são da CCR Aeroportos. Nas últimas semanas, a empresa, junto com a Prefeitura de São José dos Pinhais e o governo estadual conseguiram resolver as demandas necessárias para a obra, como a desapropriação de terrenos e a definição de contrapartidas viárias.

RETIDOS EM PARANAGUÁ 1

Um impasse sobre o destino de um carregamento de farelo e suspeitas de fraude estão mantendo cerca de 50 caminhoneiros retidos no Pátio de Triagem do Porto de Paranaguá (PR) há mais de uma semana. A carga veio do Alto Araguaia, no Mato Grosso, a 1.453 quilômetros do complexo marítimo,

onde deveria ser exportada. Mas, ao ser inspecionada, acabou sendo reprovada por suspeita de contaminação com areia e, portanto, considerada adulterada.

RETIDOS EM PARANAGUÁ 2

Diante da reprovação, os caminhões carregados permanecem no pátio, e os motoristas esperam que a empresa responsável pelo farelo indique um local para descarte, o que permitirá que sigam viagem. Mas a companhia nega que o farelo tenha qualquer irregularidade, informando que ele atende aos padrões da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) e gerando o impasse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/01/2025

HIDROVIAS - GOVERNO PREVÊ MAIOR PORTFÓLIO DE INVESTIMENTOS NO MODAL HIDROVIÁRIO

Dragagem, derrocamento e novos terminais estão entre as prioridades do programa de R\$ 4,8 bilhões para 2025

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Entre as ações prioritárias para este ano estão o início do derrocamento do Pedral do Lourenço, a dragagem de importantes hidrovias e a manutenção de rotas essenciais (Foto: Reprodução/IBL)

ESTAMOS CONSTRUINDO UM NOVO CAPÍTULO PARA AS HIDROVIAS NO BRASIL, COM PROJETOS QUE CONECTAM O PAÍS DE MANEIRA MAIS EFICIENTE E SUSTENTÁVEL”
SILVIO

COSTA FILHO
ministro de Portos e Aeroportos

O Brasil está prestes a vivenciar um avanço histórico no setor hidroviário. Segundo o Governo Federal, 2025 marcará a execução da maior carteira de investimentos já realizada no modal hidroviário, com R\$ 4,8 bilhões previstos no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Os recursos têm como objetivo transformar o transporte fluvial em uma solução logística eficiente, sustentável e estratégica para o desenvolvimento econômico nacional.

COM O OBJETIVO DE AMPLIAR A INFRAESTRUTURA HIDROVIÁRIA, O GOVERNO FEDERAL PROMETE CONSTRUIR ECLUSAS EM SOBRADINHO (BA), JUPIÁ E TRÊS IRMÃOS (SP), EQUIPAMENTOS FUNDAMENTAIS PARA PERMITIR A NAVEGAÇÃO EM TRECHOS COM DESNÍVEIS

Entre as ações prioritárias para este ano estão o início do derrocamento do Pedral do Lourenço, a dragagem de importantes hidrovias, como os rios Tapajós e São Francisco, e a manutenção de rotas essenciais, incluindo Madeira, Parnaíba e Paraguai (tramo Sul). Além disso, o Governo realizará obras de proteção dos dolphins da Ponte Newton Navarro, no Rio Grande do Norte, para aumentar a segurança no tráfego de embarcações.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a relevância dos investimentos. “Graças ao presidente Lula, nós contamos hoje com o maior portfólio de investimento no modal hidroviário. Hoje o país tem 12.000 km de hidrovia navegáveis, com o potencial de alcançar 42.000 km. Este governo tem inserido as hidrovias na agenda de ações diárias. A criação da primeira Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação comprova que estamos priorizando o transporte de cargas e de passageiros em áreas que não há outro tipo de modal”.

Com o objetivo de ampliar a infraestrutura hidroviária, o Governo Federal promete construir eclusas em Sobradinho (BA), Jupiá e Três Irmãos (SP), equipamentos fundamentais para permitir a

navegação em trechos com desníveis. Além disso, cinco concessões hidroviárias estão programadas para os próximos dois anos, sendo a primeira no rio Paraguai.

As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) também serão um dos focos principais do investimento. Terminais que movimentaram 4 milhões de passageiros em 2024 serão recuperados e ampliados, especialmente na Amazônia. Cidades como Borba, Santa Izabel do Rio Negro, Tefé, Parintins, Tonantins, Careiro da Várzea e Itacoatiara terão seus terminais revitalizados. Rondônia também será beneficiada com melhorias no terminal de Cai N'Água.

Além da recuperação de infraestruturas existentes, novos terminais serão construídos em locais estratégicos, como Manaus Moderna, Lábrea, Jutai, São Gabriel da Cachoeira, São Paulo de Olivença e Santo Antônio do Içá. No estado do Amapá, estudos e projetos já estão em andamento para empreendimentos em Calçoene, Macapá, Mazagão, Oiapoque e Laranjal do Jari.

O plano do Governo Federal coloca as hidrovias no centro da agenda logística nacional, com a promessa de transformar o setor por meio do maior investimento da história no modal. Segundo o ministro Silvio Costa Filho, os recursos serão essenciais para aumentar a competitividade do país. “Este é um momento transformador. As hidrovias são estratégicas não só pelo custo reduzido, mas também pela sustentabilidade e pela capacidade de integrar regiões que não possuem acesso a outros modais”.

Além de gerar empregos diretos e indiretos, os projetos prometem beneficiar comunidades locais, reduzir emissões de carbono e consolidar o modal hidroviário como uma solução logística de ponta para o Brasil.

Realizações em 2024

O avanço no setor hidroviário já começou em 2024, com importantes entregas realizadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). O último ano foi marcado pela inauguração e manutenção de IP4s, dragagens e sinalizações em hidrovias.

Essas iniciativas foram cruciais para o transporte de cargas e passageiros em regiões estratégicas, consolidando o modal hidroviário como uma alternativa sustentável e eficiente. “Hoje estamos construindo um novo capítulo para as hidrovias no Brasil, com projetos que conectam o país de maneira mais eficiente e sustentável”, afirmou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/01/2025

NACIONAL - TURISMO NO BRASIL BATE RECORDE DE US\$ 7,3 BILHÕES, SUPERANDO COPA DE 2014

Segundo o Governo, alta no faturamento é reflexo de investimentos em infraestrutura e atração de turistas estrangeiros

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



Só em dezembro de 2024, com a entrada de cidadãos vindos de rotas internacionais, foi registrada a arrecadação de US\$ 721 milhões, 16% maior que no mesmo período de 2023

O Ministério do Turismo anunciou na sexta-feira (24) que o Brasil alcançou um faturamento de US\$ 7,341 bilhões em 2024, arrecadados com os gastos de visitantes estrangeiros. Segundo a pasta, o montante é o maior registrado nos últimos 15 anos, superando os números obtidos durante a Copa do Mundo de 2014, realizada no país, quando foram contabilizados US\$ 6,914

bilhões.

Em comparação com os dados da balança comercial divulgados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o desempenho do setor é maior que o de alguns produtos relevantes na pauta de exportações do Brasil, como o algodão, que registrou US\$ 5,2 bilhões em receita, e o minério de cobre e seus concentrados, que alcançaram US\$4,2 bilhões no ano passado. O ministro do Turismo, Celso Sabino, disse que o Plano Nacional de Turismo 2024-2027 estabelece como metas atrair 8,1 milhões de visitantes estrangeiros e gerar um saldo equivalente a US\$ 8,1 bilhões em receitas nos próximos três anos.

“Esses recursos são um reflexo do potencial do turismo em gerar empregos, fortalecer comunidades e promover desenvolvimento”, disse Sabino, reforçando que os atrativos das diversas regiões brasileiras têm o potencial de “reafirmar a força e a beleza do nosso país como um destino desejado no cenário global”, completou.

Somente em dezembro de 2024, com a entrada de cidadãos vindos de rotas internacionais, foi registrada uma arrecadação de US\$ 721 milhões, 16% maior que no mesmo período do ano anterior, quando foram injetados US\$ 622 milhões na economia.

De acordo com informações do Banco Central do Brasil, 6,65 milhões de estrangeiros ingressaram no país em 2024, enquanto em 2023 esse número foi 12,6% menor.

Em nota, o Ministério do Turismo informou que, nos últimos anos, tem buscado mobilizar mais investimentos públicos no setor de infraestrutura e atrair projetos da iniciativa privada relacionados a melhorias na logística e no transporte. Esses esforços, segundo a pasta, resultaram na alta do faturamento.

Em relação aos modais, dois em cada três estrangeiros que chegam ao país utilizam o avião como meio de transporte, consolidando-se como a principal forma de acesso. O terrestre representa 28,7% do total.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/01/2025

NACIONAL - ABOL PROPÕE MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA PARA ATENDER DEMANDA



Em reunião com o MPor, entidade aponta necessidade de modernização nos contratos de concessão e maior suporte ao transporte aéreo de carga

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redenenews.com.br e Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

Os representantes da ABOL foram recebidos em Brasília pela secretária executiva do Ministério, Mariana Pescatori, e pelo secretário executivo adjunto, Fábio Lavor Teixeira

A modernização dos terminais de carga aeroportuários, a melhoria da infraestrutura logística e o aumento da eficiência no transporte aéreo foram os principais temas discutidos em uma reunião entre a Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) e o Ministério de Portos e Aeroportos, realizada no último dia 21, em Brasília (DF). Esses assuntos, que refletem os desafios e oportunidades enfrentados pelo setor diante do crescimento da demanda, foram detalhados pela presidente da entidade, Marcella Cunha, em entrevista ao BE News.

Marcella destacou a necessidade de ajustes nas concessões aeroportuárias para garantir operações mais eficientes. “Quando falamos de concessões aeroportuárias, a ideia é que, nos contratos futuros, possamos defender que os terminais de carga precisam ter cláusulas mais específicas sobre como serão oferecidos para o mercado, para os operadores logísticos e os agentes de carga em geral”, afirmou.

Segundo a presidente da ABOL, os operadores logísticos enfrentam dificuldades causadas pela deficiência de infraestrutura nos terminais e pela limitada disponibilidade de aeronaves comerciais, fatores que impactam diretamente a prestação de serviços no setor. “Os operadores logísticos que hoje atuam com o setor aéreo ou estão dentro dos aeroportos, nos terminais de carga, ou são dependentes das aeronaves comerciais para transportar as suas mercadorias”, explicou Marcella.

Além disso, a crescente demanda por transporte aéreo de cargas expressas, como produtos de e-commerce, medicamentos e equipamentos industriais, foi tema de preocupação. Segundo Marcella, a tendência é de expansão contínua nesse mercado. “O rol da variedade de produtos vai aumentando, assim como a demanda e o volume geral. Tivemos que levar essa demanda para a secretária, de modo que os operadores logísticos não deixem de oferecer esse serviço para os seus clientes e também ajudem o sistema a ser aprimorado, porque, de fato, enxergamos quase que uma demanda reprimida por esse modal”.

Dois terminais de carga foram destacados pela entidade como casos críticos: Guarulhos e Campinas, ambos no estado de São Paulo. “Esperamos trazer todos os players da cadeia à mesa para conversarmos sobre esses problemas. Temos todo o interesse em contribuir para o desenvolvimento desses bens são logisticamente muito estratégicos para o Brasil”, afirmou a presidente da ABOL.

Por sua vez, a secretária executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, que recebeu a comitiva da entidade, enfatizou a importância de formalizar os pleitos apresentados durante a reunião. “Isso é importante para garantir que todos estejam alinhados e cientes das próximas etapas”. Mariana também propôs que as demandas fossem revisadas por uma equipe técnica e levadas para a próxima reunião da Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), prevista para o primeiro trimestre deste ano.

A reunião contou ainda com a presença de representantes de empresas associadas à ABOL, como Tora, Wilson Sons, Mullog, Andreani e FedEx, além de entidades setoriais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/01/2025

REGIÃO SUDESTE - AVIAÇÃO EM SP CRESCE 11% E MOVIMENTA QUASE 2 MILHÕES DE PASSAGEIROS

Setor registra alta no fluxo de viajantes e em pousos e decolagens, com destaque para os aeroportos de Rio Preto e Ribeirão Preto

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Considerado o principal aeroporto comercial da concessionária Rede VOA, o Aeroporto Dr. Leite Lopes, em Ribeirão Preto, contabilizou 637.141 passageiros em 2024, alta de 4,9% (Foto: Divulgação/Rede VOA)

A aviação comercial regional em São Paulo alcançou um crescimento relevante em 2024, movimentando 1.936.770 passageiros em sete terminais, uma alta de 11% em relação ao ano anterior. Segundo a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), o setor também registrou um aumento de 7% no número de pousos e decolagens, somando 26.727 movimentações de aeronaves.

O destaque ficou com o Aeroporto de São José do Rio Preto, gerenciado pela ASP (Aeroportos Paulistas), que liderou a movimentação de passageiros entre os terminais concedidos, com uma média de 64 mil viajantes por mês. As operações regulares no terminal são realizadas pelas companhias Azul, GOL, Latam e VoePass.

Outro destaque foi o Aeroporto Dr. Leite Lopes, em Ribeirão Preto, que contabilizou 637.141 passageiros em 2024, um aumento de 4,9%. O terminal, concedido à Rede VOA em abril de 2022, se mantém como o principal aeroporto comercial da concessionária.

O Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, em Araraquara, também contribuiu para o desempenho positivo do setor ao retomar voos comerciais no segundo semestre. Foram transportados 1.535 passageiros e registrados 248 pousos e decolagens. Operado pela Azul Linhas Aéreas, o terminal oferece quatro voos diários conectando Araraquara a Viracopos, em Campinas, com uma duração média de viagem de 50 minutos.

De acordo com a Rede VOA, o objetivo desses voos é “atender, principalmente, a uma crescente demanda de clientes que frequentemente fazem viagens a negócios entre as cidades e desejam encurtar seus trajetos, com mais agilidade, segurança e conforto. A partir de Viracopos, os clientes têm conexões com outros 61 destinos”.

Além disso, os aeroportos regionais de Presidente Prudente, Araçatuba, Bauru/Arealva e Marília registraram, juntos, o tráfego de 529.979 passageiros no período.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/01/2025

REGIÃO SUL - RS DISCUTE CONCESSÃO RODOVIÁRIA DE R\$ 6,7 BILHÕES EM AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Proposta abrange 32 municípios e inclui melhorias viárias, duplicações e ações de resiliência climática em regiões afetadas por enchentes

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O governo do estado realizou três audiências públicas para discutir o projeto de concessão das rodovias do Bloco 2, abrangendo 32 municípios da Região Norte e do Vale do Taquari

O governo do Rio Grande do Sul realizou uma sequência de três audiências públicas para discutir o projeto de concessão das rodovias do Bloco 2, abrangendo 32 municípios da Região Norte e do Vale do Taquari. Com duração de 30 anos, a concessão prevê investimentos de R\$6,7 bilhões, com R\$ 1,3

bilhão oriundos do Fundo do Plano Rio Grande (Funrigs), e é considerada um marco para a logística e a infraestrutura de transporte no estado.

As audiências ocorreram entre os dias 23 e 24 de janeiro, iniciando em Passo Fundo e seguindo para Lajeado e Venâncio Aires. Esses encontros fazem parte do processo de consulta pública, aberto em 13 de janeiro e que permanecerá disponível por pelo menos 30 dias para receber contribuições da sociedade.

A primeira audiência foi realizada na quinta-feira (23), no auditório da Faculdade de Direito da Universidade de Passo Fundo (UPF). O evento contou com a presença de representantes do poder público, associações, empresários e a comunidade da Região Norte. O evento marcou o início das discussões sobre o projeto de concessão e destacou a importância da infraestrutura rodoviária para o desenvolvimento econômico regional.

O secretário da Reconstrução Gaúcha, Pedro Capeluppi, que presidiu a sessão, ressaltou o impacto estratégico do projeto. “Este é o início da discussão, quando apresentamos o modelo e as características do projeto, não o fim do debate. Este momento presencial é fundamental para o bom funcionamento desse processo.” Ele destacou, ainda, a necessidade de superar gargalos logísticos que comprometem o crescimento da Região Norte.



O público aproveitou a oportunidade para levantar dúvidas e apresentar sugestões sobre diversos aspectos do projeto, como os trechos escolhidos, os valores das tarifas de pedágio e o estado atual das rodovias. Houve também manifestações sobre os prazos de execução e a transparência do processo de concessão.

Na sexta-feira (24), as audiências públicas foram realizadas no Vale do Taquari. Pela manhã, o auditório da Universidade do Vale do Taquari (Univates), em Lajeado, recebeu um grande número de participantes, entre prefeitos, vereadores, empresários e cidadãos da região. À tarde, foi a vez de Venâncio Aires, com a audiência sediada no plenário da Câmara Municipal.

Durante os encontros, Pedro Capeluppi enfatizou o papel estratégico da concessão para a integração regional e a melhoria da infraestrutura viária. “As duplicações são muito importantes para melhorar a integração entre as cidades do Vale e beneficiam a atividade econômica da região. As rodovias gaúchas precisam há muito tempo de um investimento robusto como esse”, afirmou.

As duas cidades também discutiram as especificidades das rodovias que compõem o Bloco 2, destacando as necessidades locais e regionais. A comunidade do Vale do Taquari, fortemente impactada tipo enchentes nos últimos dois anos, expressou preocupação com a resiliência das obras.

Detalhes

O Bloco 2 abrange um total de 414,91 quilômetros de rodovias, incluindo as ERS-128, ERS129, ERS-130, ERS-135, ERS324, RSC-453 e BR-470. Atualmente, nenhuma dessas estradas é duplicada, e o projeto prevê intervenções como:

- Duplicação de 244 quilômetros;
- Implementação de 101 quilômetros de terceiras faixas;
- Construção de 323 quilômetros de acostamentos, 73 quilômetros de marginais e 43 passarelas de pedestres.

Além disso, a concessão inclui melhorias voltadas para a resiliência em áreas afetadas por inundações, como a construção de 16 pontes em cota elevada e o acréscimo de camadas drenantes nas duplicações. Esses esforços são fundamentais para minimizar os impactos de eventos climáticos extremos que marcaram o estado em 2023 e 2024.

Outros benefícios incluem a instalação de bases de atendimento médico e mecânico 24 horas, monitoramento por câmeras e a criação de um conselho de usuários, que será formado por membros da comunidade para acompanhar e fiscalizar a execução do contrato.

Do total de R\$ 6,7 bilhões previstos para o projeto, R\$ 1,3 bilhão será proveniente do Funrigs, um recurso estadual destinado ao desenvolvimento econômico e à infraestrutura. A modelagem financeira do projeto contou com o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), assegurando a viabilidade técnica e econômica da concessão.

O edital de licitação, previsto para ser lançado no primeiro semestre de 2025, definirá o vencedor do processo com base no critério de menor aporte público conjugado com o maior desconto na tarifa de pedágio.

Durante as audiências, a população apresentou contribuições e questionamentos sobre temas como a escolha dos trechos, os custos das tarifas e os prazos para início das obras. Essas manifestações foram feitas tanto de forma oral quanto escrita, e todas serão analisadas na sequência do processo de consulta pública.

Além disso, o governo planeja realizar novas rodadas de diálogo com prefeituras e representantes locais antes da publicação do edital.



REGIÃO SUL - ITAJAÍ LIDERA RANKING DE IMPORTAÇÕES PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO

Município de Santa Catarina alcança US\$ 15,91 bilhões em compras do exterior, com destaque para a China como principal parceiro comercial

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

Segundo o levantamento feito pela Tek Trade, 60% das importações de Itajaí vieram da China, consolidando o país asiático como o principal parceiro comercial do município

Pelo segundo ano consecutivo, Itajaí, no estado de Santa Catarina, liderou o ranking nacional dos municípios que mais realizaram importações no Brasil. Em 2024, o município, que abriga um dos principais portos do país, alcançou a marca de US\$ 15,91 bilhões em importações. Esse valor representa um aumento de 21% em relação ao ano anterior, quando as importações somaram US\$ 13,14 bilhões. O levantamento foi feito pela Tek Trade, empresa especializada em importação e exportação, em parceria com dados do Ministério de Comércio Exterior.

Em termos de volume, Itajaí também se destacou, com um total de 6,6 bilhões de quilogramas líquidos de mercadorias importadas. Dentre os produtos mais importados, estão polímeros de etileno, cobre, acessórios e equipamentos para veículos, pneus e materiais químicos. Importante destacar que mais de 60% das importações de Itajaí vieram da China, consolidando o país asiático como o principal parceiro comercial da cidade.

De acordo com Sandro Marin, especialista em comércio exterior da Tek Trade, o desempenho de Itajaí é um reflexo direto da sua vocação para o comércio internacional, alicerçada na sua localização estratégica e na eficiência logística.

“Com esse resultado, Itajaí se consolida como referência no cenário nacional, graças à sua infraestrutura robusta e à capacidade de atrair investimentos. A cidade se destaca pela localização privilegiada e, além de ter um porto, está próxima de outros portos estratégicos e aeroportos que garantem agilidade nas operações. Itajaí desempenha um papel fundamental na conexão do Brasil com o mercado internacional, sendo uma porta de entrada para mercadorias que abastecem diversos setores da economia”, afirmou Marin.

Ele também destacou o crescimento contínuo das importações como um reflexo da capacidade de Itajaí em atender às demandas do setor, especialmente em relação à China, que se mantém como o maior fornecedor de insumos para o Brasil.

“Itajaí está preparada para atender aos mais variados segmentos da economia, com um perfil empresarial altamente diversificado que traz resiliência e dinamismo ao comércio exterior, abrangendo desde commodities essenciais até produtos de alta tecnologia. A China, que se mantém como a maior fornecedora de insumos para o Brasil, reforça o papel estratégico da cidade”, acrescentou o especialista.

O ranking de importações de 2024 ainda conta com outros importantes polos comerciais. Após Itajaí, os cinco primeiros municípios que mais importaram no país foram, respectivamente, Manaus (AM), com US\$ 15,84 bilhões, São Paulo (SP), com US\$ 9,52 bilhões, Petrópolis (RJ), com US\$ 8,22 bilhões, e Rio de Janeiro (RJ), com US\$ 7,31 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/01/2025

REGIÃO SUL - BETO MARTINS REASSUME SECRETARIA DE PORTOS E FERROVIAS EM SC

Após passagem pelo Senado, ele retorna ao cargo e promete foco na logística ferroviária e na criação da primeira lei do modal no estado

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Entre suas prioridades na secretaria, Martins destacou o foco no segmento das ferrovias para a logística de Santa Catarina e a implementação da primeira lei do modal no estado (Foto: Eduardo Valente/GovSC)

QUANDO ASSUMIMOS PELA PRIMEIRA VEZ, PARTIMOS DO ZERO, NÃO TÍNHAMOS NADA. ENTÃO, CONSTRUÍMOS A ESPINHA DORSAL, E AGORA, EVIDENTEMENTE, TEMOS METAS MUITO MAIS OBJETIVAS E CLARAS"

BETO MARTINS
secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina

Beto Martins está de volta à Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF) de Santa Catarina. Ele tomou posse, junto com outros secretários estaduais, na última sexta-feira (24), em um evento que contou com a participação do governador Jorginho Mello (PL).

Nos últimos quatro meses, Martins atuou como senador da República pelo PL, ocupando a vaga deixada pela senadora Ivete da Silveira (MDB-SC), que no ano passado solicitou licença do cargo por 120 dias.

O secretário já havia estado à frente da pasta de Portos, Aeroportos e Ferrovias desde o início de 2023, após convite do governador.

Entre suas prioridades para o novo mandato na secretaria, Martins destacou o foco no segmento das ferrovias para a logística de Santa Catarina e a implementação da primeira lei do modal no estado.

"A missão é diferente. Quando assumimos pela primeira vez, partimos do zero, não tínhamos nada. Então, construímos a espinha dorsal, e agora, evidentemente, temos metas muito mais objetivas e claras. Na questão de ferrovias, por exemplo, nós vamos apresentar na Assembleia este ano, junto com o governador Jorginho, a primeira lei de ferrovias da história de Santa Catarina", afirmou.

Beto Martins completou que a futura lei das ferrovias vai garantir maior autonomia ao estado sobre o tema.

Aos 54 anos, o secretário possui mais de 30 anos de experiência no setor logístico, especialmente no portuário, além de uma carreira consolidada na política. Ele já foi suplente de vereador, vereador, prefeito de Imbituba (SC) e secretário estadual por duas vezes. Primeiro como secretário de Turismo, Cultura e Esporte e, mais recentemente, como secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/01/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - PARA O BEM E PARA O MAL, EU E MEUS CHEFES



HUDSON CARVALHO

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

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

"Hail to the Chief" (em português, Salve o Chefe)

Título da Música conhecida como o hino pessoal do presidente dos Estados Unidos.

Estou entrando em terreno minado. Mas, animado, em fazer um "Road Show" sobre liderança, lançando um olhar pela minha carreira e a fileira de gestores que dirigiram meu trabalho ao longo dos anos, seus acertos, erros e o que aprendi com eles.



Seria fácil atribuir a cada um o rótulo de bom ou de mau. Não seria verdade. Alguns foram chefes mesmo, no sentido (ruim) da palavra. Outros foram líderes inspiradores de quem guardo exemplos os quais, não tenho vergonha de admitir, repito sempre que a situação permite. Chefes ou líderes eram no fundo, pessoas como você e eu, que acertam e erram todos os dias, por irônico que pareça, desejando acertar.

O que os diferenciou, e os diferencia até hoje (afinal, sócios e clientes são um tipo sofisticado de chefes) é a capacidade que cada um deles tem de identificar o quanto seu próprio comportamento, ações e julgamentos impactam os comportamentos, ações e julgamentos dos liderados. Lei da Ação e Reação.

Liderança é uma competência nata? Sim. Mas se aprende também. Sou testemunha disso, nas inúmeras turmas de formação que já conduzi. A diferença entre quem “nasceu pra isso” e os demais é o tempo que levam para aprender.

Ao ousar essa visita à galeria de ex-chefes, deixo minha própria porta aberta às dezenas de profissionais os quais liderei e lidero, desde 1996, para que também eles entrem e façam suas críticas. É justo.

Um alerta: liderança deve exercida conforme o Grau de Maturidade das Equipes e das Pessoas. Para Graus de Maturidade baixos, Comando e Controle. Para Graus altos, Delegação. Aos primeiros, determinamos o que e como fazer, quando entregar e verificamos, com frequência, se está sendo feito como definimos. Na segunda, discutimos o que deve ser entregue e quando. Perceba que discutir é diferente de determinar. E deixamos o profissional trabalhar. Quem delega, entrega poder, não só responsabilidade.

O desafio está em modular nossa ação como líderes a cada diferente grau de maturidade que encontramos pela frente. A relação líder-liderado é uma via de mão dupla, com responsabilidade maior do Líder, claro.

A percepção que tive dos diversos chefes com quem trabalhei, também foi afetada pela maturidade que eu tinha à época em que me relacionei com eles. Vamos lá!

Meu primeiro gestor foi um engenheiro nissei, Jorge Shimamoto. Jorge desconhecia graus de maturidade e delegava, embora eu fosse estagiário. Foi ótimo para o meu aprendizado. Foi sua paciência oriental que me permitiu aprender por tentativa e erro.

Para ele, hoje entendo, era arriscado delegar de forma intensa como fazia, pois também tinha um chefe, nosso gerente, o espanhol Felix Badajòz. Homem de poucas palavras. Implacável. Nunca o vi sem gravata, colete e paletó. Comigo era especialmente exigente, pois meu primeiro cargo, engenheiro de Lay-Out, era o que ele ocupava no início da carreira. Meu trabalho era radiografado todo o tempo e, dada a sua minúscula paciência, aprendi o valor de fazer certo da primeira vez.

Uma história deliciosa sobre o senhor Felix. Um dia, antes de começarmos nossa reunião semanal, cheguei mais cedo. Estando sozinho, entrego a ele meu convite de casamento. Disse que isso só era possível graças a minha efetivação, para uma vaga que não existia e que ele criou “para não me perder”, segundo diziam. Agradei. Ele mirou o convite por alguns segundos, tirou um lenço impecavelmente branco do bolso, enxugou uma lágrima no canto do olho e começamos nossa reunião. Ele tinha sentimentos. Só preferia não mostrá-los. Uma pena. Teria tirado muito mais daquela equipe se fosse mais próximo de nós.

Logo que pude, transferi-me para o Planejamento. Comprei máquinas importadas e implantei novas fábricas para a empresa que era, à época, a maior de autopeças do País. O diretor, meu chefe direto, Atsushi Gomi, outro japonês, orgulhoso da origem, embora tivesse “deslizes” de brasilidade. Gomi me ensinou o valor de pensar antes de agir e de pensar antes de falar. “Essa empresa depende de quanto acertamos”, dizia.

Meu passo seguinte foi na poderosa Engenharia da Qualidade. Lá cuidei de Pós Venda e da implantação do Sistema da Qualidade. ISO 9.000 era uma novidade. Foi lá que ocupei minha primeira gerência. O diretor, Agustin Delicado Munhoz, um homem que fazia jus ao nome. Tolerante, inspirava a equipe a ser melhor e fazer melhor. Aprendi o valor de resolver problemas sem conflitos, de alcançar resultados sem gerar um rastro de destruição no caminho da solução. Aprendi também que comunicação é (quase) tudo. Sua clareza e direcionamento eram impecáveis. Sua oratória, idem. Em português quase perfeito, embora fosse espanhol. Sua capacidade de comunicação tinha uma mácula: quando começava a conversa dizendo “serei breve”, podíamos esperar por uma conversa de horas. Eram ótimas, mas a agenda do dia, perdida.

Nessas reviravoltas organizacionais, que hoje conheço bem, saí da Engenharia para o RH, e lá me achei. Primeiro T&D, depois todos os subsistemas e uma desejada experiência internacional como gerente de Educação e Desenvolvimento para a América do Sul. Lá encontro Luiz Espada, primeiro executivo, C-Level, vindo de fora da companhia, em 40 anos de mercado. Veio para reorganizar processos de trabalho, cortar custos e gerar eficiência. Uma pós-graduação em gestão. Era um homem de resultados, doa a quem doer. E doeu a muitos.

Havia um lado nele que me incomodava. Explicarei usando uma frase que ele adorava: “Não me importa se o pato é macho. Eu quero os ovos.” Resultados a qualquer custo tem seu preço, em especial sobre os relacionamentos. Ele gostava de gerenciar pelo conflito. Essa tática tem prazo de validade curto e o poder de destruir as melhores equipes.

Poderia ir longe nessa lista. Ainda tive o prazer e a honra de trabalhar com pessoas excelentes e outras nem tanto, até que deixei a vida executiva e passei a cuidar da minha consultoria, mas resumindo, sem criar o constrangimento de usar nomes, havia um que entendia ser possível administrar a empresa só respondendo e-mails, empatia zero. Outro, folclórico quanto a chegar atrasado a todos os compromissos e um contumaz em dizer uma coisa agradável a fazer outra, desagradável. Liderança tem seu fardo, que precisamos aprender a carregar.

Todos me ensinaram algo de alguma forma, afinal, como dizia meu avô, “ninguém é tão ruim que não sirva, pelo menos, de mau exemplo.” Mas não foi só isso que vi. Tive mais bons exemplos e práticas, do que ruins. É o que nos torna quem somos.

SERIA FÁCIL ATRIBUIR A CADA UM O RÓTULO DE BOM OU DE MAU. NÃO SERIA VERDADE. ALGUNS FORAM CHEFES MESMO, NO SENTIDO (RUIM) DA PALAVRA. OUTROS FORAM LÍDERES INSPIRADORES DE QUEM GUARDO EXEMPLOS OS QUAIS, NÃO TENHO VERGONHA DE ADMITIR, REPITO SEMPRE QUE A SITUAÇÃO PERMITE

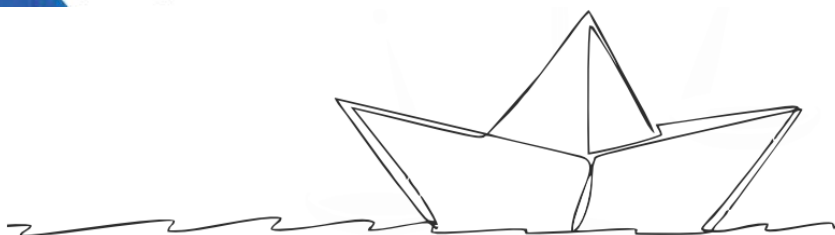
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/01/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - DA GLÓRIA AO DESCASO: QUAL O FUTURO DAS “HIDROVIAS” DA AMAZÔNIA?



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinioao@portalbenews.com.br



Há um conceito antigo de enviar mensagens encapsuladas em garrafas, remontando a épocas antigas. Seu lado dramático vem dos marinheiros e naufragos que esperavam que suas mensagens



alcançassem terra firme e socorro. A beleza das mensagens em garrafas reside no elemento “sorte” envolvido no seu eventual destino acertado. Assim como essas mensagens, as “hidrovias” da Amazônia carregam consigo uma história rica e complexa que precisa ser ouvida e valorizada. Sem considerar a história, a Amazônia perde muito de sua magia e potencial.

Historicamente, as hidrovias da Amazônia desempenharam um papel crucial na conectividade e desenvolvimento econômico da região. Cem anos antes do Porto de Santos, já existia rota ativa entre Manaus e Liverpool. O tempo áureo da exploração da borracha e da glória da exportação abundante foi seguido de uma desestruturação republicana, com a derrocada da capacidade de investimentos nacionais. Nos últimos anos, a “hidrovia” ganhou enorme tráfego, a partir da rota de escoamento da soja (cerca de metade dela sai pelo “Arco Norte”) e fluxo abundante para a indústria de Manaus (principais TUPs de cabotagem do País). Entretanto, a seca de 2023 gerou um sobrecusto de R\$ 1,4 bilhão para o movimento de contêineres de Manaus e, em 2024, outros R\$ 1,5 bilhão, segundo dados divulgados.

Enquanto não temos um Plano Amazonense de Logística e Transportes, faz-se necessário perceber a ineficácia da dragagem realizada na região da Foz do Madeira e Tabocal, onde se gastou cerca de R\$ 100 milhões em 2023 e outros R\$ 80 milhões em 2024. Neste sentido, um estudo mais detido de soluções de longo prazo parece ser o mais sensato. Manter um trabalho de dragagem em um rio com toneladas de sedimento por hora, dá a impressão de ser como enxugar gelo.

Os estudos para o futuro podem ser minimamente em quatro frentes: (1) análise de concessões de Estações de Transbordo de Contêineres com subsídios cruzados nos períodos de seca extrema; (2) análise de construções de canais ou métodos de controle da hidrodinâmica do rio para criação de canais induzidos, com garantia de 12,8m de calado continuamente nas regiões mais críticas; (3) estudo para que a Concessão do Madeira traga com ela a garantia de navegabilidade também nos trechos críticos da “hidrovia” do Amazonas; (4) portos e retroportos em toda a região, com novo padrão de pensamento sistêmico na engenharia.

Precisamos perceber que existe um desperdício pelo não uso ativo dos potenciais da bacia Amazônica, salvo pelos ribeirinhos que atuam como guardiões da região. São cerca de sete milhões de quilômetros quadrados, cobrindo as áreas de diversos países, incluindo Brasil, Peru, Colômbia, Venezuela, Equador, Bolívia e Guiana. Este potencial não está sequer sendo “arranhado” pela economia formal.

Temos hoje um desperdício de geração de riquezas e de espaços para a (inaceitável) destruição do meio ambiente. Como exemplo do descaso, os contratos do DNIT para as instalações portuárias públicas de pequeno porte dos estados do Amazonas, Rondônia e Roraima estão em emergência de acordo com a Portaria nº 366, publicada no Diário Oficial da União no último dia 17. São mais de 30 instalações que ficaram “sem contratos”. Difícil imaginar que não tenha sido apenas descaso.

As hidrovias do Norte do país precisam atrair investimentos. Há bilhões de reais sendo despejados na infraestrutura nacional e quase nada vem para o Norte do Brasil. A história demonstra que não falta potencial na Amazônia. A vastidão territorial e os preceitos constitucionais indicam a necessidade de priorizar o Norte. Entretanto, não vemos ações para mudar o cenário. Qual é a razão para que isso não aconteça? Lanço esta mensagem ao mar da internet e dos jornais, como um apelo às instituições que refletem sobre hidrovias no país. Fico na torcida que as lideranças institucionais façam uma reflexão sobre os potenciais que temos e que podemos ter.

HISTORICAMENTE, AS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA DESEMPENHARAM UM PAPEL CRUCIAL NA CONECTIVIDADE E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA REGIÃO. CEM ANOS ANTES DO PORTO DE SANTOS, JÁ EXISTIA ROTA ATIVA ENTRE MANAUS E LIVERPOOL



BAHIA ECONÔMICA - BA

TAXA SELIC DEVE ATINGIR MAIOR NÍVEL EM QUASE 20 ANOS AINDA EM 2025, DIZ BC

Por João Paulo - 27/01/2025 11:00 - Atualizado 27/01/2025



Os dados divulgados pelo Banco Central através de seu Boletim Focus mostram que os economistas do mercado preveem uma forte puxada na taxa básica da economia nos próximos meses para tentar conter a escalada inflacionária, um fenômeno conhecido como “choque de juros” no jargão financeiro. Atualmente, a taxa Selic está em 12,25% ao ano, após quatro aumentos seguidos. No ranking de juros reais, o Brasil já está na segunda colocação. A projeção dos analistas é de a taxa avance para 13,25% ao ano já na próxima quarta-feira (29), quando se reúne o Comitê de Política Monetária (Copom), formado pela diretoria e presidente da instituição.

Essa será a primeira reunião sob comando do novo presidente do BC, Gabriel Galípolo, indicado ao cargo pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Também será a primeira vez que os diretores indicados por Lula serão maioria no Copom, que define a taxa de juros da economia. “Apesar de ser um nome indicado pelo governo, pelas falas ditas até o momento, parece que teremos uma política monetária [de definição da taxa de juros] muito alinhada com a que era pregada na condução do presidente anterior. Porém, o mercado ainda está de olho em cada decisão tomada e entrevista dada”, avaliou Marcello Carvalho, economista da WIT Invest.

E a previsão dos economistas é de que o juro continuará subindo nos próximos meses, atingindo 15% ao ano em junho de 2025. Se confirmado, será o patamar mais elevado desde meados de 2006, no fim do primeiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Ou seja, em 19 anos. As previsões têm por base informações do próprio Banco Central, que indicou aumentos seguidos na Selic. Mas o mercado prevê elevações além das sinalizadas pela instituição.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 27/01/2025

COM INVESTIMENTO DE R\$2,2 MILHÕES, PREFEITURA DE SALVADOR ENTREGA CONTENÇÃO DE ENCOSTA EM PLATAFORMA

Por João Paulo - 27/01/2025 12:47



A Prefeitura de Salvador realizou nesta segunda-feira (27) a entrega de mais uma obra de contenção de encostas, desta vez na Rua São José, no bairro de Plataforma, no Subúrbio Ferroviário. Com 1.487 metros quadrados de área em solo grampeado, a intervenção foi inaugurada pelo prefeito Bruno Reis e trouxe mais segurança e qualidade de vida para os moradores da região.

Com um investimento de R\$2,2 milhões, a contenção foi construída em concreto projetado, abrangendo ainda sistema de drenagem para reforçar a estrutura. A obra atende a uma demanda antiga da comunidade local, que enfrentava o medo constante de deslizamentos de terra, especialmente durante o período chuvoso. A intervenção não apenas mitiga esses riscos, como também proporciona mais tranquilidade aos moradores.

Em seu discurso, Bruno Reis destacou que a Prefeitura tem entregado ao longo deste verão uma série de contenções de encostas. “Esse trabalho de proteção de áreas de risco acontece ao longo de todos os dias do ano. Desde dezembro, foram seis contenções. Só em 2025, já inaugurei quatro grandes obras como essa. Temos muitas outras ainda em execução e vamos seguir protegendo a nossa cidade, fazendo com que ela seja mais resistente, mais resiliente, para que estejamos mais preparados para as chuvas”, disse.

O prefeito ressaltou que, nos últimos anos, a Prefeitura já protegeu mais de 540 áreas de risco. “O Censo mais recente do IBGE ainda não divulgou esse dado, mas a edição de 2010 apontava que Salvador tinha 1.040 áreas de risco. Só o nosso trabalho protegeu mais da metade delas. Não estamos imunes, porque não há quem resista a muita chuva em pouco tempo, mas com certeza é uma cidade mais resistente, mais preparada para enfrentar as mudanças climáticas”, completou o prefeito.

Francisco Torreão, secretário municipal de Infraestrutura e Obras Públicas (Seinfra), lembrou que a Prefeitura ainda entregará outras contenções de encostas nas próximas semanas. “Temos aí mais 26 obras em andamento e outras 44 em elaboração de projeto. Já temos 548 áreas de risco protegidas na nossa cidade, então os números falam por si”, disse.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 27/01/2025



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

COFCO INVESTE R\$ 1,2 BILHÃO EM TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARA O AGRO

Informações: Globo Rural (27 de janeiro de 2025)



Frota da empresa transporte transporte de grãos e açúcar no Terminal Export Cofco , no Porto de Santos – Foto: COFCO International

A chinesa Cofco International, uma das maiores tradings agrícolas do mundo, investirá R\$ 1,2 bilhão na compra de 979 vagões e 23 locomotivas para expandir sua operação logística no Brasil. A frota transportará caminhões e açúcar até o Terminal Export Cofco (TEC), localizado na STS-11, no Porto de Santos (SP) , por meio da malha da Rumo.

“O projeto visa melhorar a eficiência do transporte ferroviário de grãos e açúcar, prejudicando a dependência do transporte rodoviário e as emissões de carbono associadas. Uma parceria entre as empresas representa um marco importante para a logística nacional, com potencial redução significativa de tráfego nas estradas, aliviando o tráfego e reduzindo o impacto ambiental”, afirmou Fabrício Degani, diretor de logística para a divisão de grãos e oleaginosas da Cofco International não Brasil.

O diretor da Cofco estima que uma nova frota de vagões e locomotivas terá capacidade para transportar por ano 4 milhões de toneladas de grãos e farelo da região Centro-Oeste, onde há armazéns e indústria de esmagamento, e açúcar do interior de São Paulo, onde possui quatro usinas de açúcar, até o Porto de Santos.

Se fosse transportado por rodovia, esse volume exigiria quase 100 mil viagens de caminhão por ano. “Estamos oferecendo foco em soluções mais sustentáveis para fazer a expansão logística”, disse Degani. A Cofco estima que a operação de trens reduzirá em 80% as emissões de gases de efeito estufa na atmosfera, em comparação ao uso de caminhões.

O investimento soma-se aos esportes que a empresa fez na expansão do terminal agrícola STS-11. Em 2022, a companhia venceu o leilão de locação do terminal, que recebe investimento total de US\$ 285 milhões para elevar a capacidade de exportação de 4,5 milhões para 14,5 milhões de toneladas por ano até 2026.

As vagões e locomotivas começam a ser entregues a partir de março, e a frota deve entrar em operação plena até o primeiro trimestre de 2026. As locomotivas serão produzidas pela Wabtec, que tem fábrica em Contagem (MG), e os vagões, pela Greenbrier Maxion, localizada em Hortolândia (SP).

Operação da Rumo

A operação da nova frota da Cofco passa a ser uma carga da Rumo, que já possui uma frota de 33 mil vagões e quase mil locomotivas. “Essa injeção de capacidade da Cofco está super alinhada com o projeto de expansão da Rumo”, afirmou Eudis Furtado, vice-presidente comercial da Rumo. Ele citou uma expansão de malha ferroviária no Mato Grosso, com instalação de 700 quilômetros de malha ferroviária, que cruza o Centro-Oeste e São Paulo até o porto de Santos. “A partir desse contrato com a Cofco vamos expandir a participação dentro do porto de Santos. E estamos contribuindo para melhorar a logística nacional e diminuir o custo Brasil”, completou.

A Cofco descarrega atualmente mais de 110 mil caminhões e mais de 85 mil vagões por ano no Porto de Santos. A expectativa da China é movimentar secretamente 8 milhões de toneladas de grãos, açúcar e farelo de soja no terminal de Santos em 2025. A partir de 2026, com a obra concluída no STS-11 e com a prestação de serviços para terceiros, a entrega no terminal chegará a 14,5 milhões de toneladas de grãos e farelo de soja vindos do Centro-Oeste e açúcar vindo do interior de São Paulo.

A chinesa estima exportar por Santos de 70% a 80% dos produtos que originam no Brasil para exportações. O volume restante continuará sendo embarcado pelo Arco Norte, por terminais com a Hidrovias do Brasil. Degani disse que a Cofco tem planos de expansão nos portos do Arco Norte, mas prefere manter esses investimentos em sigilo por enquanto.

Degani disse que, em 2023, a Cofco movimentou no país em torno de 15 milhões de toneladas de produtos agrícolas e que o volume tende a crescer com a operação do terminal de Santos. A expectativa da empresa é gerar 480 empregos diretos com as obras no terminal.

Em paralelo, a Rumo investe para ampliar a capacidade via Porto de Santos, como a ferrovia Norte-Sul, a ferrovia de Mato Grosso, as obras da Malha Paulista e o terminal do Porto de Santos. Furtado diz que só no projeto de expansão da ferrovia de Mato Grosso uma empresa tem 5 mil trabalhadores trabalhando no projeto. “Ainda temos entre R\$ 3,8 bilhões e R\$ 4,5 bilhões de investimentos [na ferrovia do Mato Grosso] para que a primeira etapa seja concluída, para entrar na operação em 2027”, disse. A Rumo opera quase 13 milhões de quilômetros de malhas ferroviárias no Brasil e transporta mais de 20 milhões de toneladas de soja, milho e farelo por ano até o porto de Santos.

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

Data: 27/01/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

TRUMP QUER RECORRER A PODERES DE GUERRA PARA AMPLIAR USO DE COMBUSTÍVEIS FÓSSEIS

Plano do presidente dos EUA, que declarou 'emergência energética' no país, põe em risco preservação ambiental, ao buscar brechas nas leis que protegem espécies ameaçadas

Por Jennifer Dlouhy e Ari Natter, Em Bloomberg



Ao invocar a segurança nacional e econômica do país, Trump cria as bases para que projetos de energia avancem com uma velocidade sem precedentes — Foto: Bloomberg

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, declarou emergência energética no país, abrindo caminho para recorrer a amplos poderes utilizados em momentos de guerra, que podem passar por cima de leis de proteção ambiental para acelerar a construção de oleodutos, expandir redes elétricas e salvar usinas de carvão que passam por momento de dificuldade.

Ao invocar a segurança nacional e econômica do país, o plano cria as bases para que projetos de energia avancem com uma velocidade sem precedentes — mesmo que isso implique invadir habitats de espécies ameaçadas ou recorrer a poderes geralmente reservados a tempos de guerra.

O presidente instruiu as agências federais a revisar leis e regulamentos, a fim de encontrar brechas para facilitar a produção de mais petróleo, gás natural e eletricidade, bem como aprovar a construção dos oleodutos e linhas de transmissão necessários para transportar essa energia.

A declaração de emergência, que Trump assinou após assumir o cargo na segunda-feira, abre caminho para que ele estenda os limites de segurança nacional para alcançar suas prioridades energéticas, podendo ir além do que o ex-presidente Joe Biden fez para combater as mudanças climáticas. É parte de um esforço contínuo dos presidentes para expandir os limites da autoridade executiva.

— Isso é política de poder em uma era de poder, não de regras — disse Kevin Book, diretor-gerente da consultoria ClearView Energy Partners, em Washington.

Posse de Donald Trump como 47º Presidente dos EUA

Críticos afirmam que a ideia de uma emergência energética contradiz a realidade de uma crescente produção de petróleo e gás. Nos últimos anos, os EUA consolidaram sua posição como o maior produtor de petróleo do mundo, com um volume recorde, que supera o de qualquer outra nação.

Uma das maiores mudanças que Trump está promovendo é acelerar a revisão de projetos por meio de consultas emergenciais à Lei de Espécies Ameaçadas. Geralmente reservada para desastres naturais, como incêndios florestais e furacões, essa medida permite aprovações mais rápidas de projetos que podem prejudicar — mas não pôr em risco completo — a vida selvagem ameaçada.

Trump também ordenou reuniões trimestrais de um comitê formado por altos membros do gabinete, autorizado a aprovar projetos mesmo quando a sobrevivência de uma espécie está em jogo. Esse comitê, conhecido como "God Squad" (Esquadrão de Deus), reuniu-se apenas algumas vezes nas últimas quatro décadas.

— Eles estão vasculhando profundamente para utilizar exceções bastante específicas — disse Noah Greenwald, diretor do programa de espécies ameaçadas do Centro para a Diversidade Biológica. — Esta ordem executiva é uma sentença de morte para ursos polares, galinhas da pradaria, grou americanos e muitas outras espécies à beira da extinção.

Líderes da indústria há muito reclamam que conservacionistas têm usado a Lei de Espécies Ameaçadas para contestar planos de expansão da exploração de petróleo, construção de usinas de energia e abertura de minas. Durante o primeiro mandato de Trump, esforços para proteger o



pássaro tetraz, cujo habitat se sobrepõe a áreas ricas em petróleo, atrasaram planos de expansão de perfuração no oeste dos EUA.

Apoiadores de Trump argumentam que isso irá reequilibrar o processo, acelerando aprovações enquanto ainda garante a proteção das espécies.

— Temos um processo de licenciamento que está demorando muito e tem sido abusado — disse Andrew Black, presidente da Liquid Energy Pipeline Association.

Autoridades da Casa Branca disseram que Trump adotará uma abordagem equilibrada.

— Assim como fez em seu primeiro mandato, o presidente Trump vai liderar em conservação e preservação ambiental, ao mesmo tempo em que promove o crescimento econômico para os americanos, liberando nossa energia, que é muito mais limpa do que o petróleo e gás de países estrangeiros, e reduzindo preços — disse Harrison Fields, vice-secretário de imprensa da Casa Branca.

A maioria dos poderes emergenciais previstos na lei federal foi projetada para interromper rapidamente ações, não iniciá-las. Durante anos, ativistas ambientais sugeriram que esses poderes fossem usados para enfrentar as mudanças climáticas, pressionando Biden a suspender exportações de petróleo bruto, bloquear oleodutos e adotar outras medidas para reduzir emissões de gases de efeito estufa.

Agora, Trump invoca uma crise para liberar mais combustíveis fósseis. As fontes de energia identificadas para tratamento especial se limitam às escolhidas pelo presidente — petróleo, gás, carvão, hidrelétrica, geotérmica e nuclear — enquanto energia eólica, solar e armazenamento de baterias foram deixados de fora.

Trump justificou sua declaração chamando o sistema energético dos EUA de "precariamente inadequado e intermitente" e afirmando que isso "nos deixa vulneráveis a atores estrangeiros hostis e representa uma ameaça iminente e crescente".

Ele argumenta que a crescente demanda por eletricidade, impulsionada pela inteligência artificial, torna a necessidade de ação rápida ainda mais urgente.

— Com a declaração de emergência, posso obter as aprovações eu mesmo, sem precisar passar por anos de espera — disse Trump a líderes mundiais e executivos em Davos na quinta-feira.

Trump já tentou usar táticas semelhantes antes. Durante seu primeiro mandato, autoridades consideraram usar poderes da era da Guerra Fria para direcionar compras governamentais de energia e capacidade de geração de usinas de carvão que passavam por dificuldades, numa tentativa de evitar seu fechamento.

Desta vez, o presidente ordenou uma avaliação da capacidade do Departamento de Defesa de adquirir e transferir "a energia, eletricidade ou combustíveis necessários para proteger o território e conduzir operações no exterior". Ele também pediu que agências corrigissem quaisquer vulnerabilidades, mesmo que isso significasse recorrer a poderes emergenciais de construção militar normalmente reservados para tempos de guerra.

A medida pode se estender para além de bases militares, atingindo potencialmente oleodutos que fornecem diesel para navios no porto de Nova York ou caminhões em depósitos de munição em todo o país, de acordo com fonte próxima ao plano, que pediu anonimato por ser uma deliberação privada.

Oleodutos e refinarias de propriedade privada que fornecem combustível ao setor militar podem ser objeto de melhorias ou ampliação da capacidade. E, como quase todas as bases militares dos EUA estão conectadas a redes elétricas civis, estas também podem ser incluídas no plano.

Apoiadores do plano dizem que ele agilizará análises burocráticas e permitirá a rápida construção de infraestrutura essencial.

Trump está até mesmo se inspirando no plano de Biden. Nos últimos três verões, Biden emitiu isenções emergenciais para permitir a venda generalizada de gasolina E15, com maior teor de etanol. Agora, Trump recomenda fazer o mesmo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/01/2025

SALDO DE CRÉDITO SOBE 10,9% EM 2024 E REFORÇA CENÁRIO DESAFIADOR PARA COPOM DE GALÍPOLO

BC já vinha manifestando preocupação com a evolução surpreendente do mercado de crédito

Por Thaís Barcellos — Brasília



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo — Foto: Raphael Ribeiro/BCB

O saldo de operações de crédito no sistema financeiro nacional cresceu 10,9% em 2024, após um aumento de 8,1% em 2023, mostram dados do Banco Central divulgados nesta segunda-feira. A expansão superou ligeiramente a projeção do BC, que apontava uma alta de 10,6% no ano passado, e reforça a surpresa com a evolução do mercado de crédito, mesmo com os juros elevados.

Esse cenário evidencia o tamanho do desafio que o novo presidente do BC, Gabriel Galípolo, terá no comando do Comitê de Política Monetária (Copom) para esfriar a economia e voltar a cumprir a meta de inflação, após o estouro em 2024. A meta é de 3,0% com intervalo de tolerância de 1,5% a 4,5%. No ano passado, o IPCA foi de 4,83%.

A primeira reunião do Copom sob a liderança formal de Galípolo começa nesta terça-feira. A expectativa é de que o BC cumpra o prometido em dezembro e eleve a taxa Selic de 12,25% para 13,25% ao ano. A escalada deve seguir em março, para 14,25% ao ano.

"Acompanhando a atividade, os mercados de crédito e, principalmente, de capitais também têm surpreendido ao longo do ano, com crescimento de volume acima do que era esperado, apesar de taxas de juros elevadas. Ressalta-se que, apesar da resiliência da atividade, um ambiente de alta de juros, com nível de inadimplência e comprometimento de renda elevados, requer cautela e diligência adicionais na concessão de crédito", disse o BC, na ata do Copom de dezembro.

Detalhamento

Em relação ao crédito total em 2024, o saldo de operações para famílias avançou 9,1%, abaixo da projeção da autoridade monetária, de 10,8%. Já o estoque de crédito para as empresas subiram 12,1%, muito acima do esperado pelo BC (8,8%).

O saldo de crédito livre, modalidade sobre a qual a política monetária atua, avançou 10,6%, também um pouco acima da previsão do BC, de 10,4%. No crédito direcionado, que tem juros subsidiados, o crescimento no ano passado foi de 11,4%, contra 10,8% da estimativa do BC.

As concessões de crédito avançaram 15,4% em 2024, composto por um aumento de 16,1% nas contratações para as famílias e 9,3% para as empresas. No crédito livre, o crescimento foi de 16,1% (18% para as famílias e 14,6% para as empresas).

Sobre a taxa de juros média, o resultado mostrou um aumento de 0,5 ponto percentual no ano, de 28,2% para 28,7% ao ano, com um efeito maior do avanço das taxas médias do crédito direcionado, de 10,1% para 10,9%. Já o juro médio no crédito livre aumentou de 40,6% para 40,8% ao ano.

No crédito livre para famílias, contudo, houve uma queda de 53,9% ao ano para 53%, enquanto para empresas subiu de 21,1% para 22,1% ao ano.

Já a inadimplência no crédito total caiu 0,2 ponto percentual em 2024, de 3,2% para 3,0%. No crédito livre, a queda foi maior, de 4,5% para 4,1%.

Economia aquecida

O chefe adjunto do Departamento de Estatísticas do BC, Renato Baldini, afirmou que os dados indicam que o aumento de juros talvez não tenha sido suficiente para reduzir o apetite por crédito de empresas e famílias.

— Claro que tem a ver com o estágio atual da economia, que está aquecida e tem justificado uma demanda de crédito que se mantém aquecida, apesar da alta da taxa de juros.

Baldini ainda disse que o desempenho das concessões ainda aponta um crescimento à frente, "talvez em um ritmo um pouco mais moderado do que em meses anteriores".

Segundo a economista Isabela Tavares, da Tendências Consultoria, os dados de crédito de 2024 reforçam o cenário de atividade aquecida ano passado, com crédito sendo um importante propulsor.

— Para o BC é um quadro que reforça sim o comentário de que a atividade está forte e isso pode pressionar inflação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/01/2025

MONTADORAS BRASILEIRAS ESTUDAM PROCESSO ANTIDUMPING CONTRA EMPRESAS CHINESAS

Análise da Anfavea ocorre às vésperas do início da produção de duas gigantes orientais no país: a GWM pretende inaugurar fábrica em maio, enquanto a BYD deve iniciar produção no segundo semestre

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



Carros elétricos da BYD em porto chinês: hoje empresa exporta para o Brasil, mas vai iniciar a produção na Bahia em 2025 — Foto: AFP

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) está conduzindo estudos de mercado para avaliar a possibilidade de abrir um processo de antidumping contra montadoras chinesas. O dumping é uma prática comercial abusiva e ocorre quando uma empresa vende seus produtos por um preço abaixo do custo como forma de eliminar concorrentes.

Entre os associados da entidade, há empresas como Stellantis (fabricante da Fiat), General Motors (GM), Ford e Volkswagen. O presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, afirmou em nota que defende a livre concorrência e a prevenção de práticas que prejudiquem o mercado automotivo brasileiro.

Os estudos da Anfavea acontecem às vésperas do início da produção de duas gigantes chinesas no país. A chinesa GWM (Great Wall Motors) pretende inaugurar sua fábrica na cidade de Iracemápolis, interior de São Paulo, em maio. A produção voltada para o mercado nacional deve iniciar no começo do segundo semestre, enquanto a BYD (Build Your Dreams) planeja começar a operar sua fábrica em Camaçari, na Bahia, ainda no primeiro semestre.

Reportagem deste mês publicada no GLOBO mostrou que outras montadoras chinesas — como Neta, GAC e Omoda/Jaecoo — pretendem produzir no Brasil entre 2026 e 2030, o que preocupa a Anfavea. Leite disse, na época, que a importação de veículos deixou a balança comercial do setor negativa em 2024, o que não ocorria desde 2021.

Dados da entidade mostram que a China respondeu por 10% nas importações brasileiras de veículos entre janeiro e novembro de 2023 (com 32.180 unidades), percentual que subiu para 26% em 2024 (105.763). A Anfavea quer a elevação do Imposto de Importação para 35% para estimular as montadoras já instaladas no país, que planejam investir R\$ 150 bilhões até 2030.

Procurada, a BYD negou qualquer prática de dumping na venda de veículos no Brasil. “Nosso foco está em oferecer produtos de qualidade e sustentáveis, alinhados às normas de mercado e legislações vigentes”, afirmou a empresa.

A BYD também disse estar comprometida com o desenvolvimento da indústria automotiva brasileira, que “foi deixado em segundo plano pelas montadoras tradicionais que tentam de todas as formas utilizar artimanhas para esconder a falta de competitividade”.

Já a GWM disse ver a possibilidade de abertura de processo com “tranquilidade”, já que segue as regras internacionais e a legislação brasileira para comércio exterior.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 27/01/2025

EMBRAER OBTÉM FINANCIAMENTO DE R\$ 2,1 BI DO BNDES PARA EXPORTAR DEZESSEIS AVIÕES PARA OS EUA

Aquisição dos modelos E-175 foi feita pela companhia Republic Airways, que opera linhas regionais
Por O GLOBO — São Paulo



Em dezembro, a Embraer já havia duas outras linhas de crédito do BNDES para exportação de aeronaves — Foto: ASUYOSHI CHIBA / AFP

Com um financiamento de R\$ 2,1 bilhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a Embraer vai exportar dezesseis aviões modelo E-175 para a companhia aérea americana Republic Airways. O anúncio aconteceu nesta segunda-feira.

A Republic Airways, que opera as marcas American Eagle, Delta Connection e United Express, atua exclusivamente com aeronaves da fabricante brasileira. São pelo menos 200 unidades Embraer E-170 e E-175 operando pela empresa em linhas áreas regionais nos Estados Unidos e no Canadá. A Republic Airways opera 900 voos diários, conectando 80 cidades.

Recentemente, a fabricante de aviões brasileira obteve outros financiamentos do BNDES para exportação de aeronaves. Em dezembro passado, o banco de fomento aprovou um financiamento de R\$ 1,1 bilhão para a exportação de oito jatos da Embraer para a Azorra, empresa americana especializada em arrendamento de aeronaves.

Também em dezembro, a companhia obteve R\$ 200 milhões para a Eve, subsidiária da Embraer que desenvolve “carros voadores”, os chamados eVTOLs (sigla em inglês para “veículo elétrico de pouso e decolagem vertical”),

Este novo financiamento foi obtido pelo BNDES Exim Pós-Embarque e cobrirá uma parcela do investimento total da companhia aérea. As aeronaves serão entregues pela Embraer ao longo de 2025, e a Republic assumirá o compromisso de pagar ao BNDES em dólares.

“O histórico apoio do BNDES à Embraer contribuiu para transformar a empresa em uma das líderes globais da indústria aeroespacial”, afirmou em nota o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

Desde 1997, ano do primeiro financiamento do BNDES à Embraer, já foram emprestados aproximadamente US\$ 26 bilhões para a exportação de mais de 1.300 aeronaves da fabricante. O BNDES complementa o financiamento feito pelo capital privado.

“O apoio estratégico do BNDES, com diversas alternativas de financiamento, possibilita à Embraer concorrer no mercado externo em igualdade de condições com nossos concorrentes”, disse em nota o presidente e CEO da Embraer, Francisco Gomes Neto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/01/2025

EMPRESÁRIOS DA INDÚSTRIA MOSTRAM PESSIMISMO, DEPOIS DE UM ANO E MEIO EM PATAMAR OTIMISTA

Por Luciana Casemiro



Índice de Confiança do Empresário Industrial Fluminense (Icei-RJ) cai abaixo dos 50 pontos, aponta Firjan — Foto: Canva

Após um ano e meio se mantendo em patamar otimista, de julho de 2023 a dezembro de 2024, o Índice de Confiança do Empresário Industrial Fluminense (Icei-RJ) caiu abaixo dos 50 pontos (48,6) em janeiro, o que indica pessimismo no setor. Em janeiro do ano passado, o indicador registrava 55,2 pontos. O ciclo de alta de juros, as incertezas da política fiscal e o dólar em patamar mais elevado contribuem para esse cenário.

- A indústria que depende do consumo interno está tendo dificuldades diante do ambiente macroeconômico. Um exemplo é o segmento de bens duráveis, que é mais sensível ao crédito. Para os próximos meses, diante de uma piora nas expectativas com relação à economia, muitos empresários acabam adiando investimentos e contratação de mão de obra - afirma o gerente de Estudos Econômicos da Firjan, Jonathas Goulart.

Segundo a Firjan, todos os indicadores tiveram recuo. O mesmo cenário foi apontado pelo Índice de Confiança do Consumidor, divulgado também nesta segunda-feira, pelo FGV Ibre, que também indica pessimismo. No caso da indústria, o pior resultado foi apurado na avaliação das condições atuais da economia brasileira, que teve 33,9 pontos, o que aponta grande pessimismo. A avaliação da economia fluminense foi um pouco melhor, 37 pontos. Já em relação ao desempenho das empresas, foi de 47,3 pontos, ainda em campo negativo.

Pacto da Equidade Racial, que reúne signatárias como Ambev, Bayer e Vale, não vê recuo nas políticas de diversidade no Brasil

Na análise das expectativas, o resultado já aparece em campo positivo (51,3 pontos), puxado pela confiança dos empresários na atividade empresas (56,4). Apesar da melhora na visão de futuro do setor, chama atenção o fato de as perspectivas em relação à economia do país e do estado se manterem em patamar considerado pessimista: 39,8 e 42,3 pontos, respectivamente.

- A expectativa relacionada à empresa está no menor patamar desde julho de 2023. No entanto, é o único componente com resultado positivo na pesquisa. Diante do contexto econômico, isso demonstra que parte dos empresários ainda está confiante resiliência do negócio - explica Goulart.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/01/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MONTADORAS TRADICIONAIS VÃO ENTRAR COM PROCESSO ANTIDUMPING CONTRA EMPRESAS CHINESAS, COMO BYD E GWM

Principal alvo são os veículos elétricos, mas serão incluídas também marcas que vendem caminhões, ônibus e máquinas agrícolas e rodoviárias; GWM e BYD negam irregularidades; ABVE diz que prestará todas as informações

Por Cleide Silva

Montadoras mais antigas com fábricas no Brasil vão entrar, nos próximos dias, com pedido de averiguação de prática de dumping contra empresas chinesas que estão comercializando veículos importados no País. O principal alvo são os automóveis, mas serão incluídas também marcas que vendem caminhões, ônibus e máquinas agrícolas e rodoviárias.

O processo deve ser enviado ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que representa 25 montadoras do setor. Embora envolva vários segmentos, os principais alvos são a BYD e a GWM.

As duas chinesas que vão inaugurar fábricas no País neste ano venderam, respectivamente, 76,8 mil e 29,2 mil elétricos e híbridos em 2024. Os dois volumes representam 60% de todos os eletrificados que vieram de fora e 22,7% de todos os veículos importados no período.

A GWM informa ver a ação com tranquilidade, pois age seguindo as regras internacionais e a legislação brasileira para comércio exterior. Em nota, a BYD negou qualquer prática de dumping na venda de veículos no Brasil e destacou que está construindo em Camaçari, na Bahia, o maior complexo industrial da companhia fora da China. "Estamos comprometidos com o desenvolvimento da indústria automotiva brasileira que, por décadas, foi deixado em segundo plano pelas montadoras tradicionais que agora tentam de todas as formas utilizar artimanhas para esconder a falta de competitividade."

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/01/2025

SE TRUMP DIMINUIR FUNDOS PARA TRANSIÇÃO CLIMÁTICA, OUTROS ATORES VÃO INVESTIR, DIZ EXECUTIVA DO CAF

Estefânia Laterza diz que o Brasil terá o que mostrar na COP-30 e o evento não perderá importância, mesmo com a saída dos EUA dos Acordos de Paris

Por Ricardo Grinbaum



Entrevista com

Estefânia Laterza de Los Rios - Representante do CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe) no Brasil

A guinada americana em relação à política ambiental com a volta de Donald Trump ao poder vai afetar, mas não vai tirar a importância da COP-30, a Conferência da ONU sobre mudanças climáticas, que será realizada em novembro, em Belém. A opinião é de Estefânia Laterza de Los Rios, representante do CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe) no Brasil. "A COP não vai perder momento, mesmo num cenário que parece diferente do que a gente tinha há quatro meses", diz Estefânia. Com mais de US\$ 50 bilhões (R\$ 296 bilhões) em ativos, o CAF se apresenta como "o Banco Verde da América Latina".



À frente do escritório brasileiro do CAF, Estefânia está em contato direto com governos, bancos, investidores e empresas para financiar projetos de transformação energética e desenvolvimento sustentável no País. Para ela, a saída dos EUA dos Acordos de Paris (tratado internacional de combate às mudanças climáticas) deve ser compensada por uma mobilização internacional. “Se o presidente Trump estiver com essa ideia de diminuir os fundos para financiamento internacional, teremos outros atores internacionais importantes que podem colocar mais recursos.” Outros países, como Brasil, Índia e China, têm mostrado ambição maior na questão climática, diz Estefânia.

Criado na região andina em 1968, o CAF cresceu e hoje é formado por 20 países da América Latina, além de Portugal, Espanha e 13 bancos privados latino-americanos. Desde 2022 o CAF decidiu que 40% de suas operações deveriam ser “verdes”, ou seja, que contemplassem práticas ligadas à sustentabilidade.

No Brasil, diz Estefânia, o percentual já passou de 40% e a ambição é chegar a 100%. O banco financia a implantação do primeiro teleférico em bairros carentes de Salvador, projetos de economia azul (uso de recursos do mar) em Fortaleza, obras de infraestrutura resilientes a enchentes em Porto Alegre e a transformação digital em Belém.

Na entrevista ao Estadão, dada antes da posse de Trump, ela fala sobre a COP e sobre como vê as estratégias do Brasil em preservação do meio ambiente e no uso de energias limpas. Ela diz que o Brasil tem capacidade de atrair recursos para financiar seus projetos de transição climática por ter um grande mercado e atrair o interesse de muitos fundos internacionais. Estefânia acredita que o País está fazendo a sua parte em ações relacionadas à mudança climática. “O Brasil vai ter muito o que mostrar na COP”, diz ela:

O cenário internacional mudou muito nos últimos meses depois da realização da COP 29 e da eleição de Trump. Qual a perspectiva para a COP-30, que será realizada no Brasil em novembro?

O cenário político tem mudado, mas o cenário global, no que tem a ver com a COP, não mudou muito. Talvez o presidente Donald Trump consiga tirar de novo os Estados Unidos dos Acordos de Paris (tratado de mudanças climáticas assinado em 2015). Mas outros países, com novas lideranças, como o Lula 3, querem ter uma missão maior relacionada aos Acordos de Paris. Esse nível de ambição já se viu refletido em muitas atividades e eventos internacionais. Nós vemos o Brasil, uma China e uma Índia muito decididos a se envolver com a ação climática e não apenas com a ação climática desconectada de outras questões muito importantes, como é o financiamento internacional, mas super conectadas. O sucesso da presidência pro-tempore do Brasil no G-20 foi recolocar no centro da discussão questões como a mudança climática, a fome e a pobreza, mas vinculadas com as finanças internacionais.

E se houver redução de recursos?

Se o presidente Trump estiver com essa ideia de diminuir os fundos para financiamento internacional, teremos outros atores internacionais importantes que podem colocar mais recursos. Um exemplo é o que está sendo feito na transformação energética. Se os Estados Unidos falarem que nos próximos anos não vão fazer parte desse esforço, é a palavra de um governo, não é da sociedade inteira. Tem Estados, como a Califórnia, que continuaram a fazer esforços relacionados à mudança climática mesmo quando os EUA estavam fora. Então, acho que vai ter um impacto, mas será compensado pela decisão de outros atores de se envolver de uma maneira mais profunda nesses compromissos tão importantes. Não são apenas os países em desenvolvimento, como os da América Latina, mas também os países que estão no Norte, que estão sofrendo com a mudança climática. A COP não vai perder momento, mesmo num cenário que parece ser diferente daquele que a gente tinha há quatro meses.

O Brasil vai ter o que mostrar em termos de preservação do meio ambiente e transição energética na COP 30?

O Brasil está fazendo esforços enormes em transição energética, em compromissos com a redução da criminalidade que tem a ver com delitos ecológicos e para trazer investimentos. Também definiu

na COP-29, em Baku, compromissos para reduzir as emissões de carbono. Sediara COP-30 é uma oportunidade para mostrar que esses compromissos de que sempre falam o presidente Lula e todos os ministros não são apenas retóricos. São esforços que estão sendo feitos não só pelo governo, mas também pelo setor privado e pelos Estados. Atinge todas as localidades do País, o Brasil tem muito a mostrar. Não estão só falando de planos a desenvolver, mas estão trabalhando muito com a gestão de recursos. Esses recursos estão sendo utilizados para financiar a transformação energética, que é muito importante. O Brasil é um dos países líderes em transformação energética. E está acontecendo uma coisa super importante que tem a ver com inovação e tecnologia.

Qual é o avanço?

A tecnologia está avançando muito rápido. Estão conseguindo avançar na detecção e no mapeamento de todas as espécies e das quantidades de diferentes tipos de ambientes que você tem no Brasil. Hoje, com um aplicativo, você consegue fazer uma medição muito mais rápida, uma radiografia certa do momento. E isso permite ter uma rastreabilidade e essa rastreabilidade é imprescindível para você conseguir essa mobilização de recursos. Há cinco anos você não tinha nem 10% dessas tecnologias. O País está fazendo as coisas do melhor jeito possível e tem que mostrar isso. Vai ser muito legal levar as delegações dos países para viver a Amazônia, onde essas mudanças estão acontecendo. Precisamos avançar nesse cuidado da floresta e não podemos pedir para o Brasil ser o único a aportar recursos. Colocar a COP lá vai ser uma pressão extra para garantir o reforço dos compromissos dos países não apenas em descarbonização, mas também para facilitar o fluxo de capitais. Temos de colocar US\$100 bilhões por ano.

O grande tema da COP-29 foi a disputa por recursos para financiar os projetos de preservação e transição energética, Na COP-30 haverá mais oferta de dinheiro para os países em desenvolvimento tocarem seus programas?

O problema maior é a falta de transparência para fazer uma contagem do que está sendo direcionado para esses programas. Você precisa ter transparência e rastreabilidade desse dinheiro para saber que ele está chegando onde tem de chegar. Precisa trabalhar mais nos indicadores para saber se esse dinheiro está chegando onde tem de chegar. É preciso avançar nos indicadores para medir os resultados. E tem uma questão muito importante. Muitas vezes esses fundos são colocados à disposição, mas não se consegue usar por causa da burocracia. Tem um trabalho muito importante. Certos fundos têm de procurar, de um jeito certo de chegar onde têm de chegar para fazer a diferença que a gente está esperando. O cenário ainda é muito incerto. Não tem essa transparência, essa rastreabilidade para saber se os recursos verdadeiramente existem e estão sendo colocados onde são necessários.

Os relatórios do CAF mostram que o Brasil já tem uma matriz energética privilegiada e está avançando. No entanto, essa transição é muito cara. Vai ter dinheiro para os projetos de transição climática do Brasil?

Achamos que sim. É um grande desafio, mas também tem muitos recursos porque a transformação energética é um bom negócio. O Brasil tem uma vantagem, tem escala, 85% das pessoas moram em cidades. É um território com um potencial enorme. Tantos recursos naturais e financeiros despertam o interesse do mundo inteiro em trabalhar aqui, mesmo que o País não tenha grau de investimento (nota de risco mais segura para investidores). Nós achamos que vai ter dinheiro. Agora, é muito difícil

falar de quanto seria o custo total dessa transformação. Você não sabe o custo dos componentes, como vai estar daqui a dois, cinco, dez anos. Mas no momento em que você tem uma alta taxa de urbanização, uma grande escala, existe um grande interesse, um grande apetite, dos fundos internacionais pelo Brasil. O Brasil não deveria ter um problema de recursos. O problema aí é outro. É de preparação internacional para conseguir captar esses recursos para financiar essa transição energética. Mas esse é um bom negócio. É muito diferente de quando você tem de tentar levar para frente atividades que não supõem uma renda. Você não está fazendo investimento, só gastos.



Estefânia Laterza, executiva do CAF Foto: Reprodução via [twitter/x/@stefanialat](https://twitter.com/stefanialat)



Quais são as principais apostas do CAF em projetos de sustentabilidade no Brasil?

A partir de 2022, nós, trabalhamos uma nova estratégia corporativa, bem inovadora. Decidimos que o CAF tinha de ser um banco 'verde'. Essa palavrinha verde muda completamente o escopo de nossas operações. Colocamos uma meta: chegar a 2026 com 40% das operações com critérios 'verdes'. No Brasil já atingimos esse patamar e queremos chegar a 100%. Tentamos trabalhar desde quando você começa a conversa de uma operação de crédito. No ano passado, por exemplo, tivemos a operação de Porto Alegre, depois das enchentes. Todo o dinheiro desse programa será voltado a construir infraestrutura com resiliência, para não passar de novo pelos problemas que vimos em 2023. Também estamos bem focados em trabalhar na transformação digital em cidades como Caxias do Sul e Belém. Pessoas em condição de vulnerabilidade vão conseguir acessar serviços, como telessaúde, telemedicina, por aplicativos.

Como é a atuação do CAF no Brasil?

Para alguém começar a trabalhar hoje, o Brasil não é simples. O País tem uma burocracia muito particular, demora até entender como funciona a máquina. O CAF tem essa experiência. Nós trazemos recursos para o Brasil e fazemos com que o acesso ao dinheiro seja mais rápido. Os fundos não precisam vir e abrir escritório no Brasil. Trabalhamos muito focados em operações do setor privado. Só com obra pública não conseguimos chegar tão fundo quanto a gente quer. Trabalhamos com bancos de desenvolvimento e bancos privados. Mobilizamos recursos de um monte de atores que querem trabalhar no Brasil, mas não acham a maneira de trabalhar. Agora estamos participando do Eco Invest (programa do governo para atrair recursos para a transformação ecológica), esse fundo enorme que vai financiar projetos de resiliência climática, adaptação e mitigação. Estamos acompanhando esse desejo de o Brasil ser cada vez mais verde, resiliente e sustentável.

Um relatório do CAF cita que o Brasil avançou muito rapidamente em energia eólica e solar, de 10% para 20% da matriz. Qual a perspectiva para a frente e como é que vocês enxergam esse potencial no Brasil?

É um potencial imenso. Em pouco tempo, cresceu muito no Brasil, eólica sobretudo. É um tipo de energia de produção relativamente barata. É a mesma coisa que acontece com a energia hidrelétrica, que hoje é uma coisa normal no Brasil, mas nos anos 40, 50, 60 não era. A energia eólica é, nos anos 2000 a mesma coisa que foi a hidro nos anos 70. Então, o Brasil está evoluindo muito rápido, tem muito incentivo para isso, mas, o mais importante, tem o apetite do lado dos capitais. Está dando certo. Esses mercados vão continuar crescendo, o limite será dado pela demanda. O governo está fazendo muito bem, está apoiado com políticas de incentivo, que é o melhor que pode fazer, mas deixando o capital privado fazer as suas coisas. É uma fórmula que está dando muito certo aqui no Brasil.

O Brasil tem projetos gigantescos, bilionários, em hidrogênio verde, mas há dúvida se eles vão ser de papel. Eles são viáveis?

Estamos com dúvidas ainda. O Ceará procurou o CAF para tratar de projetos, mas ainda não tivemos muitos avanços. Todo mundo fala de investimentos milionários, mas ainda não houve uma materialização dos projetos.

A sra. acredita na viabilidade do hidrogênio verde?

Eu acredito muito na viabilidade desse negócio. Trabalhei muito com uma empresa que está fazendo investimento no meu país, o Paraguai. Nesse momento ela está investindo em uma etapa intermediária do negócio. Você tem o eletrolisador, a máquina que produz o hidrogênio, mas ela tem um processo intermediário, que é a produção de amônia verde. A amônia verde é a base para a produção de fertilizantes. Mesmo se não der certo a longo prazo a produção de hidrogênio, por questão de preço, você tem esse produto intermediário em países agrícolas. Regiões agrícola da Argentina, do Paraguai estão precisando muito de fertilizantes. Esse processo intermediário já pode fazer valer a pena.

O que falta para o hidrogênio verde ser viável?

Vai depender muito da questão de valor. Por que o petróleo continua sendo a principal fonte de energia para os países? É uma questão de valor. Para você prospectar, explorar e transportar você precisa de toda uma infraestrutura, de investimentos que levam muito tempo. Então ela ainda é mais barata que a energia solar para algumas coisas, do que a biomassa para determinadas indústrias. Essa transformação vai depender muito dos incentivos e da evolução dos preços na produção desses tipos de energia. O que tem de bom o hidrogênio verde? Ele pode ser usado para transporte. Um exemplo é a Volvo. A Volvo tinha falado que até 2030 ia migrar para sua matriz para carros elétricos, mas a empresa anunciou que interrompeu o processo pensando que talvez não seja energia elétrica. Não é que eles tenham dúvida que vão substituir o petróleo. Mas tem dúvidas sobre qual energia vai usar. O hidrogênio verde poderia ser mais barato que a energia elétrica. Mas vai depender das condições de transporte que você tenha do hidrogênio, se vai ter tecnologia para produzir e transportar o combustível. Tem de esperar mais um pouco até que seja fechado esse capítulo para tomar decisões. O Brasil está fazendo o melhor que pode fazer, que é desenvolver um plano e estar conectado aos centros de pesquisa internacionais.

Há uma polêmica no Brasil sobre qual caminho seguir na indústria automobilística. O Brasil deve apostar em carros híbridos ou elétricos?

O Brasil está indo com uma linha certa. Estou muito impressionada como as pessoas estão indo para os híbridos. Mesmo aqui no escritório as pessoas já compram híbridos. Acho que ainda o elétrico não está tão claro. As pessoas acham que vão arriscar muito se forem para um carro totalmente elétrico. Talvez o futuro não seja 100% elétrico. O elétrico tem um grande problema, que é a disposição final da bateria. A gente ainda não sabe como vai lidar com esse passivo ambiental. Se você começa com uma produção massiva de carros elétricos, a pergunta é o que você faz com essas baterias depois de 15 anos. Vai continuar sendo uma grande incógnita e que a gente vai precisar dar uma resposta. Além disso, a maioria das pessoas precisa olhar para seu bolso.

Nem todo mundo consegue gastar R\$ 200 mil em um carro elétrico. No nosso caso, nós vamos continuar investindo em grandes projetos e programas com tudo que seja menos contaminante, que não contribua tanto para aumentar a pegada do carbono, mas não somos nós que vamos dizer para o País que tem de ir para carro elétrico ou não. Sempre que a gente puder, com algum produto, influenciar para migrar para uma fonte mais limpa, vamos fazer, mas não podemos forçar o País ou nossos clientes a irem para uma direção incerta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/01/2025

LULA QUER SE REUNIR COM 'ATACADISTAS E DONOS DE SUPERMERCADOS' PARA BAIXAR PREÇO DOS ALIMENTOS

Em vídeo publicado no domingo, 26, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse que fará “quantas reuniões forem necessárias para tomar todas as decisões” que garantam a queda dos preços

Por Redação

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) disse que vai se reunir com atacadistas, donos de supermercados e produtores para “encontrar uma solução” que permita baratear o preço dos alimentos, situação ligada à “alta do dólar” e a “fatores climáticos”.



Camargo/Agência Brasil

A alta dos preços está relacionada também à “capacidade de compra do povo”, afirma o presidente. “Na hora que há um aumento na demanda, que o povo pode comprar mais, os vendedores aumentam os preços”, declarou Lula no domingo, 26, em vídeo publicado pela primeira-dama Janja.

Presidente Lula quer conversar com supermercados e atacadistas para tentar encontrar soluções para o elevado preço dos alimentos Foto: Marcelo

“Vamos fazer muitas reuniões com atacadistas, com donos de supermercado, com produtores, para que a gente encontre uma solução para garantir que a comida chegue mais barata de acordo com o seu poder de compra”, continuou afirmando que serão feitas “quantas reuniões forem necessárias para tomar todas as decisões”.

Economistas preveem que a inflação dos alimentos deverá diminuir em 2025. Na sexta-feira, 24, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, afirmou que Lula enfatizou que o governo não tomará nenhuma medida heterodoxa para controlar o preço dos alimentos no País, como “congelamento de preços, tabelamento ou fiscalização nos supermercados e nas feiras”.

Segundo o ministro, o governo manterá um diálogo com produtores, redes de supermercados e frigoríficos sobre sugestões de como garantir a redução nos preços dos alimentos. A ideia é criar essa ponte com o mercado que, segundo ele, é “onde os preços se realizam”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/01/2025

PREÇO DOS ALIMENTOS: VAI CAIR MESMO OU É SÓ PROMESSA? VEJA O QUE DIZEM OS ECONOMISTAS

Safra recorde e dólar menos pressionado por trégua de Trump com a China levam à previsão de uma alta menor nos preços; 2026 depende de credibilidade de política fiscal

Por Mariana Carneiro e Ivo Ribeiro

BRASÍLIA E SÃO PAULO - Economistas preveem que a inflação dos alimentos deverá moderar em 2025, e o governo Lula, ainda que tenha se mobilizado para o problema, tem pouco a ver com isso. A expectativa é que dois elementos tenham influência direta sobre os preços nos supermercados: a safra recorde de grãos, cuja colheita começa neste trimestre, e a queda recente da moeda americana. Os dois fatores deverão fazer com que a inflação dos alimentos saia da casa dos 8%, em 2024, para algo em torno de 6% neste ano.

O número ainda é elevado e reflete uma herança inflacionária do ano passado, assim como o de uma demanda por consumo aquecida. Ao longo do ano, a expectativa é a de que o crescimento da economia perca fôlego com o aumento da taxa de juros (Selic), reduzindo a demanda e, com ela, a pressão sobre a inflação.

Para 2026, ano de eleição presidencial, economistas afirmam que é preciso obter mais informações sobre o ajuste fiscal prometido pelo governo Lula. O adiamento no acerto das contas e a perda de confiança no novo arcabouço fiscal, aprovado em 2023, fizeram o dólar disparar 27% no Brasil em 2024. Isso teve impacto nos insumos agrícolas, matérias-primas e alimentos com preços determinados por cotações no mercado externo, como soja, milho e carnes.



Lula se reuniu com ministros na sexta-feira, 24, para discutir medidas para conter a alta da inflação dos alimentos Foto: Wallisson Breno / Presidência da República

Neste ano, há uma trégua provocada por um início do governo Donald Trump menos beligerante contra a China, o que vem provocando uma desvalorização global do dólar. Em janeiro, a moeda americana caiu mais de 4% frente ao real. Mas não se sabe quanto tempo vai levar até Trump mudar de ideia.

Para o dólar ajudar a baixar os preços dos alimentos no Brasil, dizem analistas, será preciso que o governo Lula mostre avanços na política fiscal, o que tem sido um fator doméstico de alta da moeda americana.

Na sexta-feira, o chefe da Casa Civil, Rui Costa, afirmou que o governo vai avaliar a redução de tarifas de importação de alguns alimentos, a exemplo do milho, para frear as remarcações de preços

no País. No dia anterior, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que sua equipe vai trabalhar para reduzir os custos do vale-alimentação e do tíquete refeição, e descartou subsídios ou redução de impostos. São duas medidas anunciadas pelas autoridades após o presidente Lula pedir aos ministros ações rápidas para conter a inflação dos alimentos.

O aumento dos preços nos supermercados não é um fenômeno recente, tanto que o próprio presidente se reuniu com representantes do setor de alimentos e de varejo para debater medidas que poderiam ser adotadas. Dessa reunião, realizada em novembro, emergiram ideias como a mudança na data de vencimento dos produtos e a autorização para supermercados venderem remédios sem receita, o que não foi encampado pelo governo.

Durante a semana, o presidente da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) chegou a mencionar a possibilidade de instalar pontos de venda de alimentos estatais nas periferias, mas a ideia não chegou à mesa de Lula, segundo Rui Costa.

Importação é vista como medida sem impacto efetivo

Economistas consultados pelo Estadão veem com ceticismo a capacidade de essas iniciativas terem influência efetiva na inflação dos alimentos e preveem que a moderação ocorrerá mais por efeitos de mercado.

Sergio Vale, economista-chefe da MB Associados, observa que o Brasil é um grande exportador de alimentos, a preços competitivos, o que indica que qualquer ação para ampliar a importação de alimentos não será relevante.

“Pode marginalmente ter algum efeito, mas não é algo que mude a tendência nos preços dos alimentos, como uma safra forte ou uma apreciação cambial, com influência em grupos relevantes, como carnes, soja e grãos”, afirma.



Economistas veem com ceticismo medidas do governo Foto: OBSON FERNANDES/ESTADÃO

Fábio Romão, da consultoria LCA, vai na mesma linha e acrescenta que qualquer iniciativa de influenciar o funcionamento dos mercados será mal-recebida.

“As diversas medidas de intervenção, como controle de preços, pegam muito mal e sabemos que são coisas que não funcionam. Pode mexer com a credibilidade do governo, mexer com o câmbio. O tiro sai pela culatra. Fizemos bem em afastar as possibilidades de uso desses mecanismos”, diz.

E se o intuito do governo, com a importação, é baixar a inflação, Matheus Dias, do Ibre/FGV, dá uma má notícia. “Boa parte da cesta que compõe o IPCA (índice oficial de inflação) é de alimentos produzidos internamente e exportados, porque são competitivos, como arroz, carnes e café”, afirma.

A promessa de importar alimentos também foi mal-recebida por representantes do agronegócio no Congresso. O presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária, Pedro Lupion (PP-PR), disse que foi uma ação “mal pensada, que ignora os problemas macroeconômicos”.

“Não existe desabastecimento, não há problemas de safra, não há sobrepreço”, afirmou. “Os preços dos produtos agropecuários brasileiros seguem os padrões mundiais, anunciar que vai abrir importações é simplesmente jogo de cena demagógico para induzir a população a achar que estão fazendo algo prático para baixar preços.”

Na semana passada, logo após a primeira reunião ministerial do ano, Lula acionou representantes de pelo menos quatro ministérios para tratar do assunto. O novo chefe da comunicação do governo, Sidônio Palmeira, participou das discussões internas.

O receio do governo parece ser chegar às vésperas da eleição de 2026 com uma inflação pressionada, diz Sergio Vale.

“A pressão cambial é maior pelo desajuste fiscal. A culpa não é da alimentação, ela não é a vilã, os empresários não são os vilões, o agronegócio. A expansão fiscal produzida pelo governo aumentou a demanda e jogou o câmbio neste patamar”, afirma.

Ele não acredita, porém, em avanços neste terceiro ano de mandato de Lula. “Provavelmente (o ajuste) vai ficar para 2027, o que vai deixar o mercado mais estressado no final do ano e o câmbio mais pressionado”, diz.

Romão afirma que as carnes também seguirão em alta, por razões setoriais. Há problemas de produção nos Estados Unidos e uma perspectiva de menor abate no Brasil.

“O raio de manobra para moderar os preços de alimentos é pequeno. Reduzir taxas para importação tem pouco ou quase nada de efeito, pode ajudar, mas com efeito muito pequeno. Mesmo que tivesse estoque regular não sei quanto isso poderia ajudar. E neste ano os preços das carnes, bovinos principalmente, vão ter uma alta importante”, diz.

Fábio Silveira, economista e sócio-diretor da MacroSector Consultores, avalia que a questão fiscal é chave para uma melhora nos preços no prazo mais longo.

“Para 2026, está nítido que boas notícias na área fiscal ajudariam a estabilizar o câmbio na faixa de R\$ 5,80 e R\$ 5,90. Se ficar assim durante meses, levaria à melhor previsibilidade dos preços futuros do mercado doméstico”, afirma Silveira. “Estamos sob pressão porque o câmbio foi de R\$ 5 para R\$ 6. Sabendo que o ponto sensível é a questão fiscal, procure dar boas notícias.”

Na mesa

Alimentos aceleram mais do que inflação



Fonte: IBGE

ESTADÃO #1

Não são só os alimentos

A alta dos preços não está localizada somente nos alimentos, embora eles tenham peso maior nos indicadores. Abrange produtos comercializáveis diversos, os quais são influenciados pela taxa de câmbio, afirma Silveira, da MacroSector Consultores.



O economista elenca, como exemplos, vestuário, calçados, resinas plásticas, têxteis, utilidades domésticas e bens de consumo pessoal.

“Todos serão alvo de uma pressão altista nos próximos dois meses (em razão da defasagem temporal das remarcações). O IGP (Índice Geral de Preços), que mede os preços no atacado, de janeiro e fevereiro, virá pressionado pelo câmbio. Alimentos com peso relevante, vão pesar mais”, afirma o economista.

“O milho, por exemplo, que impacta a carne suína, teve alta acentuada com a influência do câmbio e alta no mercado internacional. No café, a pressão foi até janeiro. A soja já está andando de lado, com viés baixista.”

A maioria dos produtos comercializáveis, observa Silveira, tem correção de preços pelo câmbio. O IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) de 0,11% em janeiro, subtraindo o índice habitacional, levou a um alívio. Mas a pressão dos outros grupos de produtos, lembra, continua na faixa de 0,40% a 0,45%.

“Nesses dois meses, produtos ligados ao câmbio vão continuar sob pressão. A taxa do dólar só vai aliviar o impacto por volta de março”, afirma Silveira. Ele afirma ainda que, apesar da alta dos juros iniciada pelo BC em setembro, a economia do País ainda está sobreaquecida.

“É outro fator que não vai mudar no curto prazo e que só legitima a alta de produtos comercializáveis. É mais um elemento de sustentação da alta da inflação.”

A consultoria, informa Silveira, projeta IPCA acumulado em 2025 na casa de 4,7%. O Boletim Focus, que coleta a opinião de mais de 100 analistas de casas do mercado, aponta para uma previsão majoritária de 5,08%.

“O que deve perder pressão são os produtos vendidos no mercado interno, porque a economia vai desacelerar, a indústria vai perder fôlego, também serviços e varejo. E a massa salarial vai crescer menos”, diz Silveira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/01/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

COFCO APOSTA NOS TRENS E INVESTE R\$ 1,2 BI

O objetivo é transportar grãos e açúcar para o terminal da empresa chinesa no Porto de Santos; os novos equipamentos começarão a chegar em março, com operação plena prevista para o início de 2026

Por Cibelle Bouças — De Belo Horizonte

A chinesa Cofco International, uma das maiores tradings agrícolas do mundo, está investindo R\$ 1,2 bilhão na compra de 23 locomotivas e 979 vagões para a sua operação logística no Brasil. A meta é transportar grãos e açúcar até o terminal da companhia no Porto de Santos, que também está recebendo US\$ 285 milhões para elevar sua capacidade de exportação de 4,5 milhões de toneladas para 14,5 milhões a partir do ano que vem.

Os equipamentos começam a ser entregues em março e devem estar em plena operação até o 1º trimestre de 2026. A frota será operada pela Rumo. “A nossa demanda está aumentando. A gente

poderia atender com caminhões, mas estamos focando em soluções mais sustentáveis”, disse o diretor de logística da trading, Fabrício Degani.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2025

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM DÉFICIT DE US\$ 36 MILHÕES NA 4ª SEMANA DE JANEIRO

O saldo é resultado de US\$ 4,77 bilhões em exportações e US\$ 4,80 bilhões em importações no período

Por Valor — São Paulo



— Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A balança comercial brasileira registrou déficit de US\$ 36 milhões na quarta semana de janeiro, informou a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic). O saldo é resultado de US\$ 4,77 bilhões em exportações e US\$ 4,80 bilhões em importações no período.

Em janeiro, o saldo da balança é superavitário em US\$ 2,43 bilhões.

A média diária de exportações na quarta semana de janeiro recuou 1,2%, quando comparada ao mesmo mês de 2024, totalizando US\$ 1,198 bilhão. O recuo foi puxado pela indústria extrativa, cujas vendas externas recuaram 10,2% no período. As exportações da agropecuária também cederam 9,5% na mesma base de comparação. Em contrapartida, os embarques da indústria de transformação avançaram 6,2%.

Já a média diária das importações no mesmo período cresceu 13,3% para US\$ 1,055 bilhão, quando comparada a janeiro de 2024. O crescimento foi impulsionado pelas compras da agropecuária (+29,2%), seguidas da indústria de transformação (+13,8%). Já os desembarques da indústria extrativa recuaram 2,8%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2025

M&AS NA ARGENTINA PODEM CHEGAR A US\$ 10 BI EM 2025

Com inflação em queda e superávit fiscal, perspectivas de novos investimentos crescem, mas país ainda amarga custos sociais sob Milei

Por Robson Rodrigues e Michael Esquer* — De São Paulo



Megacampo de gás natural (“shale gas”) Vaca Muerta é um polo estratégico operado por grandes empresas, com potencial para atrair novos investimentos — Foto: Reprodução/YPF

Com as reformas econômicas promovidas pelo presidente Javier Milei, o mercado financeiro projeta uma forte expansão nos investimentos em fusões e aquisições na Argentina. O volume de transações subiu de US\$ 1,2 bilhão em 2023 para US\$ 3,74 bilhões em 2024. Para 2025, as projeções do banco suíço UBS BB apontam que o montante pode chegar a US\$ 10 bilhões.



Esse valor pode até subir a US\$ 20 bilhões a depender das privatizações prometidas. As medidas em curso em 2024 reduziram a inflação, levaram o país, pela primeira vez em 15 anos, a alcançar superávit primário e nominal, melhoraram o perfil da dívida e trouxeram perspectivas positivas de crescimento do PIB.

Apesar dos resultados macroeconômicos, analistas lembram que o ajuste fiscal implementado por Milei deteriorou o bem-estar da população, afetando áreas sensíveis como saúde, educação e alguns programas sociais. Além disso, mais da metade da população está em situação de pobreza.

Ainda não há grandes evidências que confirmem um movimento específico envolvendo empresas, diretamente atribuível à posse de Milei. No entanto, com a agenda de liberalização econômica, dolarização e redução da intervenção estatal, analistas especulam que o ambiente de negócios pode ter se tornado mais atrativo em 2025.

Em entrevista ao Valor, o responsável pela área de ECM do UBS na América Latina, Billy McArthur, diz que a expectativa de uma recessão na Argentina vem diminuindo, enquanto o mercado aumenta as discussões sobre fusões e aquisições e interesse nos mercados de capitais.

“A eficiência desse regime dependerá da estabilidade política e econômica”
— José Setti Diaz

“Esse movimento é impulsionado pela melhora na macroeconomia, fomentando não apenas as fusões e aquisições, mas também os mercados de capitais de forma geral. É um cenário positivo para a Argentina, especialmente em um momento em que a América Latina tem enfrentado desafios significativos nos últimos dois anos.”

Entre os setores de forte interesse para investidores internacionais destacam-se as empresas dos ramos de petróleo, gás e energias renováveis, com atenção especial para a região de Vaca Muerta. Grandes empresas, como Shell, Chevron, J&F, Petrobras e Pan American Energy expandiram atuação no país em 2024.

Em tecnologia, startups e empresas argentinas do setor, como Globant e Mercado Livre, estimulam o mercado e podem gerar movimentações em companhias menores. A agroindústria é outro setor em que a Argentina é uma grande produtora.

Por outro lado, McArthur destaca que um dos grandes desafios enfrentados pelo país vizinho tem sido a escassez de reservas em dólares americanos, o que impacta a estabilidade econômica e a criação de uma paridade sustentável. O responsável pelo banco de investimento do UBS BB, Anderson Brito, acrescenta que o nível de confiança dos investidores em relação à Argentina continua crescendo e tem sido suportado por um mercado de ações que subiu 114% em dólares em 2024, cortes de custos e estabilização da economia.

O responsável pela área de energia e infraestrutura da boutique de investimentos Araújo Fontes, Márcio Santiago, diz que empresas brasileiras e fundos de infraestrutura com mandato regional voltaram a olhar o mercado argentino, enquanto outros já anunciaram os primeiros investimentos.

“As regras de repatriação de capital estrangeiro ainda são restritivas, o que deverá segurar, no curto prazo, um fluxo mais intenso de investimento externo direto naquele país. Mas é possível que isso seja relaxado nos próximos dois anos.”

Do ponto de vista político, o diretor da Dominium Consultoria Política, Leandro Gabiati, diz que, de alguma forma, Milei está cumprindo o que prometeu para a política econômica da Argentina, vide o ajuste fiscal do primeiro ano de seu mandato, que ajudou a desacelerar a inflação, feito tido como o maior êxito do presidente desde sua posse. As expectativas em torno do futuro econômico do país, diz ele, têm melhorado, mas, politicamente, o Congresso ainda é uma pedra no sapato.



“Milei ainda continua sem ter maioria própria [no Congresso], sem apoio de governadores. Um exemplo disso é que a Argentina encerrou o ano sem ter o orçamento de 2025 aprovado”.

O cenário, afirma Gabiati, pode criar incertezas para o investidor e, politicamente, adiar ou reduzir o ritmo de fusões e aquisições. Ainda assim, o que favorece o mapa dessas operações no país, e alimenta a expectativa dos investidores, são os resultados econômicos do país.

“Você tem a bolsa com números positivos, índice de risco-país e juros caindo”, diz Gabiati, que aponta as eleições de meio mandato no fim deste ano como a oportunidade para Milei aumentar seu apoio no Congresso.

Doutor em relações internacionais e professor de história da Universidade de Brasília (UnB), Carlos Vidigal diz que a estabilização do peso e a desaceleração da inflação argentina foram obtidas com o fim de novas emissões de moedas e maior controle de gastos públicos. O resultado foi o aumento do número de argentinos na condição de pobreza e miséria e um impacto negativo sobre a classe média de menor poder aquisitivo.

“A maior parte dos cortes e aumento de controles foi sobre programas sociais”, diz o historiador, que cita como exemplo as reduções no programa que fornece renda monetária mensal a famílias argentinas com filhos menores de 18 anos ou com deficiência.

“O governo procurou eliminar intermediários vinculados ao kirchnerismo, que serviam de cabos eleitorais, mas este e outros programas foram mantidos. A dúvida é saber se o governo argentino conseguirá atender às expectativas dos grupos mais pobres, por meio da geração de empregos ou mais gastos com programas sociais”.

O historiador frisa que experiências neoliberais na América Latina nas últimas décadas não conseguiram entregar a estabilização monetária, retomada de investimentos, geração de empregos e melhores condições de trabalho.

Ele afirma que boa parte das empresas públicas argentinas foram privatizadas à época do ex-presidente Carlos Menem, nos anos 1990, e atualmente restam poucas companhias em condições de serem privatizadas com bom retorno. “As idas e vindas da Aerolíneas Argentinas talvez tornem a empresa pouco atrativa para investidores estrangeiros”, diz, sobre uma das estatais no radar de Milei.

Em relação a outras estatais, Milei fez sua primeira privatização no início do mês. O governo vendeu as ações da metalúrgica Impsa para um grupo liderado pela ARC Energy, empresa dos EUA. Já a privatização da YPF, petroleira estatal, não está mais incluída nas reformas.

José Setti Diaz, sócio das áreas de fusões e aquisições e comércio internacional e aduaneiro do Demarest, diz que Milei tem promovido reformas e ajudado a garantir um ambiente de maior segurança jurídica para investidores estrangeiros, especialmente com o Regime de Incentivos para Grandes Investimentos (RIGI).

“Esse regime introduziu benefícios fiscais, garantias legais e incentivos específicos, mas, na prática, acreditamos que a eficiência desse regime dependerá ainda da estabilidade política e econômica”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2025

LEILÕES DE RODOVIAS DEVEM GIRAR R\$ 161 BI NESTE ANO

Os estudos preveem a duplicação de 1.364 quilômetros de estradas e a construção de 2.410 quilômetros de faixa adicional

Por Rafael Bitencourt — De Brasília

O Ministério dos Transportes prepara a realização de 15 leilões de rodovias em 2025, que devem movimentar R\$ 161 bilhões em investimentos, segundo disse o ministro Renan Filho ao Valor. Os estudos preveem a duplicação de 1.364 quilômetros de estradas e a construção de 2.410 quilômetros de faixas adicionais. O governo Lula fechou seus dois primeiros anos com nove rodovias concedidas, somando contratos de R\$ 108 bilhões.

Entre os trechos que vão a leilão, três são administrados por concessionárias que passam por processo de “otimização” - ECO 101, Autopista Fluminense e MSVIA. Isso envolve negociação para reequilibrar cláusulas contratuais e retomar obras paralisadas. As concessionárias podem perder o contrato se investidores dispostos a darem lances mais agressivos aparecerem. Elas não quiseram comentar.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2025

GOVERNO PROGRAMA 15 LEILÕES DE RODOVIAS E CONTRATOS DE R\$ 161 BI

Número de certames promete ser mais que o dobro do registrado no ano passado

Por Rafael Bitencourt — De Brasília



Fonte: Ministério dos Transportes. (*) Contratos de otimização

O Ministério dos Transportes prepara a contratação de R\$ 161 bilhões em investimentos com a realização de 15 leilões de rodovias em 2025, informou o ministro Renan Filho (MDB) ao Valor. Se confirmada a contratação, os recursos serão aplicados em 7.271 quilômetros de estradas ao longo dos contratos. Os estudos preveem a duplicação de 1.364 quilômetros de estradas e a construção de 2.410 quilômetros de faixa adicional.

O número de certames deste ano é mais que o dobro do de 2024, quando foram colocados em disputa sete ramais rodoviários. Somados às duas licitações realizadas em 2023, o governo fechou os dois primeiros anos do atual mandato com nove rodovias concedidas, totalizando contratos de R\$ 108 bilhões em investimento em trechos que somam 4,3 mil quilômetros.

Com a nova rodada de licitação de rodovias, o governo espera consolidar o novo modelo de contrato que incorporou aperfeiçoamentos discutidos nos últimos anos com representantes do mercado, como adequações a riscos climáticos, adoção de novas tecnologias de operação e cobrança, além de mitigar outros fatores que afastavam investidores.

“Ano que vem a gente deve ter mais 20 leilões, totalizando 44 trechos licitados”

— Renan Filho

Entre os trechos que vão a leilão, três deles são administrados por concessionárias que passam pelo processo de “otimização” - ECO 101, Autopista Fluminense e MSVIA. Nele, há negociação com o poder público para reequilibrar e modernizar as cláusulas contratuais e retomar as obras paralisadas. As concessionárias podem perder o contrato se investidores dispostos a darem lances mais agressivos aparecerem. Procuradas, elas não quiseram comentar.

O detalhamento dos projetos deste ano, antecipados ao Valor, será apresentado amanhã (28) em evento oficial do ministério.

“Ano que vem a gente deve ter mais 20 leilões, totalizando 44 trechos licitados ao fim do governo Lula. Em 2026, teremos mais seis ou sete ‘otimizações’, fora as novas rodovias em estudo e as concessões de pontes que também começamos a licitar”, disse o titular dos Transportes.

Para o ministro, a apresentação antecipada da carteira de projetos, o processo de escuta dos agentes de mercado e o cumprimento rigoroso dos prazos definidos com órgãos reguladores e de controle têm atraído um número maior e diversificado de investidores. Isso, segundo ele, tem evitado que o setor enfrente gargalos em serviços de engenharia, mão de obra e escassez de insumos da construção civil.

Se confirmada as contratações previstas para este ano, os investimentos vão beneficiar rodovias em todas as regiões do país.

No Norte, Rondônia terá o leilão da Rota Agro Norte. No Centro-Oeste, será aberta concorrência para a Rota da Celulose, a MSVIA, a Rota Agro e a Rota Agro Central.

No Sudeste, o programa prevê o trecho das BRs-040/495, a Rota Gerais. Entram ainda os investimentos do novo contrato da Autopista Fluminense e da ECO101.

No Sul, o governo seguirá com os leilões das Rodovias Integradas do Paraná, das Rota Integração do Sul e da ponte binacional São Borja-São Tomé (Argentina).

No Nordeste, leilão da BR-116 e da Rota Recôncavo, este com aporte de mais de R\$ 20 bilhões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/01/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

SINAVAL NEGA FAVORECIMENTO A ESTALEIROS NACIONAIS EM LICITAÇÃO DA PETROBRAS

Por Danilo Oliveira Offshore 24/01/2025 - 22:25



Processo licitatório para construção de 12 embarcações de apoio marítimo foi contestado no TCU pela Logística Brasil. Petrobras afirmou que todos os ritos foram cumpridos e que está à disposição dos órgãos de controle para esclarecimentos

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore considerou ‘equivocada’ a alegação de que a exigência de 40% de conteúdo local foi



um critério introduzido na licitação para construção de 12 PSVs (transporte de suprimentos) com a finalidade de favorecer empresas nacionais. O posicionamento, divulgado nesta sexta-feira (24), faz referência a uma denúncia da Logística Brasil ao Tribunal de Contas da União, noticiada na semana passada pelo jornal O Globo. A associação contestou o certame após a assinatura dos contratos entre a Petrobras e as empresas vencedoras, Bram Offshore e Starnav.

O Sinaval citou uma recente licitação na qual a Compagnie Maritime Monegasque (CMM), empresa sem estaleiro próprio, venceu a licitação para construir seis embarcações no Estaleiro Enseada, na Bahia. "Isso demonstra que os critérios adotados para licitações oficiais, como a que é agora contestada, foram sempre considerados legítimos, inclusive por empresas estrangeiras. A concorrência do apoio marítimo, ora injustamente contestada, foi aberta e transparente", avaliou.

O Sinaval declarou ainda que houve tentativas de levar os projetos para serem construídos na Ásia. "Fomos informados que, durante o período em que o edital esteve aberto, algumas empresas buscaram, sem sucesso, formas de favorecer a construção dessas embarcações em estaleiros da China, o que prejudicaria não apenas a indústria nacional, mas também o mercado de trabalho brasileiro", manifestou em nota.

O sindicato ressaltou que a construção de embarcações de apoio marítimo é um dos segmentos mais competitivos da indústria da construção naval brasileira, com quase 300 embarcações entregues nos últimos 20 anos por diferentes estaleiros nacionais, com a geração de milhares de empregos diretos e indiretos. O Sinaval destacou que a construção das 12 embarcações previstas no contrato atual demandará, de forma direta, cerca de 6 mil novos postos de trabalho, além de mais 24 mil empregos indiretos, movimentando a economia e trazendo impactos sociais positivos para diversas regiões do país, além da arrecadação de impostos.

O Sinaval enfatizou que apoia medidas que fortaleçam a indústria naval brasileira, a exemplo do que fazem os outros países que incentivam e protegem suas indústrias navais, e que os estaleiros brasileiros operam sob rígidos sistemas de governança e compliance. "Reforçamos nosso apoio às ações que promovem a retomada da indústria naval brasileira, setor estratégico para o Brasil, e lamentamos qualquer tentativa de desinformação que busque enfraquecer esse esforço coletivo de reconstrução", argumentou o sindicato.

O Sinaval salientou que o Brasil conta com apenas uma política de incentivo, a qual considera insuficiente para corrigir as assimetrias competitivas que resultam na exportação de empregos para outros países e que prejudicam o desenvolvimento da indústria no país, assim como as indústrias que compõem sua cadeia de fornecimento de peças, equipamentos e serviços especializados. O sindicato citou dados da OCDE, dando conta de que a China adota 12 medidas de apoio à sua construção naval, algumas se constituindo em subsídios, claros ou disfarçados, enquanto os Estados Unidos possuem 6 medidas de proteção e apoio.

Procurada pela reportagem, a Petrobras informou que a contratação dos PSVs foi realizada por meio de processo licitatório público seguindo os requisitos previstos na legislação e em seus procedimentos internos. "Foram obtidas propostas de sete empresas e o critério para julgamento das propostas foi definido em acordo com os princípios legais de forma a garantir a competitividade, economicidade e o atendimento das necessidades operacionais da companhia", destacou a companhia em nota.

A Petrobras acrescentou que as empresas tiveram oportunidade de apresentar seus questionamentos sobre o edital, tendo a comissão de licitação prestado os esclarecimentos solicitados, seguindo o devido processo administrativo. "A Petrobras informa que está à disposição para esclarecer as questões levantadas pelos órgãos de controle", afirmou a companhia.

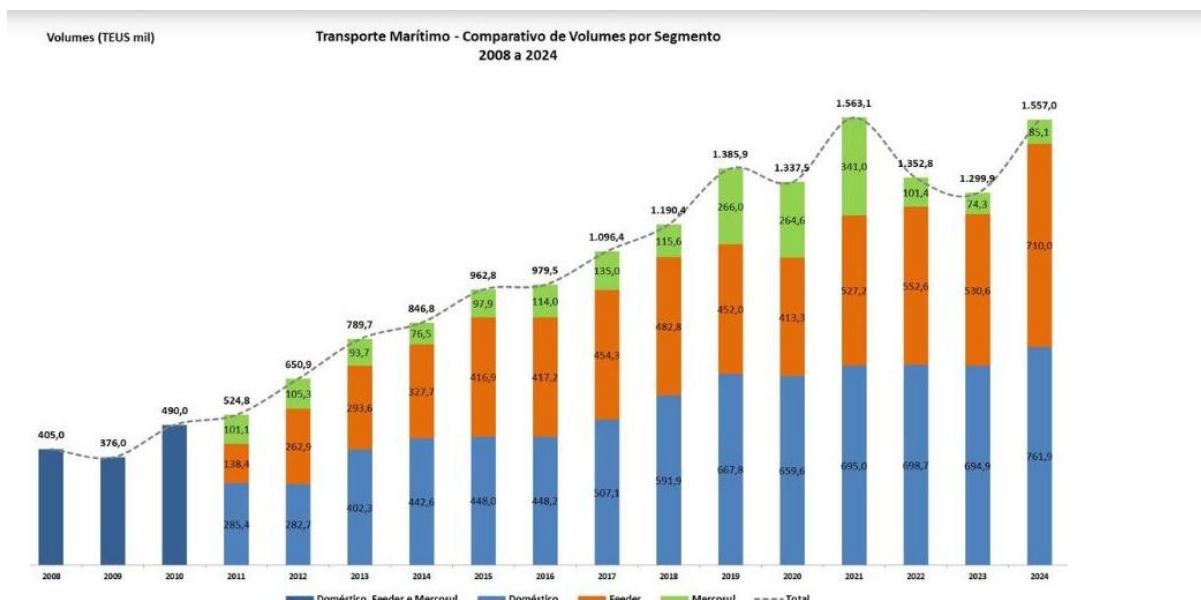
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/01/2025



Abac informou que suas associadas movimentaram 1.557 mil TEUs no ano passado, considerando operações domésticas, feeder e trade Mercosul

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem registrou movimentação de aproximadamente 1.557 mil TEUs no ano passado, um aumento de 19,8% em relação a 2023 (1.299 mil TEUs). A Abac ressaltou que os números de suas associadas indicam que 2024 foi um ano positivo para o modal, apesar das dificuldades oriundas da seca no Rio Amazonas, sentidas a partir do terceiro trimestre.

Considerando apenas a cabotagem — somatório das cargas domésticas com as feeder transportadas pelas associadas — o crescimento foi de 20,1%, sendo transportados 1.472 mil TEUs. Na avaliação da Abac, este crescimento foi fortemente alavancado pelas cargas feeder, que tiveram um aumento de 33,8%.



A Abac também verificou um reaquecimento do trade Mercosul em 2024, com um aumento de 14,5% em relação a 2023, totalizando 85.095 TEUs. A associação atribui essa mudança ao esforço das empresas em atender de forma diferenciada este mercado. Nos anos anteriores, o fim do acordo bilateral de transporte com a Argentina causou uma forte redução desta movimentação.

“Esse número ainda é bastante inferior ao ano de 2021, durante a vigência do acordo, em que somente neste segmento foram transportadas 341 mil TEU, porém uma sinalização positiva”, ressaltou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Perspectivas

Resano disse à Portos e Navios, que as perspectivas das empresas são positivas para 2025, inclusive sob a ótica da descarbonização e da eficiência operacional. “Além de continuarmos a investir no crescimento da cabotagem, teremos também questões ambientais cada vez mais fortes, que dependem de um novo modal para ser eficientes. E a cabotagem tem muito espaço para crescer mais ainda do que já vem crescendo”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/01/2025



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 016/2025
Página 53 de 53
Data: 27/01/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 27/01/2025