

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 020/2025
Data: 03/02/2025**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PROJETOS PREPARAM O PORTO DE SANTOS RUMO A 2040; SAIBA MAIS	4
NOVA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES NO LITORAL DE SÃO PAULO SERÁ FUNDAMENTAL PARA O PORTO DE SANTOS; ENTENDA.....	5
"ESPERAMOS QUE AS CARGAS CHEGUEM COM MAIS RAPIDEZ E SEGURANÇA AO PORTO", AFIRMA ANDERSON POMINI.....	7
PORTO DE SANTOS, O GIGANTE DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO	10
INTERVENÇÃO NO PORTUS É PRORROGADA APÓS SÉRIE DE PENDÊNCIAS; ENTENDA.....	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	12
ANTAQ APROVA PLANO DE FISCALIZAÇÃO PARA OS PRÓXIMOS ANOS	12
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
GOVERNO FEDERAL DEFINE METAS ESTRATÉGICAS PARA PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS NOS PRÓXIMOS ANOS.....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	14
LEILÃO DA PONTE INTERNACIONAL DE SÃO BORJA SERÁ EM 4 DE ABRIL; EDITAL FOI PUBLICADO	14
CONCESSÕES DA FICO E DA FIOI SERÃO DISCUTIDAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA	15
RODOVIA QUE CORTA MATO GROSSO DO SUL É A PRIMEIRA A TER EDITAL DE OTIMIZAÇÃO PUBLICADO.....	16
PORTAL PORTO GENTE	18
APÓS REFORMAS, MUSEU DO PORTO DE SANTOS INICIA TEMPORADA 2025 RENOVADO	18
SRE SUPER RIO EXPOFOOD 2025 ANUNCIA AARON ROSS COMO KEYNOTE	19
COMO A TECNOLOGIA PODE TRAZER A INDÚSTRIA BRASILEIRA PARA O PRIMEIRO MUNDO?.....	21
ACIC DEBATE ESCASSEZ DE MÃO DE OBRA.....	22
ATAQUES CIBERNÉTICOS PREOCUPAM O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS	23
BE NEWS – BRASIL EXPORT	24
EDITORIAL – A IMPORTÂNCIA DOS INVESTIMENTOS EM AEROPORTOS REGIONAIS	24
NACIONAL - HUB – CURTAS - CÂMARA E SENADO ELEGEM SEUS PRESIDENTES.....	25
Na Câmara 1	25
Na Câmara 2	25
Barbosa na suplência da Mesa Diretora 1	25
Barbosa na suplência da Mesa Diretora 2	25
No Senado 1.....	25
No Senado 2.....	25
REGIÃO CENTRO-OESTE - NOVO EDITAL DA ROTA DA CELULOSE PRIORIZA SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE	25
MERCOSUL - LEILÃO DA PONTE SÃO BORJA-SANTO TOMÉ É MARCADO PARA 4 DE ABRIL	27
PORTO DE SANTOS - APS CONCLUI ÇAMENTO DE BOULEVARD COM CONEXÃO AO PARQUE VALONGO	27
REGIÃO SUL - MINISTRO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA OBRAS NO AEROPORTO DE SANTA ROSA	29
PORTOS DO PARANÁ - MOEGÃO ENTRA EM NOVA ETAPA COM ESCAVAÇÕES E CONCRETAGEM.....	30
REGIÃO NORDESTE - ZPE CEARÁ REGISTRA 5% A MAIS DE MOVIMENTO EM 2024	31
REGIÃO NORDESTE - MINISTÉRIO PÚBLICO INVESTI - A CANCELAMENTO DE VOOS DA AZUL	32
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VOCÊ É UMA TERÇA-FEIRA?.....	33
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BAHIA, 2025	35
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - RIOS DE OPORTUNIDADES: TRANSFORMAÇÃO HIDROVIÁRIA NA AMAZÔNIA	37
BAHIA ECONÔMICA - BA.....	38
PRESIDENTE DO MÉXICO ANUNCIA ACORDO COM TRUMP PARA PAUSAR TARIFAS POR UM MÊS	38
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS SE MANTÉM PRÓXIMO A RECORDE DE 2023	39
JORNAL O GLOBO – RJ.....	39
EUA SUSPENDEM TAXAÇÃO AO MÉXICO POR UM MÊS, DEPOIS DE ACORDO SOBRE FRONTEIRA DOS DOIS PAÍSES.....	39
RELATOR DO ORÇAMENTO RELATA PRESSÃO DE MINISTROS PARA AUMENTO DE RECURSOS, MAS COBRA SOLUÇÃO PARA EMENDAS	41
'TARIFAÇÃO' DE TRUMP CONTRA CANADÁ, MÉXICO E CHINA JÁ MOSTRA IMPACTOS NOS MERCADOS INTERNACIONAIS E AQUI NO BRASIL. ENTENDA	42
IBGE: POCHMANN ATROPELOU PARECER JURÍDICO AO CRIAR FUNDAÇÃO PIVÔ DE CRISE.....	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	45
CENTRO-OESTE DESTOA DO RESTO DO PAÍS E ACELERA PIB EM 2025; VEJA MAPA COM CRESCIMENTO DOS ESTADOS.....	45



HADDAD ACENA À NOVA CUPULA DO CONGRESSO, DE JANTAR COM ALCOLUMBRE A RELAÇÃO DE LONGA DATA COM MOTTA	48
OPINIÃO - GALÍPOLO DEVERIA MANTER DISTÂNCIA RESPEITOSA E TÉCNICA DE LULA	49
SECRETÁRIO DE ESTADO DOS EUA COBRA 'MUDANÇAS IMEDIATAS' DO PANAMÁ PARA REDUZIR INFLUÊNCIA DA CHINA	50

VALOR ECONÔMICO (SP)..... 52

ENTENDA ATUAÇÃO DA CHINA E PREOCUPAÇÕES DOS EUA SOBRE O CANAL DO PANAMÁ	52
EUA DÃO ULTIMATO A PRESIDENTE DO PANAMÁ SOBRE INFLUÊNCIA CHINESA NO CANAL	55
PRESSÃO DE TRUMP ACELERA PLANOS DO BRASIL COM MEGAPORTO CHINÊS NO PERU	56
QUEM É HUGO MOTTA, NOVO PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS	58

PORTAL PORTOS E NAVIOS..... 59

PRESSÃO PARA QUE A IMO ADOTE TAXA SOBRE EMISSÕES DE GEE CONTINUA	59
SCHOTTEL FORNECERÁ SISTEMA DE PROPULSÃO PARA NAVIO MULTIPROPÓSITO DA MARINHA PORTUGUESA	60
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS FECHOU ESTÁVEL EM 2024	61
TRANSPETRO ABRE PRÉ-QUALIFICAÇÃO PARA ESTUDOS DE EFICIÊNCIA DE NAVIOS	61
OPORTUNIDADES E DESAFIOS NA FORMAÇÃO DE PROFISSIONAIS PARA O SETOR MARÍTIMO	62
MPOR APRESENTA CARTEIRA DE INVESTIMENTOS DE R\$ 20 BILHÕES ATÉ 2026	63
SOB ADMINISTRAÇÃO DA APS, PORTO DE ITAJAÍ TEM FATURAMENTO DE R\$ 18 MILHÕES NO PRIMEIRO MÊS	64
MARINE EXPRESS SELA PARCERIA COMO ÚNICO DISTRIBUIDOR AUTORIZADO FLIR MARITIME E RAYMARINE COMMERCIAL NO BRASIL	64
PORTO DO AÇU ASSINA PACTO PELA SUSTENTABILIDADE DO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS	66
PIER MAUÁ RECEBERÁ 63 MIL CRUZEIRISTAS EM FEVEREIRO	66
ANA VALDA TEIXEIRA DE VASCONCELOS GALVÃO OS NOVOS DIRETORES NA CODERN	67
NOVOS TUPs IMPULSIONAM INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E COMPETITIVIDADE DO BRASIL	67
PORTOSRIO AMPLIA ESFORÇOS PARA DESCARBONIZAÇÃO NOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO E ITAGUAÍ	68
TCE-PB CONFIRMA REGULARIDADE DAS OBRAS DE DRAGAGEM DO PORTO DE CABEDELO	69
ANTAQ EXIGE RELATÓRIOS SEMESTRAIS SOBRE DRAGAGEM PARA MELHORAR GESTÃO PORTUÁRIA	69

MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA 70

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	70
--	----



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PROJETOS PREPARAM O PORTO DE SANTOS RUMO A 2040; SAIBA MAIS

Autoridade Portuária de Santos (APS) prioriza intervenções em infraestrutura e acessos aos terminais

Por ATribuna.com.br



A entrega do canal de navegação do Porto para a iniciativa privada é a solução para manter a periodicidade da dragagem (Alexsander Ferraz/AT)

Para cumprir a meta de aumentar significativamente a movimentação de cargas até 2040, são muitos os projetos em andamento pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Os investimentos chegam a R\$ 20 bilhões e devem ser feitos nos próximos quatro anos.

Entre eles, está a ampliação histórica da Poligonal do porto organizado em 162,6%. A expansão proposta equivaleria, a longo prazo, à criação de quase mais dois portos, abrangendo agora cinco cidades. O leilão do terminal STS10 também está nos planos, prevendo elevar a capacidade de contêineres em 50% e a construção de um novo terminal de passageiros no Saboó. No modelo aprovado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, serão quatro berços de atracação, passando dos atuais 6 milhões de contêineres por ano para 9 milhões de unidades.

Há, ainda, o leilão do STS08, terminal de 152,2 mil metros quadrados na Alemoa, para aumentar a capacidade de armazenagem de grãos líquidos, principalmente combustíveis. Serão quatro novos berços.

A construção do túnel Santos-Guarujá é uma das meninas dos olhos, uma vez que a melhoria dos acessos está entre os anseios prioritários da comunidade portuária. A obra é aguardada há quase um século.

O MPor já aprovou o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (Evtea) e parece que, agora, o tão sonhado túnel sairá do papel.

Em paralelo, está a construção da Avenida Perimetral da Margem Esquerda, considerada vital para a expansão do complexo no Guarujá, o novo acesso à Alemoa com a construção de dois novos viadutos à margem direita da Avenida Perimetral de Santos e o aumento da capacidade de transporte de cargas por ferrovia de 50 milhões de toneladas por ano para 115 milhões, com investimento de R\$ 1 bilhão em projeto da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

O aprofundamento do canal de 15 para 16 metros, permitindo o tráfego de embarcações de maior calado; a concessão do canal de acesso; o programa de modernização da gestão aquaviária, com implantação e operação do VTMS; a segunda fase do Parque Valongo, entre os armazéns 1 e 3; e a ampliação do acervo e programa permanente de visitas ao Museu do Porto complementam os trabalhos para preparar o Porto.

Por último, está a nova pista do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), ligando o Planalto à Baixada Santista. A previsão é de que o projeto aumente em 145% a capacidade para descida de veículos pesados como caminhões e ônibus. O prazo para conclusão é 2031.

Canal de navegação: concessão é prioridade

Não é de hoje que a comunidade portuária defende a concessão do canal de navegação do Porto de Santos à iniciativa privada. Para empresários e autoridades, a privatização pode garantir a manutenção da dragagem, além do aprofundamento, considerado essencial para a chegada de navios cada vez maiores ao cais santista.

O novo modelo também permite a contratação do serviço a longo prazo. Pelo poder público, o período é de apenas cinco anos, gerando repetitivas licitações e, consequentes disputas judiciais. Não é à toa que o projeto está entre os prioritários da APS para a próxima década.

A previsão é de que o canal seja arrendado no primeiro trimestre de 2025. O investimento é avaliado em cerca de R\$ 7 bilhões. A modelagem já foi enviada para a Autoridade Portuária pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O contrato também inclui a sinalização do canal aquaviário. A expectativa é de que as obras sejam iniciadas a partir de janeiro de 2027, já sob a gestão do concessionário privado.

A agilidade no prazo está alinhada também ao entendimento do governo de que conceder os canais dos portos para empresas é a melhor forma de realizar as dragagens nos períodos adequados para o atendimento da carga.

O cronograma de Santos prevê que na primeira semana de março o projeto já seja encaminhado para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Antes, ele passará pelo Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2025

NOVA PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES NO LITORAL DE SÃO PAULO SERÁ FUNDAMENTAL PARA O PORTO DE SANTOS; ENTENDA

Construção da terceira via vai incrementar a competitividade do maior porto do Hemisfério Sul no mercado internacional

Por ATribuna.com.br



A nova pista aumentará em 25% a capacidade total do SAI e em 145% o fluxo de veículos comerciais (Sílvia Luiz/Arquivo AT)

Pensar no Porto de Santos nos próximos anos significa desenhar um planejamento estratégico que tenha como uma das prioridades os acessos ao complexo marítimo. É claro que isso envolve projetos voltados à intermodalidade, de forma a integrar rodovia, ferrovia e transporte marítimo, discussão antiga, mas ainda vigente. Porém, quando se trata do cais santista, a própria chegada à Cidade já representa um gargalo logístico a ser solucionado. Diante deste cenário, a

construção de uma terceira pista na Rodovia dos Imigrantes se torna cada vez mais urgente e fundamental para manter a competitividade do maior porto do Hemisfério Sul no mercado internacional.

É importante lembrar que o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) já opera próximo ao limite de capacidade, especialmente em períodos de alta demanda, como feriados e safra agrícola, quando o fluxo de caminhões se intensifica. Com a nova pista, o sistema aumentará em 145% a sua capacidade para descida de veículos pesados, como caminhões e ônibus.

As justificativas são suficientes para investimentos vultosos, ainda mais quando a movimentação planejada para 2040 no complexo pode ser atingida até 2030. A previsão de superação das expectativas também desperta o poder público para a necessidade de correr contra o tempo, já que

um empreendimento desse porte levará em torno de quatro anos para ficar pronto. O início deve ser em 2027.

Solução

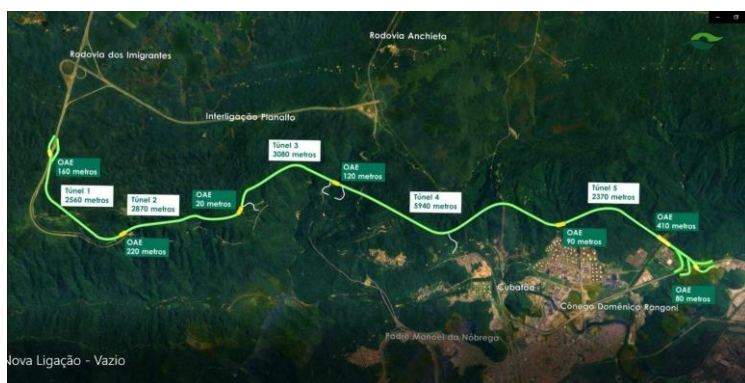
Em janeiro, o Governo do Estado divulgou a proposta para o traçado da nova via, que vai ligar o Planalto e a Baixada Santista. A autorização para os estudos foi concedida pela Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos.

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

“A terceira faixa facilitaria o acesso dos veículos de carga à região portuária, desde que faça parte de um modelo de gestão de logística, que poderá contribuir para a redução dos custos operacionais”, analisou a coordenadora do curso de Engenharia Civil na Universidade Católica de Santos (UniSantos), Marcia Aps.

Ela complementa o posicionamento lembrando que, apesar da terceira pista ser uma das soluções para o escoamento de cargas, adequações nos espaços de armazenamento nos terminais também deverão acompanhar tornando toda a cadeia logística eficiente.

“O porto e a cidade devem estar em consonância com esse novo empreendimento. Estudos para obras complementares, como a entrada na Alemoa e a Avenida Perimetral, devem ser analisados e ocorrerem, se necessário, ao mesmo tempo, para não se criar um novo gargalo. Soluções complexas precisam ser adotadas, não descartando nenhum modal de transporte, vias de acesso e comprometimento entre os setores público e privado, com investimentos em infraestrutura e modernização das instalações”, disse Marcia, que também é doutora pela Universidade de São Paulo (USP).



(Reprodução)

Traçado

A nova pista terá início no quilômetro 43 da Rodovia dos Imigrantes (SP-160), permitindo o acesso pelo Rodoanel Mario Covas (SP-021). Na Baixada, a conexão será no quilômetro 265 da Rodovia Córrego Domênico Rangoni (SP-055), próximo ao Polo de Cubatão. Um destaque fica para a inclinação média, que será de 4%, possibilitando o tráfego

seguro de veículos pesados. Túneis paralelos de emergência são mais um diferencial quando se trata de manter a segurança.

Desafios logísticos vão além dos acessos, aponta ATP

O presidente da Associação de Terminais Portuários (ATP), Murillo Barbosa, reforça o posicionamento da especialista ao afirmar que a atração de mais cargas para o Porto não depende exclusivamente da melhoria no acesso viário. Outros fatores, como a capacidade para armazenagem, condições comerciais e custos portuários, também são vistos como determinantes para a escolha dos operadores logísticos.

“Portanto, embora a infraestrutura viária seja um avanço, sua influência na movimentação total de cargas dependerá de um conjunto mais amplo de variáveis”, mencionou, ressaltando que Santos conta hoje com sete terminais privados, que também são diretamente impactados pela infraestrutura disponível.

Ele reitera também que os desafios logísticos não se limitam ao trecho rodoviário do Sistema Anchieta-Imigrantes. Segundo Barbosa, o acesso ao porto na margem direita ainda é um gargalo crítico, pois depende exclusivamente do Viaduto da Alemoa, que absorve sozinho 60% do volume do cais santista. Além disso, os outros 40% da movimentação estão concentrados em vias como a Cônego Domênico Rangoni e a Rua do Adubo, ambas já saturadas.

“Para que a eficiência logística seja ampliada de forma significativa, é indispensável a priorização de obras estruturantes, como o viaduto de acesso da Anchieta ao Saboó e um segundo viaduto interligando o Distrito Industrial e Portuário da Alemoa à Anchieta”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2025

"ESPERAMOS QUE AS CARGAS CHEGUEM COM MAIS RAPIDEZ E SEGURANÇA AO PORTO", AFIRMA ANDERSON POMINI

A Tribuna conversou com o presidente da Autoridade Portuária de Santos sobre este e outros temas
Por ATribuna.com.br



Anderson Pomini projeta rapidez e segurança no transporte de cargas ao Porto de Santos (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

Com um robusto plano de investimentos, a Autoridade Portuária de Santos (APS) está pronta para ousar ao prever R\$ 20 bilhões para melhorar os acessos, aprofundar o canal de navegação, resolver gargalos históricos na Alemoa, entre outras intervenções fundamentais para o desenvolvimento do complexo marítimo. O túnel Santos-Guarujá e a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes fazem parte dos projetos e são vistos como essenciais, diante dos impactos positivos

no escoamento de cargas. Em entrevista para A Tribuna, o presidente da APS, Anderson Pomini, detalhou as prioridades.

Quais são os principais desafios que a Autoridade Portuária de Santos enfrenta atualmente e como sua gestão tem trabalhado para superá-los?

Quando assumimos, nós elaboramos um plano de investimentos para o Porto de Santos dividido em três eixos: infraestrutura, integração Porto-Cidade e sustentabilidade. Este plano é absolutamente ousado. Para colocar em perspectiva: nos cinco anos anteriores à nossa gestão, o Porto recebeu R\$ 70 milhões em investimentos. Nos cinco anos seguintes, nós planejamos mais de R\$ 10 bilhões. Isso considerando apenas os recursos públicos. Se considerarmos os investimentos privados previstos contratualmente, chegaremos a R\$ 20 bilhões. Uma das obras mais impactantes será o aprofundamento do canal, de 15 para 17 metros. Assim, o Porto poderá receber cargueiros, que transportam, em média, 14.400 contêineres. É o equivalente a 7.200 caminhões. Também prevemos investimentos importantes nas vias de acesso, as chamadas Perimetrais. Na Margem Direita, nós temos o desafio de resolver o gargalo histórico da Alemoa. O destaque fica para dois viadutos. Na margem esquerda, faremos uma obra do Novo PAC, de R\$ 650 milhões, já com o projeto básico contratado e em pleno andamento. Por fim, a principal obra do litoral e talvez do Brasil: o túnel Santos-Guarujá. A publicação do edital pelo MPor é esperada para o primeiro semestre e a construção deve iniciar neste ano. Nós vamos trabalhar para entregar todas as obras no prazo de três a quatro anos. Do ponto de vista da gestão portuária, faremos a implementação do VTMS, um sistema que auxilia na manobra dos navios e garante maior eficiência na entrada e saída das embarcações e no controle da frota.

Qual é a visão de longo prazo para o Porto de Santos em termos de modernização e expansão?



A proposta de incorporação de áreas, em quatro municípios, num total de 12,6 milhões de m², à Poligonal do porto organizado, que pode ter uma ampliação de 162,4%. O Porto tem hoje 7,8 milhões de m². A expansão proposta equivaleria, a longo prazo, à criação de quase mais dois portos, abrangendo agora cinco cidades.

Quais investimentos em infraestrutura estão sendo priorizados para aumentar a eficiência operacional do Porto de Santos?

O principal é, sem dúvida, o túnel Santos-Guarujá. Para as operações do Porto, o aprofundamento é a obra mais significativa, pois poderemos receber os grandes navios, sem depender da maré. Mas já assinamos, este ano, a instalação do 5G na área do Porto, que vai permitir a rápida conexão inteligente da boa infraestrutura. Estão em andamento a contratação do VTMS, a ampliação da malha ferroviária com três passarelas de pedestres, já em instalação, o bulevar aéreo da Rua XV de Novembro e as travessias da Santa, que vão atender o atual terminal de passageiros, e da Bacia do Mercado. Também foi assinado o convênio com o Estado para a construção de dois viadutos na Alemoa. Estão em andamento as obras das duas perimetrais, a da margem direita e a da margem esquerda. São muitas obras que vão mudando a configuração do Porto de Santos para os próximos 20 anos.

A dragagem terá início pela derrocagem das pedras do canal? Como está esse processo? E qual o cronograma para a dragagem de aprofundamento?

Sim. Hoje, o canal conta com mais de 30 rochas de grande porte que precisam ser removidas para permitir o aprofundamento do leito e a passagem de navios de maior calado. No passado, este trabalho era feito com dinamites, uma técnica de grande impacto ambiental e que não pode mais ser utilizada. Por isso usaremos o sistema de derrocagem, um sistema novo, holandês, que integra diversos métodos como dragas e martelos hidráulicos. A licitação para a contratação da obra está em fase de conferência de documentos. Queremos assinar o contrato no início deste ano para começar os trabalhos. Na sequência, faremos um contrato de empreitada para aprofundar o canal para 16 metros e, em paralelo, um outro contrato de até 35 anos para que uma empresa faça a gestão e o aprofundamento futuro para 17 metros. Qualquer aprofundamento, mesmo que seja de um centímetro, exige muito estudo e cuidado, pois precisamos preservar a integridade do cais e respeitar o bioma marinho.

A terceira pista da Imigrantes e o túnel Santos-Guarujá são consideradas peças-chave para atender a demanda prevista para os próximos anos? Por quê?

Todos os dias, mais de 70 mil pessoas atravessam o estuário entre Santos e Guarujá. Além de beneficiar toda a população que circula entre as cidades, a construção do túnel vai permitir o aumento do calado aéreo dos navios. A menor movimentação de balsas também vai agilizar o fluxo de embarcações e afetar positivamente toda a operação portuária. Parte significativa dos caminhões que acessam o Porto todos os dias precisa dar uma volta de 45 quilômetros para ir de uma margem a outra. É um custo enorme para a eficiência das operações e, também, em termos de emissão de CO₂. Então nós vamos tirar esse sonho de um século do papel, com a tecnologia mais moderna já aplicada e testada em outros países. A terceira pista da Imigrantes é também uma peça-chave. Ela vai ser muito importante, justamente porque a ideia é fazer uma pista com geometria favorável para que o caminhão desça e não precise usar a Via Anchieta. Aumentando a velocidade de descida, aumenta a capacidade e a fluidez do tráfego. A gente espera que as cargas cheguem com mais segurança e com mais rapidez ao Porto. É importante que a logística do Estado e do País acompanhe o crescimento da movimentação de carga.

Como está a questão do novo pátio regulador na Ilha do Tatu? Como está o diálogo com a Prefeitura?

Em Cubatão, pretendemos construir um pátio organizado, justamente para que a cidade não sofra tanto com os milhares de caminhões que já frequentam o território de forma desordenada e desorganizada. Estamos falando de um milhão de metros quadrados. Nós utilizaremos 500 mil para uma área de infraestrutura, gerando emprego, fomentando negócios, contribuindo com a cidade, e, ao mesmo tempo, haverá a construção de um parque. O Município estabelece as contrapartidas. Vamos nos reunir com o prefeito (César Nascimento, PSD) nos próximos dias. Acreditamos que ele entenderá a importância dessa infraestrutura para o Brasil e poderá apresentar os pleitos de



interesse da cidade para que o Porto imponha essas contrapartidas ao novo operador. Nós entendemos que a boa operação portuária é aquela que respeita e se integra efetivamente com a comunidade local. Encontramos uma forma de fomentar a integração do Porto com a cidade estabelecendo obras de contrapartida. Um exemplo é o Parque Valongo. Com o prefeito do Guarujá, estamos projetando o Parque do Forte, justamente para que na Margem Esquerda tenhamos também uma área de incentivo à integração Porto-Cidade. A ideia é trabalhar sempre para atenuar os impactos da operação portuária.

Como a APS está utilizando tecnologia e inovação para enfrentar desafios logísticos?

Além do 5G, estamos implantando o “gêmeo digital” – um backup de toda a estrutura armazenada nos computadores da APS –, ferramentas de georreferenciamento, dentre outras iniciativas que visam manter o Porto de Santos não somente atualizado com as inovações tecnológicas, mas na vanguarda do avanço tecnológico portuário. A APS tem firmado parcerias com várias startups e já conta com resultados importantes, que foram inclusive premiados internacionalmente.

Existe algum plano para melhorar a integração entre o Porto e os modais rodoviário e ferroviário? Qual?

Além das obras já citadas, nós temos a previsão de aumentar a capacidade de transporte de cargas por ferrovia de 50 milhões de toneladas por ano para 115 milhões, com investimento federal já garantido de R\$ 1 bilhão no projeto a ser executado pela Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

Quais medidas têm sido tomadas para que o Porto opere de forma sustentável, minimizando impactos ambientais?

O Porto de Santos é o único autossustentável do mundo. A Usina Hidrelétrica de Itatinga funciona há mais de cem anos e abastece as operações da Autoridade Portuária. Hoje são gerados 15 MW, mas essa hidrelétrica poderá gerar até 29 MW, o suficiente para abastecer 100% das operações portuárias. Nós fizemos um chamamento para que o mercado faça a gestão da usina, nos entregando três requisitos: a potencialização da capacidade elétrica, a revitalização do local para o turismo em Bertioga e a geração de hidrogênio verde para o Porto de Santos. Pela representatividade do Porto na economia, nós temos uma grande responsabilidade com a descarbonização. Então, o nosso plano de carbono zero nos próximos anos passa pela geração de hidrogênio verde para abastecer os navios de cruzeiro e os de dragagem, que operam todos os dias realizando a manutenção do canal. Começamos com um sistema, conhecido como Onshore Power Supply, de fornecimento de energia de terra aos 21 rebocadores das cinco empresas que atuam neste serviço no Porto. A APS tem como um dos objetivos estratégicos ser referência em sustentabilidade ambiental portuária. Para alcançá-lo, buscamos desenvolver as atividades sempre com respeito ao meio ambiente, visando o atendimento à legislação vigente e a prevenção da poluição, com melhoria contínua de processos.

Existe alguma estratégia para atrair novos investimentos e aumentar o volume de cargas movimentadas?

Batemos um novo recorde na movimentação de cargas em 2024. O Porto de Santos tem, hoje, a capacidade para movimentar cerca de 5 milhões de contêineres, em um gráfico crescente. Se considerarmos apenas e tão somente as obrigações contratuais das empresas e a capacidade dos terminais de uso privado, o Porto terá, nos próximos cinco anos, a capacidade de operar até 7 milhões de contêineres, um potencial maior do que a demanda atual do mercado. Nossa proposta é ampliar a capacidade atendendo a todas as cargas. A carga que mais exige crescimento é a do agronegócio, mas precisamos atender a todas as demandas. Não adianta instalar um novo terminal de grãos ou qualquer outro produto se não houver vias de escoamento implementadas, e para isso as obras são fundamentais.

Quais parcerias com os setores privado e público têm contribuído para o desenvolvimento do Porto de Santos?

Nós trabalhamos em estreita relação com a iniciativa privada em todas as áreas da operação portuária. Além da concessão do canal e a PPP para gerir a Usina de Itatinga, temos no horizonte o arrendamento dos terminais STS10 e STS08. Somente o STS10 prevê aumentar a capacidade em 50%, o que será um marco na história dos investimentos privados no setor.

Como a APS está lidando com a segurança portuária?

O Porto de Santos, como qualquer outro grande equipamento aquaviário do mundo, é uma porta para a entrada e saída de mercadorias que atrai o crime organizado internacional. Trabalhamos em grande sinergia de instituições, capitaneada pela Polícia Federal e pela Receita Federal, que são os responsáveis pelo combate ao narcotráfico. O Porto auxilia e muito neste trabalho, com o videomonitoramento de todas as atividades portuárias e a atuação constante da Guarda Portuária. Com o concurso realizado em 2024, nós vamos ampliar o efetivo ainda neste ano em pelo menos 67 guardas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2025

PORTO DE SANTOS, O GIGANTE DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO

Movimentação geral de cargas deve alcançar as 240,5 milhões de toneladas em 2040, crescimento de 33,7%. Já a operação de contêineres poderá chegar a 8,7 milhões de TEU, alta de 61,1%

Por ATribuna.com.br



Com uma área total superior a 7,8 mil hectares, o Porto de Santos equivale a cerca de 11 mil campos de futebol do tamanho do Estádio do Maracanã (Vanessa Rodrigues/AT)

Que o Porto de Santos é o maior do Hemisfério Sul, já não é mais novidade. Mas, talvez nem todos tenham noção da sua grandiosidade, afinal costumam vê-lo em partes, conforme as atividades rotineiras do dia a dia. Com uma área total superior a 7,8 mil hectares, ele equivale a cerca de 11 mil campos de futebol do tamanho do Maracanã. São mais de 16 quilômetros de cais disponíveis para atracação ao longo dos 30

quilômetros de extensão do canal. Um verdadeiro gigante da infraestrutura nacional, principal porta de entrada e saída para o comércio exterior brasileiro.

Apenas em 2024, o complexo marítimo movimentou 179,8 milhões de toneladas, de janeiro a dezembro, o maior resultado anual da história de Santos. O destaque fica para a operação de contêineres, que atingiu a marca de 5,4 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) no ano passado, alta de 14,7% em relação a 2023. Os embarques totalizaram 131,3 milhões de toneladas, 10% acima do período anterior. O Porto também é o maior quando se trata da movimentação de grãos sólidos vegetais.

Os números já seriam suficientes para deixar clara a representatividade do Porto no cenário nacional. Porém, não para por aí. Ainda em 2024, 29% de toda a corrente comercial nacional passou pelo cais santista. Isso significa quase 200 países e todos os estados brasileiros operando carga no local. O Porto também teve 5,5 mil navios atracados em suas instalações ao longo dos últimos 12 meses. Além disso, é o principal exportador de açúcar, soja e milho do Brasil, e o segundo maior importador de trigo. Sua liderança impacta diretamente na Cidade ao gerar mais de 50 mil empregos.

Futuro

Se a relevância econômica chama a atenção, a tendência é de que as estatísticas surpreendam ainda mais nos próximos 15 anos, diante da constante modernização para atender à crescente demanda e se manter competitivo no cenário internacional. A movimentação geral de cargas deve alcançar as 240,5 milhões de toneladas (crescimento de 33,7%), enquanto a de contêineres poderá chegar a 8,7 milhões de TEU (+61,1%).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2025

INTERVENÇÃO NO PORTUS É PRORROGADA APÓS SÉRIE DE PENDÊNCIAS; ENTENDA

Assinatura de acordo depende da resolução
Por Bárbara Farias



Sede da Autoridade Portuária de Santos: patrocinadoras do Portus injetarão recursos no fundo de pensão (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

A Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc), vinculada à Previdência Social, prorrogou a intervenção no Portus - Instituto de Seguridade Social até 30 de abril. O motivo é que uma série de pendências precisam ser zeradas para que o acordo firmado no ano passado possa efetivamente ser assinado entre as patrocinadoras, participantes e órgãos anuentes.

Em nota, a Previc informou que esse processo "se encontra em análise na Secretaria de Coordenação e Governança das Empresas Estatais, aguardando autorização para o aporte de R\$ 1,145 bilhão".

O advogado Cleiton Leal Dias Junior, que representa a Associação dos Participantes do Portus (APPortus) e três sindicatos de trabalhadores do Porto de Santos - Sindaport, Sindogeesp e Sintraport -, explicou que a prorrogação é uma medida necessária diante das pendências existentes. À Reportagem, ele lembrou que as partes firmaram um acordo para ser cumprido em duas etapas.

A primeira delas, formalizada em 2020, tinha por objetivo equacionar o déficit atuarial do Plano PBP1 para evitar a quebra do Portus. Para isso, os participantes concordaram com a suspensão temporária do 13º salário, pecúlio por morte e em pagar a contribuição extra de 18,47% sobre o benefício, além da contribuição normal de 10%. Inicialmente, os pagamentos seriam suspensos por 18 meses, mas se arrastam por quase cinco anos.

O segundo acordo, aprovado no ano passado e ainda não assinado, consiste na quitação das parcelas devidas aos beneficiários pelas patrocinadoras — R\$ 1,145 bilhão — e na redução da contribuição extra para 13,93%.

Porém, antes da formalização do acordo, em 2020, a APPortus e os sindicatos de trabalhadores impetraram ação civil pública na 3ª Vara Federal de Santos para assegurar os benefícios devidos aos contribuintes devido à crise financeira do instituto. A ação judicial foi suspensa no acordo de 2020. Agora, a Justiça Federal determina a resolução de todas as questões requeridas no processo para que o acordo final seja assinado.

Esfera judicial

"Em dezembro, o juiz enviou um ofício para a Ccaf (Câmara de Mediação e de Conciliação da Administração Pública Federal) cobrando o motivo de o acordo ainda não ter sido assinado. Por sua vez, a Ccaf peticionou na nossa ação que a previsão para conclusão do procedimento de conciliação é de 60 dias, a contar de 15 de dezembro de 2024. A Previc tomou conhecimento disso e prorrogou a intervenção", disse o advogado.

Dias Junior esclareceu ainda que o fim da intervenção no instituto não está obrigatoriamente vinculado à formalização do acordo, mas que este é o caminho mais ágil para consolidar o termo. "O interventor substitui todos os órgãos deliberativos de decisão do Portus. Ele age como presidente, como Conselho Fiscal e como Conselho Deliberativo, facilitando a conclusão do processo. Basta a assinatura dele".

Relevância

O advogado Cleiton Leal Dias Junior destacou que o acordo envolvendo o Portus será o mais importante firmado no segmento da previdência privada. “Não existe um acordo anterior a esse que tenha conseguido resolver um problema de fundo pensão de uma empresa estatal dessa maneira. Conseguiu-se que as patrocinadoras injetassem (valor equivalente) a quase 70% do déficit. Esse acordo pode servir de modelo de solução para outros fundos de pensão estatais”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/02/2025



ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA PLANO DE FISCALIZAÇÃO PARA OS PRÓXIMOS ANOS

As iniciativas visam o aprimoramento do desempenho fiscalizatório da Agência



Brasília, 31/01/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou, em reunião de diretoria, nesta quinta-feira (30), o novo Plano Plurianual de Fiscalização (PPF) para o período de 2025-2028 e o Plano Anual de Fiscalização (PAF) para o ano de 2025.

O PPF possibilita definir prioridades na execução das atividades de fiscalização pelos próximos quatro anos, com o propósito de promover o cumprimento das obrigações normativas pelos regulados. Por sua vez, o

PAF trata do planejamento da fiscalização anual, como será realizado e quais empresas serão fiscalizadas e de que forma.

Os planos foram elaborados de forma estratégica, segmentando as iniciativas de fiscalização de acordo com sua natureza, e com base nos preceitos da regulação responsiva.

Plano Plurianual de Fiscalização

O PPF 2025-2028 será composto por três níveis diferentes de fiscalização: monitoramento; ações à distância; e ações presenciais. Também estão sendo previstas iniciativas inovadoras, como a criação de grupos especializados em fiscalização, com foco em logística de contêineres e investimentos portuários e o desenvolvimento de ferramentas e soluções tecnológicas para aprimorar a fiscalização eletrônica.

O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, que relatou a matéria, destacou no voto a inclusão de ações inovadoras nos planos de fiscalização, além de falar sobre a importância desse tipo de instrumento para o avanço da Agência e da fiscalização.

“A priorização da fiscalização eletrônica, em razão do alto custo da fiscalização presencial e visando à celeridade processual, e a criação dos Grupos Especializados de Fiscalização (GEF), contribuirão para aprimorar o conhecimento da Agência em temas específicos e relevantes”, pontuou.

Plano Anual de Fiscalização

No PAF 2025, as fiscalizações serão divididas em quatro grupos: operacionais; conforme o grupo de risco de infrações; de rito próprio; e temáticas.

Nery salientou o planejamento de fiscalizações temáticas como relevante e pertinente “para aperfeiçoar o conhecimento do setor regulado e a consequente melhoria do processo regulatório”.

Para as fiscalizações temáticas foram sugeridos sete temas, sendo eles: diagnóstico do desempenho de autoridades portuárias; estrutura de fiscalização das autoridades portuárias; tratamento de resíduos e produtos perigosos; diagnóstico dos convênios de delegação; oferta de janelas em terminais de contêineres; recolhimento de resíduos a navegação interior; e gratuidade em serviços expressos ou diferenciados na navegação interior de travessia e longitudinal de passageiros e misto.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

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

Data: 31/01/2025



Presidência da República

Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GOVERNO FEDERAL DEFINE METAS ESTRATÉGICAS PARA PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS NOS PRÓXIMOS ANOS

Ministro Silvio Costa Filho e secretários do MPor apresentaram o planejamento de trabalho para os próximos dois anos ao presidente Lula. Além de outras ações importantes para o governo



Ministro Silvio Costa Filho apresenta ao presidente Lula planejamento de trabalho do Ministério para os próximos dois anos - Foto: Ricardo Stuckert

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, reuniu-se nesta sexta-feira (31) com o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, para definir as metas estratégicas da pasta para os próximos dois anos. O titular da Pasta apresentou a maior carteira de investimentos portuários da história do país, que receberá R\$ 20 bilhões até 2026. O

encontro contou com a participação da secretária executiva do MPor, Mariana Pescatori, dos secretários de Aviação Civil, Tomé Franca, de Portos, Alex Ávila, e de Hidrovias, Dino Antunes, e teve como foco também debater sobre o crescimento econômico e a modernização da infraestrutura do país.

Durante a reunião, os dirigentes discutiram estratégias para ampliar os investimentos públicos e privados em portos, aeroportos e hidrovias. A iniciativa busca impulsionar a economia e otimizar o escoamento da produção nacional, tornando o setor logístico mais eficiente e competitivo.

Costa Filho destacou que o setor portuário se consolidou como uma das prioridades para o desenvolvimento econômico do Brasil. Segundo ele, os investimentos já ultrapassaram R\$ 20,65 bilhões nos últimos dois anos, mais que o dobro do registrado no governo anterior. “A expectativa é que, até o fim do governo do presidente Lula, os investimentos do setor privado superem R\$ 50 bilhões, reforçando nosso compromisso com a modernização da infraestrutura e o crescimento sustentável do país”, afirmou o ministro.

Entre 2013 e 2022, foram realizados 43 leilões portuários no Brasil, resultando em R\$ 6 bilhões em investimentos. Sob a gestão do presidente Lula, a previsão é de que sejam realizados 50 novos leilões até 2026, ampliando os investimentos e a capacidade do setor.

No último ano, foram concedidas oito áreas portuárias em três diferentes regiões brasileiras, com destaque para o arrendamento do terminal localizado no porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, cujo valor de investimento ultrapassou R\$ 3,5 bilhões – o maior já realizado no setor.

Para 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos prevê a concessão de 21 empreendimentos portuários em quatro regiões do país. No total, essas áreas licitadas devem receber quase R\$ 9 bilhões em investimentos.

Já em 2026, as concessões portuárias terão continuidade, com pelo menos 21 novos empreendimentos, sendo 17 arrendamentos de áreas portuárias e quatro concessões de canais, consolidando a maior carteira de leilões da história do setor portuário.

No setor aeroportuário, 2024 já registrou avanços significativos, com a entrega de 42 obras em aeroportos de todo o país. Os investimentos totalizaram R\$ 3,2 bilhões, sendo R\$ 2,7 bilhões oriundos de concessões e R\$ 509,6 milhões provenientes de recursos públicos e privados, por meio do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) e da Infraero.

Para os próximos anos, está prevista a entrega de 40 obras públicas em 33 aeroportos, com um investimento estimado de R\$ 1,5 bilhão por meio do FNAC e da Infraero.

Além disso, o Ministério de Portos e Aeroportos lançou o programa AmpliAR, que visa possibilitar a contratação simplificada das atuais concessionárias que operam no país. O objetivo é garantir a administração e manutenção de 102 aeródromos considerados estratégicos para o Brasil, com remuneração por meio do reequilíbrio dos contratos vigentes.

Cerca de 50 aeroportos da Amazônia Legal e do Nordeste poderão ser beneficiados pelo programa, com um potencial de investimentos que pode alcançar R\$ 3,4 bilhões, fortalecendo a conectividade aérea e o desenvolvimento regional.

Acesse a cartilha de concessão do MPor: www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/arquivo/cartilha-de-concessao-portos-e-hidrovias_ministerio-de-portos-e-aeroportos_compressed.pdf

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

Data: 31/01/2025

Projeto coordenado por Brasil e Argentina prevê US\$ 99 milhões em investimentos para modernizar a estrutura



Com 15,62 quilômetros de extensão, estrutura é fruto de acordo binacional assinado em 1989 - Foto: DNIT/Divulgação

Fundamental ao comércio e trânsito de mercadorias e pessoas entre Brasil e Argentina, a Ponte Internacional de São Borja avança em seu processo de concessão com a publicação de um novo edital nesta sexta-feira (31). O projeto prevê investimentos na ordem de US\$ 99 milhões. A sessão pública para abertura das propostas será realizada em Foz de Iguaçu (PR), no próximo 4 de abril.

Com 15,62 km de extensão, a ponte foi construída a partir de um acordo binacional assinado em 1989, ligando a cidade brasileira de São Borja (RS) à argentina Santo Tomé. Hoje, cerca de 23% das operações comerciais entre os dois países passam por essa travessia.

“Após quase três décadas, a concessão representa um avanço significativo, trazendo um modelo mais moderno e eficiente para ambos os países”, declarou a secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

Ministério dos Transportes e Itamaraty lideraram as negociações com autoridades argentinas para a estruturação do novo projeto. Receita Federal, Ministério da Agricultura e Pecuária e Polícia Federal também integram a Comissão Mista Argentina-Brasileira, responsável pela gestão da Ponte Internacional Santo Tomé-São Borja.

Melhorias

O novo contrato terá vigência de 25 anos, período pelo qual a concessionária será responsável por um conjunto de obras e serviços para modernizar e aprimorar a infraestrutura da ponte e suas operações.

Confira os destaques:

- Construção de novas faixas de acesso
- Nova área para veículos apreendidos
- Pátio exclusivo para parada de caminhões
- Instalação de um novo sistema de iluminação

Além disso, a concessão abrange a operação do Centro Unificado de Fronteira (CUF), garantindo atendimento eficiente aos veículos de carga, suporte às operações alfandegárias e inspeções exigidas pelos órgãos reguladores.

O modelo de concessão também inclui inovações como degraus tarifários associados ao Capex, descontos vinculados aos serviços obrigatórios e um programa de Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT), destinado ao avanço de soluções inovadoras para a infraestrutura rodoviária.

Com essas medidas, a concessão busca não apenas modernizar a ponte, mas também fortalecer o comércio bilateral e impulsionar o desenvolvimento logístico da região.

A íntegra do edital está disponível em: <https://delconcomab.com.br/2024/>

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

Data: 01/02/2025

CONCESSÕES DA FICO E DA FIOI SERÃO DISCUTIDAS EM AUDIÊNCIA PÚBLICA

Período de consulta pública vai de 7 de fevereiro a 24 de março. Também haverá sessões públicas em Brasília, Salvador e Cuiabá



Com o projeto Fico/Fioi serão mais 2,7 mil quilômetros de trilhos, atravessando Bahia, Tocantins, Goiás e Mato Grosso - Foto: Arquivo/MT

O Governo Federal aprovou a abertura de audiência pública para a concessão à iniciativa privada da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fioi). O período para os interessados encaminharem contribuições às propostas coordenadas pelo Ministério dos Transportes vai de 7 de fevereiro a 24 de março. Além disso, estão previstas três sessões presenciais para a coleta de sugestões dos

interessados:

- Data: 11 de março de 2025 – Brasília (DF)



Sessão Pública virtual e presencial (híbrido)

Horário: 8h30

Local: Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla

Polo 8 – Brasília/DF

Capacidade: 353 lugares

- **Data: 12 de março de 2025 – Salvador (BA)**

Sessão Pública presencial

Horário: 14h

Local: A definir

- **Data: 14 de março de 2025 – Cuiabá (MT)**

Sessão Pública presencial

Horário: 14h

Local: A definir

O secretário nacional de Transportes Ferroviários, Leonardo Ribeiro, explica a importância da fase de consulta pública desses projetos. “É mais um passo fundamental para que o Brasil avance na integração logística, tornando o transporte ferroviário mais competitivo e atraente para investidores”, comentou. “Nosso compromisso é garantir nesta etapa de consulta pública um debate transparente e produtivo, ouvindo todas as partes interessadas e assegurando que este projeto atenda às necessidades do país com sustentabilidade, eficiência e inovação”, completou Ribeiro.

Malha ferroviária em expansão

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste ligará o interior da Bahia ao Porto de Ilhéus, facilitando o escoamento da produção agrícola e mineral. Já a Ferrovia de Integração Centro-Oeste conectará o Mato Grosso à Ferrovia Norte-Sul, fortalecendo a logística do agronegócio.

O projeto Fico/Fiol integra a política federal de expansão da malha ferroviária. É previsto a implantação de cerca de 2,7 mil quilômetros de extensão de trilhos, atravessando os estados da Bahia, Tocantins, Goiás e Mato Grosso. As estradas de ferro serão interligadas à Ferrovia Norte-Sul e à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), fortalecendo a infraestrutura logística do país e impulsionando o escoamento da produção nacional.

Participe

Detalhes do projeto e orientações aos interessados em contribuir com as propostas já podem ser consultados no site <https://www.gov.br/anttp/pt-br> > Participação Social > Audiência Pública nº 1/2025. Dúvidas poderão ser encaminhadas ao e-mail: ap001_2025@anttp.gov.br

Com informações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

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

Data: 03/02/2025

RODOVIA QUE CORTA MATO GROSSO DO SUL É A PRIMEIRA A TER EDITAL DE OTIMIZAÇÃO PUBLICADO

A BR-163/MS receberá mais de R\$ 17 bilhões em investimentos. Leilão está marcado para 22 de maio

O Governo Federal publicou nesta sexta (31) o primeiro edital para a readaptação e otimização da concessão de uma rodovia. O projeto contemplará a BR-163, um dos principais corredores logísticos de Mato Grosso do Sul. Com 847,9 quilômetros de extensão, o trecho foi leiloado para a empresa

MSVIA em 2014, mas o contrato estava defasado, com um desempenho abaixo do esperado. Agora, as novas regras visam reiniciar a concessão e devem impulsionar investimentos, com a injeção de R\$ 17,32 bilhões em obras e serviços.



A BR-163 é um dos principais corredores logísticos de Mato Grosso do Sul - Foto: ANTT/Divulgação

As mudanças foram discutidas e validadas em reunião da diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), nesta quinta-feira (30). O edital publicado nesta sexta-feira prevê um novo contrato, com a prorrogação por mais dez anos - além dos 30 originalmente existentes na concessão de 2014.

A secretária nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, Viviane Esse, entende que a realização da nova licitação vai acelerar os investimentos. "Será garantida uma logística eficiente por meio da integração da malha, redução de custos, ampliação de capacidade de transporte e aumento da competitividade do país. Para tanto estão previstas soluções de duplicação da rodovia, vias marginais, faixas adicionais, implantação de dispositivos de melhorias, recuperação do pavimento, manutenção e conservação da via ao longo de todo o período de concessão e prestação de serviços aos usuários", enumerou.



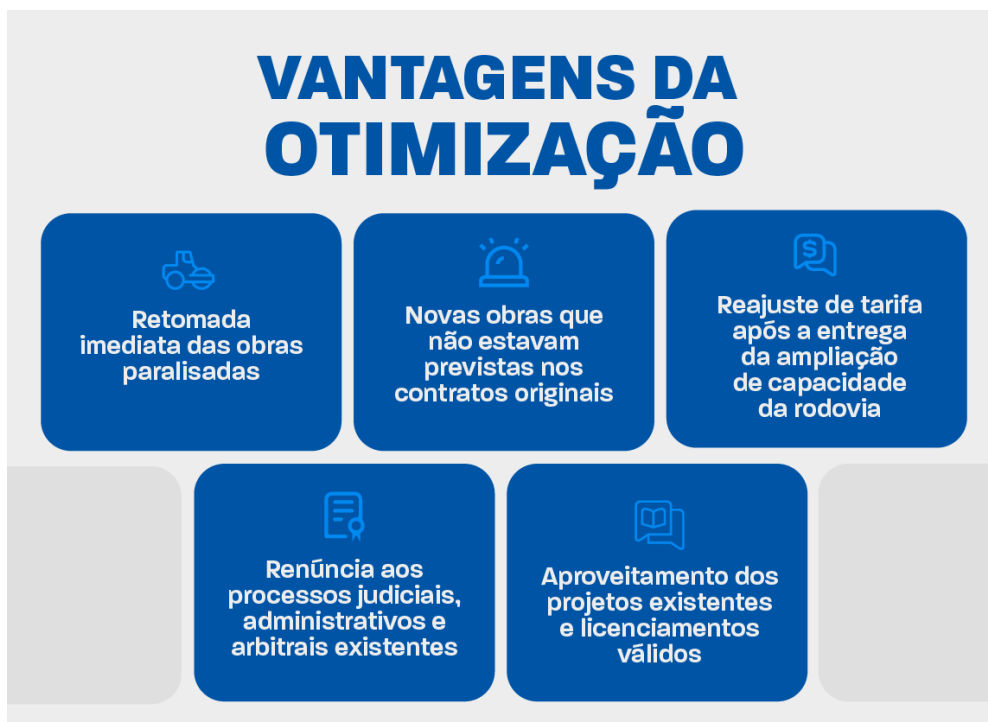
Otimização

Entre os 15 projetos programados para este ano, três têm como foco a atualização de contratos de concessão. Juntos, eles abrangem R\$ 38 bilhões em investimentos e permitirão melhorias significativas em rodovias federais já concedidas, mas que enfrentavam dificuldades devido a contratos desatualizados e obras interrompidas.

Para solucionar esse impasse, o Governo Federal lançou, em 2023, o Programa de Otimização. A iniciativa tem como objetivo reformular contratos antigos, ajustando-os às novas necessidades das rodovias e das cidades. O processo ocorre por meio de um diálogo entre diferentes órgãos públicos e conta com a supervisão do Tribunal de Contas da União (TCU), garantindo transparência e eficiência.

Diferente das relições e novas concessões, em que as obras costumam ser iniciadas apenas no terceiro ano de contrato, o modelo de otimização permite a retomada imediata dos projetos, reduzindo o tempo de espera para que melhorias sejam implementadas.

“O modelo de relição praticamente se tornou sinônimo de paralisação. Com a otimização, conseguimos redefinir tarifas, prazos e incluir novas obras, garantindo avanços reais nas rodovias”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho.



Licitação

O leilão será aberto a todas as empresas interessadas, incluindo a atual concessionária do trecho, a MSVIA, que terá de concorrer em igualdade de condições com os demais participantes.

O edital estará disponível a partir de 31 de janeiro de 2025 no site da ANTT, prevendo a alienação de todas as ações da Concessionária de Rodovias Sul-Mato-Grossense S.A (MSVIA). A empresa vencedora terá o direito de explorar a infraestrutura e prestar os serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação, monitoramento e implantação de melhorias na rodovia.

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

Data: 03/02/2025



PORTAL PORTO GENTE

APÓS REFORMAS, MUSEU DO PORTO DE SANTOS INICIA TEMPORADA 2025 RENOVADO

Redação Portogente

Complexo cultural reabre as portas à comunidade e compõe atrações do 3º Festival Oceano

Contando com um acervo de aproximadamente dois mil itens, que inclui documentos, fotografias e instrumentos náuticos, o Museu do Porto de Santos está novamente de portas abertas para receber a comunidade da Baixada Santista e turistas.



Divulgação/Porto de Santos

O complexo cultural, sob gestão da Autoridade Portuária de Santos (APS), esteve em obras desde o dia 23 de dezembro, período em que foi feito o restauro completo do piso dos prédios históricos e a revitalização da pintura do acervo externo.

"A primeira iniciativa, quando chegamos ao Porto de Santos, foi devolver à comunidade o Museu do Porto de Santos, esse importante símbolo da relação Porto-Cidade", afirma Anderson Pomini, presidente da APS.

A APS também aproveitou o curto período de obras para reorganizar as salas de exposição e qualificar a curadoria. "Repensamos os espaços para que cada sala conte a sua própria história", explica Jorge Valias, da Assessoria do Complexo Cultural do Porto de Santos. "Nós ouvimos a opinião do público, discutimos como aprimorar a experiência dos visitantes e reorganizamos o acervo para melhor atender à comunidade e contar com mais profundidade a história centenária do Porto", completa Valias.

Aniversário do Porto de Santos

A reabertura ocorre junto às comemorações dos 133 anos do Porto de Santos, celebrados no dia 2 de fevereiro. Para marcar a data, o Museu será uma das atrações do 3º Festival Oceano, no sábado (1º), quando a sede da Autoridade Portuária abre as portas à comunidade com shows e atividades para toda a família.

A programação inclui visitas guiadas ao Museu às 11h45, 12h45, 15h45 e 16h. A equipe de guias é formada por trabalhadores que ajudaram a construir a história do Porto de Santos, com até 45 anos de serviços prestados na amarração de embarcações e outras áreas fundamentais para a operação do complexo portuário.

Visitações

Durante todo o ano, o Museu do Porto recebe o público de segunda a sábado, das 9h às 17h, na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, s/nº, esquina com a Rua Conselheiro João Alfredo. Instituições de ensino e grupos com mais de 15 pessoas devem agendar horário pelo e-mail museudoporto@portodesantos.gov.br.

O Museu foi inaugurado para visita pública em 1º de setembro de 1989, logo se consolidando como um atrativo turístico e cultural da região. O equipamento está sediado no antigo residencial dos engenheiros da Companhia Doca de Santos (Codesp), de onde chefiavam a construção das primeiras instalações portuárias.

Desde a reabertura pós-pandemia, em julho de 2023, o Museu recebeu mais de 11 mil visitantes de todo o país e de diversas nacionalidades.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 03/02/2025

SRE SUPER RIO EXPOFOOD 2025 ANUNCIA AARON ROSS COMO KEYNOTE

Por Maithe Morotti

Um dos maiores especialistas globais em vendas e mensuração de resultados, o palestrante sobe ao palco do principal evento de negócios das Américas, voltado ao varejo de supermercados e food service, no dia 19 de março, às 15h, no Riocentro

A 35ª edição da SRE Super Rio Expofood, que acontecerá entre 18 e 20 de março de 2025, no Riocentro, no Rio de Janeiro, acaba de confirmar o palestrante, consultor e especialista global em

mensuração e guru das vendas no Vale do Silício, Aaron Ross, como keynote do evento. O autor do best-seller *Receita Previsível* se apresenta no dia 19, às 15h, trazendo insights valiosos sobre vendas, crescimento escalável e previsibilidade de receita para empresas de todos os portes.



Divulgação.

Promovida pela Associação de Supermercados do Estado do Rio de Janeiro (ASSERJ) e pela Base Eventos, a SRE Super Rio Expofood é o principal evento de exposição, atualização, networking e negócios voltado ao setor varejista de supermercados, bares, restaurantes, hotéis, padarias, food service e nutricionistas do Brasil. Incluída no Calendário Oficial da Cidade em 2023, já se consolidou como a maior área de exposição de negócios desses setores e é amplamente reconhecido por profissionais além das

fronteiras do Brasil como o evento mais inovador das Américas. A edição 2025 vai ocorrer em dois pavilhões do Riocentro, somando 50 mil m² de área e uma programação extensa com o tema "Além do Essencial".

Promovido pela ASSERJ em parceria com Associação das Américas de Supermercados (ALAS), atuante em 16 países, a Convenção das Américas chega à sua terceira edição com uma proposta dinâmica, em que palestras e painéis vão ocorrer simultaneamente no inovador palco pétala. Moldável, ele se adequa às palestras e painéis da programação. Somente os keynotes terão o palco exclusivamente para as suas participações.

Um dos maiores especialistas globais em vendas e mensuração de resultados, Ross tornou-se conhecido por revolucionar a estratégia de prospecção outbound da Salesforce - uma das empresas mais conhecidas de CRM do planeta. A sua metodologia ajudou a companhia a aumentar a receita de US\$ 5 milhões para US\$ 100 milhões, transformando-se referência para organizações de todo mundo. O impacto de suas ideias foi tão grande que seu livro *Receita Previsível* virou a "bíblia de vendas do Vale do Silício" e tem inspirado milhares de líderes empresariais.

Fábio Queiróz, presidente da ASSERJ e primeiro vice-presidente da Associação de Las Américas de Supermercados (ALAS), é o responsável por reformular a SRE Trade Show e destaca o impacto transformador do evento para os profissionais do setor. "Ao longo dos últimos anos, impulsionamos e levamos a SRE Trade Show ao nível dos maiores e melhores eventos internacionais. Tenho um grande orgulho de ser o estrategista por trás dessa transformação. A cada ano, o desafio se renova e tentamos promover um evento inovador, sem perder o foco nos empresários e profissionais que fazem do setor um dos mais dinâmicos e concorridos. Estamos preparando atrações imperdíveis para essa 35ª edição da SRE Trade Show", afirma o executivo.

Durante o megaevento, marcas de diferentes segmentos do setor alimentício poderão apresentar produtos, soluções e inovações, criando oportunidades rentáveis de negócios para supermercadistas, hoteleiros, restaurateurs, donos de bares, padarias, confeitarias e lojas de conveniência.

Sobre a ASSERJ

Fundada em 1969, a Associação de Supermercados do Estado do Rio de Janeiro tem como missão fortalecer e defender o setor supermercadista. Há mais de cinco décadas, oferece cursos, palestras, consultorias e assessorias jurídicas, além de iniciativas focadas em gestão, marketing e prevenção de perdas.

Sobre a Base Eventos

Com mais de 30 anos de experiência, a Base Eventos é referência na organização de eventos nacionais e internacionais de grande porte. A empresa se destaca por integrar criatividade, inovação

e excelência técnica para promover o desenvolvimento de diferentes segmentos por meio de seus projetos.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/02/2025

COMO A TECNOLOGIA PODE TRAZER A INDÚSTRIA BRASILEIRA PARA O PRIMEIRO MUNDO?

Por Maithe Morotti

Qual o impacto de conhecer tudo que acontece em uma linha de produção? Para países que já implementaram, há anos, tecnologia em sistemas desenvolvidos para localização em tempo real, o resultado é extremamente positivo.



Divulgação.

Conhecidos como RTLS (Real-Time Location Systems), o sistema destaca-se não apenas pela localização interna de insumos e produtos e monitoramento para atividades de chão de fábrica: a tecnologia fornece dados que podem ser mensurados por gestores e orientá-los a tomarem as melhores decisões.

E o RTLS chegou para ficar nas grandes fábricas, como mostra a pesquisa Location-based Services (LBS) and Real-Time Location

Systems (RTLS) Market, da MarketsandMarkets. Até 2028, as indústrias que já utilizam o sistema vão seguir investindo em novas soluções de monitoramento em tempo real — e a expectativa é que o mercado chegue a US\$ 60,4 bilhões.

Enquanto muitos países ainda estão implementando processos de RTLS, outros estão observando grande crescimento econômico industrial, como China, Índia e Austrália, justamente por já utilizarem a tecnologia em sua cadeia produtiva.

Este é, na análise de Marcelo Lonzetti, Diretor da ztrax e especialista em RTLS, o detalhe que faz das empresas desses países mais eficientes:

"As empresas brasileiras ainda estão distantes do bom das tecnologias por diversos fatores. As fábricas já possuem suas rotinas e protocolos. O que vai apontar se uma indústria é mais eficiente que a concorrência está no desempenho interno de suas operações. Sem RTLS, a empresa está literalmente trabalhando no escuro, ou seja, sem informações em tempo real. É praticamente impossível administrar o andamento de qualquer processo produtivo com eficiência."

Equiparando a produção do Brasil com tecnologia

Setores da indústria nacional que já implementaram o sistema constataram uma equiparação com indústrias mundiais de ponta. Marcelo lembra que uma das vantagens está na coleta de dados sobre a movimentação na linha de produção, ação que ajuda a mitigar a perda de tempo, independentemente do que está sendo fabricado, melhorando sensivelmente a produtividade:

"O RTLS sabe exatamente o status de tudo que ocorre na fábrica. Essas informações, isoladas ou em um relatório, melhoram o poder de decisão, reduzem custos, acabam com gargalos e impedem que a produção deixe de funcionar em algum ponto da cadeia produtiva. É o que falta para a indústria nacional se equiparar com o resto do mundo" completa o especialista.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/02/2025

ACIC DEBATE ESCASSEZ DE MÃO DE OBRA

Por Maithe Morotti

Encontro com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Inovação abordou a urgência em criar alternativas para a demanda de mão de obra qualificada em Chapecó



Divulgação.

A Associação Comercial, Industrial, Agronegócio e Serviços de Chapecó (ACIC) recebeu, na tarde da última segunda-feira (28), a visita do secretário de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Inovação de Chapecó, Márcio da Paixão Rodrigues. O objetivo da reunião foi analisar a demanda de mão de obra qualificada no mercado de trabalho do município. Além do presidente da ACIC, Helon Rebelatto,

estiveram presentes membros da diretoria executiva.

Chapecó enfrenta um grande desafio da falta de profissionais. De acordo com o Rodrigues, o déficit chega a 4.000 trabalhadores em setores como agroindústria, TI, construção civil e serviços. "O envelhecimento populacional é uma realidade, e precisamos mitigar os efeitos disso com qualificação e atração de pessoas de fora. Paralelamente, é importante trabalhar com os empresários para aumentar a produtividade e repensar processos, como, por exemplo, da automatização da contratação e no treinamento de equipes."

O secretário também revelou que o Poder Público de Chapecó planeja ações para integrar beneficiários do Bolsa Família ao mercado de trabalho. "Dados apontam uma correlação entre o aumento no número de beneficiários e a redução de novos cadastros no balcão de empregos." Como medida para enfrentar a escassez de recursos humanos serão organizados feirões de emprego voltados às famílias atendidas pelo programa.

"Estamos abertos a parcerias e diálogos para enfrentar esses desafios. O momento exige trabalho conjunto, inovação e coragem para redesenhar processos e pensar no longo prazo", declarou o secretário. "É importante ressaltar que a solução para a falta de mão de obra é complexa e requer a atuação conjunta de diversos atores, como o governo, as empresas e a sociedade civil. Por isso, é fundamental o trabalho em parceria com a ACIC, que possui contato direto com as empresas locais e um conhecimento aprofundado sobre as demandas e necessidades de qualificação profissional."

ACIC

O presidente da ACIC evidenciou que "a problemática da mão de obra é, hoje, um dos pontos mais delicados para as nossas empresas. Não existe setor nem porte de empresa que não esteja enfrentando dificuldades para contratar mão de obra. Temos uma grande quantidade de estrangeiros suprimindo a necessidade, mas essa é uma questão sensível. Os empresários ficam em uma posição de preocupação diante da possibilidade de um colapso, no qual os negócios podem não conseguir se expandir, crescer ou até mesmo manter o nível de produção atual devido à falta de profissionais qualificados."

O objetivo é realizar a qualificação da mão de obra. "Queremos possibilitar que as pessoas – principalmente aquelas que fazem parte de programas sociais como o Bolsa Família – possam se capacitar, encontrar uma porta de saída desses programas e avançar em suas vidas. Queremos que elas possam crescer, alcançar novos patamares e não fiquem apenas dependentes de um sistema social."

Rebelatto destacou que a entidade também alinha outros projetos com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico. "São iniciativas que buscam fortalecer a imagem de Chapecó,

desenvolver ainda mais o empreendedorismo da região, além de impulsionar o progresso local. Isso é benéfico para todos nós, pois a Prefeitura precisa de nós, assim como nós precisamos dela", finalizou.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/02/2025

ATAQUES CIBERNÉTICOS PREOCUPAM O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Por Maithe Morotti

No terceiro trimestre de 2024, o Brasil sofreu cerca de 2.766 tentativas semanais de ataques cibernéticos, um aumento de 95% se comparado com o ano anterior



Divulgação.

O Paraná é uma potência econômica em ascensão e foi o terceiro estado que mais investiu em infraestrutura rodoviária entre 2023 e 2024, ficando atrás apenas de São Paulo e Bahia, além de estar realizando uma expansão portuária. O estado também representa o 4º maior PIB do país e como divulgado pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) com base em dados disponibilizados pelo Ministério do

Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), foi o 5º que mais exportou em 2024.

Todavia, há uma ameaça crescente que preocupa quem atua com transporte de cargas no estado. Segundo o Relatório de Inteligência de Ameaças da NetScout, divulgado ano passado, o Brasil é a segunda nação do mundo que mais sofre com ataques cibernéticos, ficando atrás apenas dos Estados Unidos e, em 2023, este tipo de crime cresceu 8,86% no país. Ainda de acordo com o estudo, o transporte de cargas é a segunda maior vítima desse delito e, apenas no primeiro semestre de 2024, registrou 25.620 ocorrências.

Diante deste cenário, com o objetivo de conscientização de seus associados, o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná (SETCEPAR) promove ações entre seus associados divulgando materiais sobre cibersegurança e conteúdos relacionados ao assunto. Como explica o presidente da entidade, Silvio Kasnodzei, a alta taxa de ocorrências no setor é um indicativo de que precisa-se investir em estratégias eficientes para garantir segurança ao transporte.

Para Kasnodzei, os prejuízos provocados por estas ações podem afetar a reputação da empresa e impactá-la financeiramente, por isso, os criminosos usam estes dados para tentar extorquir as transportadoras. "Ataques cibernéticos podem resultar na interrupção das operações essenciais das transportadoras, causando perda de produtividade e atrasos nas entregas. Informações roubadas podem ser usadas para criar identidades falsas, facilitando fraudes como o desvio de cargas."

Para combater esta infração, o Brasil é um dos países que mais investem em Cibersegurança na América Latina, com mais de US\$3,3 bilhões aplicados em 2024 e com previsão de US\$5,46 bilhões até 2029. Desta forma, o SETCEPAR busca ajudar as empresas incentivando a realização de treinamentos frequentes para funcionários sobre segurança digital e a importância de práticas seguras, como senhas fortes e autenticação de dois fatores.

"É preciso investir mais em tecnologia de segurança cibernética como firewalls e softwares de proteção. Isto não é só papel do setor público ou privado, por isso, é importante fortalecer as parcerias entre ambos, além de promover a colaboração com o judiciário para uma resposta mais eficaz contra crimes cibernéticos", conclui o presidente.



Sobre o Setcepar:

Fundado em 1943, o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná (SETCEPAR), entidade que representa as empresas de transportes de carga no estado do Paraná, nasceu visando representar os empresários do setor de transporte rodoviário de cargas da região em variadas atividades, como em negociações coletivas de trabalho e em aproximação com autoridades e com autarquias municipais, estaduais e federais, bem como com a imprensa.

Com 80 anos de história, a entidade hoje representa empresas em 265 cidades do estado, oferecendo aos associados diversos serviços e eventos para fomentar melhorias no transporte rodoviário de cargas local e nacional.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 02/02/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A IMPORTÂNCIA DOS INVESTIMENTOS EM AEROPORTOS REGIONAIS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A decisão do Ministério de Portos e Aeroportos de investir R\$ 48 milhões na modernização do aeroporto de Santa Rosa, no Rio Grande do Sul, é uma demonstração do compromisso da pasta em fortalecer a aviação regional no Brasil. Essa iniciativa, que se insere no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), representa um passo importante para a democratização do acesso ao transporte aéreo e para o desenvolvimento econômico das regiões mais distantes dos grandes centros urbanos.

A ampliação da pista de pouso e decolagem, a construção de novas áreas de estacionamento para aeronaves e a melhoria da infraestrutura aeroportuária em geral são medidas que vão permitir que o aeroporto de Santa Rosa receba aeronaves de maior porte e ofereça mais opções de voos para a população local. Com isso, a cidade estará mais conectada com o restante do País, o que facilitará o deslocamento de pessoas e o transporte de cargas, impulsionando o desenvolvimento econômico e social da região.

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

O investimento em aeroportos regionais é uma forma de corrigir essa distorção e de promover o desenvolvimento mais equilibrado do País. Ao melhorar a conectividade entre as diferentes regiões, a aviação regional contribui para a redução das desigualdades sociais e regionais, além de fortalecer a economia local.

É importante destacar que a modernização dos aeroportos regionais não é apenas uma questão de infraestrutura, mas também de gestão. A criação de um ambiente regulatório favorável, a oferta de incentivos fiscais para as empresas aéreas e a promoção da integração entre os diferentes modais de transporte são medidas essenciais para garantir a sustentabilidade do setor.

A decisão de investir na modernização do aeroporto de Santa Rosa é um sinal positivo para o futuro da aviação regional no Brasil. Ao investir em infraestrutura aeroportuária, o Governo está contribuindo para a construção de um país mais justo, mais integrado e mais desenvolvido. É fundamental que essa política seja continuada e ampliada, para que todos os brasileiros tenham acesso aos benefícios da aviação civil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025



NACIONAL - HUB – CURTAS - CÂMARA E SENADO ELEGEM SEUS PRESIDENTES

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

NA CÂMARA 1

O deputado federal Hugo Motta (Republicanos-PB) foi eleito no sábado, dia 1º, em primeiro turno, para o cargo de presidente da Câmara dos Deputados, com 444 votos dos 513 deputados. Aos 35 anos, ele será o mais jovem presidente da Casa desde a redemocratização do País, mas carrega uma experiência de quatro mandatos consecutivos como deputado federal pela Paraíba.

NA CÂMARA 2

Franco favorito na disputa, apoiado por 17 dos 20 partidos com assento na Câmara, Motta precisava de pelo menos a maioria absoluta de apoios (257 votos) para vencer em turno único, mas foi além e liquidou a fatura com amplo apoio entre os pares, de praticamente todo o espectro partidário. Mas a votação não superou a obtida por Arthur Lira (PP-AL) em fevereiro de 2023, quando ele foi reeleito com o voto uma votação recorde de 464 deputados.

BARBOSA NA SUPLÊNCIA DA MESA DIRETORA 1

O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA) do Câmara, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), foi eleito como suplente da nova mesa diretora da Casa no último sábado, dia 1º. Ele considerou sua escolha “dá a chance de estarmos mais próximos das principais discussões acerca do nosso País e de influenciar diretamente nas prioridades legislativas do Congresso, dando maior visibilidade às pautas que defendemos”.

BARBOSA NA SUPLÊNCIA DA MESA DIRETORA 2

Barbosa pontuou que suas “questões prioritárias serão os avanços para a Baixada Santista e a aplicação de medidas que garantam a retomada do poder de compra do brasileiro, alavancando nossa economia”.

NO SENADO 1

Também no sábado, o senador Davi Alcolumbre (União Brasil-AP) foi eleito presidente do Senado pelos próximos dois anos, com 73 dos 81 votos. A reunião preparatória começou pouco depois das 10 horas e, durante as falas dos candidatos, o senador Marcos do Val (Podemos-ES) e a senadora Soraya Thronicke (Podemos-MS) retiraram suas candidaturas. Concorreram ao cargo, junto com Alcolumbre, os senadores Marcos Pontes (PL-SP) e Eduardo Girão (Novo-CE).

NO SENADO 2

Em sua fala, Davi Alcolumbre se declarou um “defensor intransigente” do diálogo, da construção coletiva e de soluções compartilhadas. “Vocês me conhecem, sabem do meu compromisso verdadeiro com essa instituição e com o Brasil. Acima de tudo, com a população que confia em cada um de nós para representar os seus sonhos e as suas esperanças”, disse. “Para mim, governar é ouvir e liderar é servir. É disso que o nosso país precisa agora. Uma liderança que una e não que divida”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025

REGIÃO CENTRO-OESTE - NOVO EDITAL DA ROTA DA CELULOSE PRIORIZA SEGURANÇA E SUSTENTABILIDADE

Concessão de 870,3 km de rodovias em MS prevê duplicação de vias, pontos de recarga para veículos elétricos e inovações

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O novo edital de concessão da chamada Rota da Celulose, que abrange trechos das rodovias federais BR-262 e BR-267 e das estaduais MS-040, MS-338 e MS-395, foi lançado na quinta-feira

(30). Segundo o Ministério dos Transportes, as atualizações visam aprimorar a estrutura do projeto e atender melhor às demandas da sociedade e do setor produtivo.

O leilão está marcado para 5 de maio deste ano, na B3, em São Paulo, e a concessão terá duração de 30 anos, cobrindo 870,3 km de rodovias que conectam a capital de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, ao Sudeste do país, passando por nove municípios e beneficiando diretamente 1,2 milhão de moradores do estado.



A concessão abrange trechos das rodovias federais BR-262 e BR-267 e das estaduais MS-040, MS-338 e MS-395 (Foto: Reprodução)

O LEILÃO ESTÁ MARCADO PARA 5 DE MAIO DESTES ANO, NA B3, EM SÃO PAULO, E A CONCESSÃO TERÁ DURAÇÃO DE 30 ANOS, COBRINDO 870,3 KM DE RODOVIAS QUE CONECTAM A CAPITAL DE MATO GROSSO DO SUL, CAMPO GRANDE, AO SUDESTE DO PAÍS, PASSANDO POR NOVE MUNICÍPIOS E BENEFICIANDO DIRETAMENTE 1,2 MILHÃO DE MORADORES DO ESTADO

Entre as principais mudanças do edital, destaca-se o ajuste no cronograma de operação, com prazos ampliados para a conclusão das obras essenciais, que agora devem ser finalizadas entre o sexto e o oitavo ano do contrato. Outra atualização relevante é a garantia da construção do contorno do município de Três Lagoas, obra sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Após sua conclusão, prevista para o quarto ano do contrato, o trecho será incorporado à concessão.

O projeto prevê investimentos robustos em infraestrutura, incluindo a duplicação de 115 km de rodovias, a construção de 457 km de acostamentos, 245 km de terceiras faixas e 12 km de vias marginais. Além disso, serão implantados 38 km de contornos urbanos, 25 acessos, 22 passagens de fauna e 20 alargamentos de pontes, além de obras de arte especiais totalizando 3.780 m². Com essas intervenções, toda a malha viária passará a contar com 100% de acostamento, garantindo maior segurança e fluidez no tráfego. A maior parte dos investimentos será concentrada nos oito primeiros anos de vigência do contrato.

Inovações e tecnologia

Segundo o Ministério dos Transportes, a Rota da Celulose também traz avanços em segurança e tecnologia. Serão implantados três pontos de parada e descanso para motoristas profissionais, localizados nas principais vias do trajeto (MS-040, BR-262 e BR-267), oferecendo infraestrutura adequada para garantir conforto e segurança aos condutores. Essas estruturas visam reduzir a fadiga, prevenir acidentes e melhorar as condições de trabalho no transporte rodoviário.

Algumas dessas inovações são a implantação de pórticos de pedágio automático (Free Flow), a tecnologia de pesagem eletrônica dinâmica (HS-WIM) e a instalação de pelo menos 484 câmeras de reconhecimento óptico de caracteres (OCRs) para fiscalização e segurança. Além disso, um sistema avançado de comunicação com os usuários será implementado para melhorar a experiência nas rodovias.

O projeto também avança na promoção da mobilidade sustentável, com a instalação de 26 pontos de recarga para veículos elétricos ao longo da malha rodoviária. Cada Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) contará com duas unidades de recarga, facilitando o acesso dos motoristas a essa tecnologia e incentivando a transição para um transporte mais limpo e eficiente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025

MERCOSUL - LEILÃO DA PONTE SÃO BORJA-SANTO TOMÉ É MARCADO PARA 4 DE ABRIL

Concessão prevê investimentos de US\$ 99 milhões para modernização da travessia entre Brasil e Argentina

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Com 15,62 quilômetros de extensão, a ponte foi construída a partir de um acordo binacional assinado em 1989 (Foto: Divulgação/Dnit)

DE ACORDO COM O EDITAL PUBLICADO NA ÚLTIMA SEXTA-FEIRA (31), O NOVO CONTRATO DE CONCESSÃO TERÁ VIGÊNCIA DE 25 ANOS E PREVÊ UM CONJUNTO DE OBRAS E SERVIÇOS VOLTADOS À MODERNIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA E AO APRIMORAMENTO DAS OPERAÇÕES

O leilão para a concessão da Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé será realizado no dia 4 de abril, em Foz do Iguaçu, no Paraná. Segundo o Ministério dos Transportes, os investimentos previstos são de aproximadamente 99 milhões de dólares. A ponte é uma ligação estratégica entre Brasil e Argentina, essencial para o comércio e o trânsito de mercadorias e pessoas entre os dois países.

Com 15,62 quilômetros de extensão, a ponte foi construída a partir de um acordo binacional assinado em 1989, conectando a cidade brasileira de São Borja, no Rio Grande do Sul, à argentina Santo Tomé. Atualmente, cerca de 23% das operações comerciais entre os dois países utilizam essa travessia.

“Após quase três décadas, a concessão representa um avanço significativo, trazendo um modelo mais moderno e eficiente para ambos os países”, declarou a secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.

O Ministério dos Transportes e o Ministério das Relações Exteriores (Itamaraty) conduziram as negociações com autoridades argentinas para a estruturação do novo projeto. A Receita Federal, o Ministério da Agricultura e Pecuária e a Polícia Federal também fazem parte da Comissão Mista Argentina-Brasileira, responsável pela gestão da Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé.

De acordo com o edital publicado na última sexta-feira (31), o novo contrato de concessão terá vigência de 25 anos e prevê um conjunto de obras e serviços voltados à modernização da infraestrutura e ao aprimoramento das operações da ponte. Segundo o Ministério dos Transportes, as principais melhorias incluem a construção de novas faixas de acesso, uma nova área para veículos apreendidos, um pátio exclusivo para a parada de caminhões e a instalação de um novo sistema de iluminação.

A concessão também abrange a operação do Centro Unificado de Fronteira, garantindo um atendimento mais eficiente aos veículos de carga e suporte às operações alfandegárias e inspeções exigidas pelos órgãos reguladores.

O modelo de concessão prevê ainda inovações como degraus tarifários associados ao Capex, descontos vinculados aos serviços obrigatórios e um programa de recursos para desenvolvimento tecnológico, voltado ao avanço de soluções inovadoras para a infraestrutura rodoviária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025

PORTO DE SANTOS - APS CONCLUI IÇAMENTO DE BOULEVARD COM CONEXÃO AO PARQUE VALONGO

Empreendimento vai fazer a conexão com o complexo turístico do Porto de Santos

Por PAULO JOSÉ RIBEIRO paulo.ribeiro@redenenews.com.br



De acordo com a APS, o Boulevard Aéreo deverá ficar pronto entre os meses de março e abril (Foto: Rodrigo Silva/BE News)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) concluiu neste domingo (2) o içamento do trecho final do Boulevard Aéreo que vai ligar a região do Centro da cidade, partindo da Rua XV de Novembro, ao Parque Valongo. A obra vai auxiliar o tráfego de passageiros até o empreendimento.

O içamento aconteceu na data em que o Porto de Santos completou 133 anos. Somente o trecho levantado e posicionado, conta com duas peças de aço de cerca de 28 toneladas cada, e 16 metros de extensão. A instalação da passarela começou no dia 16 de janeiro.

Esse foi mais um passo na conclusão do Boulevard Aéreo, empreendimento que tem aproximadamente 150 metros, entre o primeiro trecho de concreto até a estrutura metálica, com altura máxima de acordo com o gabarito ferroviário, que segue como norma 6,75 metros para passarelas sobrejacentes.

O boulevard é uma contrapartida da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), consórcio formado por Rumo, VLI e MRS que faz a gestão da malha ferroviária na área do complexo.

“Representa a efetiva integração do porto com a cidade. É simbólico, uma homenagem a todos os trabalhadores que construíram o Porto de Santos, aos homens e mulheres que construíram o Brasil, e a todos nós operadores portuários”, destacou o presidente da APS, Anderson Pomini.

O superintendente de Desenvolvimento de Infraestrutura da APS, Felipe Távora, destacou a complexidade e importância da conclusão deste estágio das obras. “Hoje içamos o trecho mais crítico, que passa exatamente em cima da perimetral. Esse içamento era o que mais preocupava a equipe técnica de engenharia, principalmente pelas interdições, pelo impacto e a dimensão da peça. Hoje a gente transpõe a etapa principal desse projeto”, pontuou.

O içamento do Boulevard aéreo representa mais uma etapa dos projetos de desenvolvimento da relação Porto-Cidade em Santos, e integra os planos da APS para a segunda fase do Parque Valongo.

A passarela vai ajudar a atender a demanda crescente na região, e deve ser entregue antes da conclusão da segunda fase do projeto, que teve as obras iniciadas no começo de 2025 e está prevista para o segundo semestre, com conclusão em até doze meses. A previsão de entrega do Boulevard é entre os meses de março e abril, segundo Távora.

As obras no Parque Valongo envolvem a revitalização dos outros armazéns da região. O projeto conta com investimentos de R\$ 42 milhões, recursos de empresas portuárias provenientes de Trimmcs (Termos de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras ou Compensatórias). O espaço vai abrigar o terminal marítimo de passageiros, o Concais, que será transferido para o Centro de Santos.

“O Parque Valongo é uma sequência de obras. A primeira etapa da obra foi o trecho 2, que foi entregue na metade do ano passado, a segunda etapa da obra é o Boulevard Aéreo, e depois a gente vai ‘varrendo’ o Parque Valongo, na Casa de Pedra, Armazéns 3, 2 e 1”, explicou Távora, falando sobre as obras de recuperação na área do parque.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/02/2025

REGIÃO SUL - MINISTRO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA OBRAS NO AEROPORTO DE SANTA ROSA

Recursos na ordem de R\$ 48 milhões serão aplicados para modernização e ampliação do aeródromo. Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



As obras vão incluir a ampliação da pista de pouso e decolagem, que passará de 1.200 para 1.630 metros

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou a ordem de serviço que autoriza o início das obras de modernização do aeródromo Luís Alberto Lehr, localizado em Santa Rosa, no Rio Grande do Sul. Os serviços que preveem ampliação do terminal receberão investimentos de R\$ 48 milhões.

As obras deverão começar já na próxima semana. O prazo para conclusão dos trabalhos é de 14 meses.

A iniciativa faz parte da estratégia do Governo Federal para aprimorar a conectividade aérea no país e integra o Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC).

“A ampliação do Aeroporto de Santa Rosa representa um avanço significativo para a infraestrutura do estado, fortalecendo a aviação regional e impulsionando o crescimento econômico. Essa é uma obra estratégica para a população e toda a região, gerando emprego, renda e estimulando o turismo”, destacou o ministro Silvio Costa Filho.

Segundo a pasta, a modernização do aeroporto está inserida no Plano Aeroviário Nacional (PAN) e resulta de dois importantes Termos de Compromisso firmados entre a Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC) e o município de Santa Rosa.

Dos R\$ 48 milhões, R\$ 14 milhões são oriundos da bancada gaúcha e outros R\$ 6 milhões da Prefeitura de Santa Rosa. Mais R\$ 4 milhões são de emendas parlamentares do deputado federal Osmar Terra (MDB-RS). O restante será encaminhado pelo Governo Federal.

“Cada real investido em emendas e recursos federais será muito bem aplicado. Teremos um aeroporto que proporcionará a redução das tarifas aéreas e diversas outras melhorias”, disse o prefeito de Santa Rosa Anderson Matei (PP).

Melhorias

As obras vão incluir a ampliação da pista de pouso e decolagem, que passará de 1.200 para 1.630 metros, além da construção de áreas de segurança pavimentadas e não pavimentadas, totalizando uma extensão de 1.930 metros. Com isso, o aeroporto poderá receber aeronaves com capacidade para até 150 passageiros, impulsionando a economia local.

Segundo a Prefeitura, a modernização e ampliação do terminal vão possibilitar voos diretos até importantes capitais brasileiras, como Curitiba, São Paulo e Campo Grande.

O projeto também prevê a construção de uma nova taxi-way e pátio de aeronaves, regularização da faixa de pista, instalação de sistemas de drenagem, cerca operacional e novos auxílios à navegação aérea. O acesso viário ao aeroporto será requalificado, e novas vagas de estacionamento serão disponibilizadas, garantindo mais segurança e eficiência para operações futuras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025

PORTOS DO PARANÁ - MOEGÃO ENTRA EM NOVA ETAPA COM ESCAVAÇÕES E CONCRETAGEM

Complexo no Porto de Paranaguá terá capacidade ampliada para o recebimento de grãos e promete impulsionar logística

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Moegão terá capacidade para receber simultaneamente 180 vagões carregados de grãos sólidos vegetais (soja, milho e farelos de soja ou milho) (Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná)

“O NOVO MOEGÃO VAI COLOCAR O PORTO DE PARANAGUÁ EM UM NOVO PATAMAR. A AGILIDADE NO RECEBIMENTO DE PRODUTOS SERÁ ALGO INIGUALÁVEL, SEM CONTAR QUE ESTAMOS NOS ANTECIPANDO PARA ATENDER A EXPANSÃO DO MODAL FERROVIÁRIO, QUE DEVERÁ AUMENTAR AINDA MAIS O FLUXO DE CARGAS EM DIREÇÃO AO PORTO DE PARANAGUÁ”, DESTACOU LUIZ FERNANDO GARCIA, DIRETOR-PRESIDENTE DA PORTOS DO PARANÁ

Começaram as escavações e a concretagem das vigas de coroamento da moega, que vai revolucionar o recebimento de cargas no Porto de Paranaguá (PR). A estrutura faz parte do complexo Moegão, a maior obra pública portuária em andamento no Brasil, que já está 23% executada.

No último dia 29 a equipe da Diretoria de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná esteve no canteiro de obras para verificar o início da nova fase dos trabalhos. Ao todo, a Autoridade Portuária está investindo mais de R\$ 600 milhões, incluindo a readequação rodoferroviária que compõe a estrutura do sistema exclusivo de descarga ferroviária de grãos e farelos.

O Moegão terá capacidade para receber simultaneamente 180 vagões carregados de grãos sólidos vegetais (soja, milho e farelos de soja ou milho). O complexo contará com três linhas férreas independentes para o acesso das composições, sendo que, em cada uma delas, três vagões serão descarregados ao mesmo tempo.

“O novo Moegão vai colocar o Porto de Paranaguá em um novo patamar. A agilidade no recebimento de produtos será algo inigualável, sem contar que estamos nos antecipando para atender a expansão do modal ferroviário, que deverá aumentar ainda mais o fluxo de cargas em direção ao Porto de Paranaguá”, destacou Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

Garcia aponta ainda que a nova estrutura reduzirá de 16 para cinco o número de cruzamentos férreos nas vias da cidade. Com isso, haverá menos interrupções no trânsito e, consequentemente, uma quantidade menor de caminhões transitando na região portuária.

Como o cronograma está sendo cumprido dentro dos prazos previstos, a expectativa é que toda a estrutura seja entregue em dezembro de 2025. “A obra está em ritmo acelerado, tanto na moega quanto nas galerias que vão distribuir a carga recebida”, avaliou Matheus Arnoni Mendes, coordenador de Fiscalização da Portos do Paraná.

Estrutura

O poço da moega terá 50 metros de comprimento, 17,5 metros de largura e 7 metros de profundidade. Já na área do poço do elevador da moega, a profundidade será de 14 metros. “Estamos com 144 colaboradores envolvidos nas atividades. Somente na moega, são cerca de 100 pessoas, e as outras 40 atuam nos projetos e nas compras”, disse Diego das Neves Linhares, engenheiro civil do consórcio responsável pelas obras.



Neves lembra que alguns pré-moldados já estão prontos e várias outras peças seguem em produção. “Temos 25 cones prontos, quatro pilares concretados e muitas armações preparadas para a produção de mais peças pré-moldadas para a próxima etapa da obra”, destacou.

De acordo com o engenheiro civil Luiz Fernando Delgado, parte da moega ficará abaixo do nível do mar, por isso está sendo aplicada uma técnica chamada jet grouting, que consiste na injeção de cimento misturado com água e areia no solo. “Usamos mais de mil toneladas de cimento ao longo de seis meses de trabalho para fazer a contenção. Sem isso, não seria possível realizar a escavação”, explicou.

A expectativa da diretoria de Engenharia e Manutenção é que a partir deste mês comece o içamento das galerias do complexo, e a partir do segundo semestre inicie a instalação de parte dos equipamentos do sistema eletromecânico da moega.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025

REGIÃO NORDESTE - ZPE CEARÁ REGISTRA 5% A MAIS DE MOVIMENTO EM 2024

Parte do Complexo do Pecém, espaço movimentou mais de 10 mil toneladas de cargas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A free trade cearense atingiu, no ano passado, a marca de 10.554.775 de toneladas entre os meses de janeiro a dezembro

A Zona de Processamento do Ceará (ZPE), parte do Complexo do Pecém, registrou crescimento de 5% na movimentação de cargas em 2024, na comparação com 2023. A free trade cearense atingiu, no ano passado, a marca de 10.554.775 de toneladas entre os meses de janeiro a dezembro.

Os dados apontam para um acréscimo na movimentação anual de cargas em comparação com 2023. As 10,5 milhões de toneladas representam quase 54% de tudo o que foi movimentado no decorrer do ano pelo Porto do Pecém.

O presidente da ZPE Ceará, Fábio Feijó, celebrou o balanço positivo. “O ano de 2024 foi extraordinário, repleto de grandes conquistas, como a ampliação das nossas movimentações em consonância com o fantástico crescimento do PIB cearense. Trouxemos também novas competências para a ZPE com a movimentação de cargas inéditas, como a de briquete de minério de ferro em nosso hub de siderurgia”, disse.

Em um recorte feito apenas entre as cargas de maior destaque no ano, minério de ferro, carvão e placas de aço, houve um acréscimo de 17,5% na movimentação anual ante o acumulado do ano de 2023.

Somados esses itens isoladamente, foram cerca de 10,3 milhões de toneladas movimentadas na ZPE dos meses de janeiro a dezembro, enquanto em 2023 haviam sido registradas 8,7 milhões de toneladas.

Os três produtos deram grandes saltos em seus respectivos desempenhos. O minério de ferro movimentou 4,7 milhões de toneladas, ou seja, mais de 19% em relação ao resultado de 2023. O carvão, por sua vez, com cerca de 2,6 milhões de toneladas, teve participação ainda mais impressionante em termos percentuais: foram 24,7% a mais em relação a 2023. Destaque ainda para as placas de aço: 2,9 milhões de toneladas, representando uma alta de 9,6%.

Mais conquistas

Fábio Feijó ressaltou, ainda, outras conquistas, como o primeiro projeto de produção de hidrogênio verde em ZPE e o reconhecimento do prêmio fDi's Global Free Zones of the Year, que aponta as zonas francas de maior destaque para investidores no mundo e é ligado ao periódico britânico Financial Times.

“Pela primeira vez na história da premiação, fomos ranqueados no top 10 das melhores do mundo. Atualmente somos a oitava melhor ZPE do mundo em operação”, explica, referindo-se às láureas que a free trade zone cearense obteve – foi considerada a mais inovadora das Américas e obteve menção honrosa em sustentabilidade.

“Em 2025, a nossa meta é continuar crescendo de forma estruturada no hub de siderurgia, consolidar o novo hub de hidrogênio verde e, com a ajuda do governador, inovar cada vez mais. Principalmente na atração de novos segmentos industriais e na viabilização de uma frente de exportação de serviços em ZPE”, conclui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025

REGIÃO NORDESTE - MINISTÉRIO PÚBLICO INVESTI - A CANCELAMENTO DE VOOS DA AZUL

Empresa suspendeu rota entre Juazeiro do Norte e Fortaleza; promotor questiona impacto na economia local

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



Em nota, a companhia alegou que a decisão é “parte de um processo normal de ajuste de capacidade à demanda.” (Foto: Divulgação/Azul)

O Ministério Público do Estado do Ceará ingressou com um inquérito civil pedindo explicações à companhia Azul Linhas Aéreas a respeito do cancelamento de voos diretos entre Juazeiro do Norte e Fortaleza, anunciado pela empresa no dia 24 de janeiro.

O MP requisitou dados sobre o número de voos diretos feitos em 2024 entre os dois municípios, além de Recife e Petrolina, assim como a quantidade de clientes que adquiriram passagens antes das alterações e o lucro obtido com as rotas.

De acordo com o MP, o objetivo é buscar uma solução negociada. No entanto, caso sejam identificadas irregularidades, práticas abusivas ou desequilíbrio nas relações de consumo, uma ação coletiva poderá ser proposta.

“Toda empresa tem responsabilidade por possíveis excessos. A Azul cancelou a rota de voo direto, mesmo já tendo ofertado os referidos trechos para a venda, ou seja, vendeu e depois alterou o trajeto para um percurso extremamente mais dispendioso para parte de seus consumidores”, disse o promotor de Justiça do Ceará, Rafael Couto Vieira.

“Também nos chama a atenção que voos similares são mantidos pela empresa. E, mesmo considerando que o aeroporto de Juazeiro do Norte, por exemplo, tem fluxo superior ao aeroporto de Petrolina, a Azul manteve o voo direto entre Petrolina e Recife e cancelou o voo direto entre Juazeiro do Norte e Fortaleza”, completou.

Reunião

Em entrevista para a rede BE News nesta quinta-feira (30), o deputado Yury do Paredão (MDB-CE) contou que se reuniu com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, para debater como a decisão da Azul afeta o desenvolvimento do Cariri.

“A medida isolará toda a região do Cariri, dificultando a atração de investimentos para as nossas cidades. O transporte aéreo é crucial para a movimentação de pessoas e mercadorias. Caso a Azul mantenha sua decisão, haverá um efeito cascata sobre toda a economia da região”, afirmou.

Ainda segundo ele, o cancelamento dos voos encarecerá o transporte de produtos, dificultará a aquisição de insumos, reduzirá a velocidade de entregas e sobrecarregará as estradas e rodovias do estado.

“Tudo isso pode contribuir para o aumento da inflação local, reduzir a geração de novos negócios, a criação de vagas de emprego e a manutenção dos postos já existentes”, pontuou.

Yury lembrou que Juazeiro do Norte é um importante destino de turismo religioso e a mudança afetaria negativamente o setor hoteleiro, restaurantes, comércio local e serviços. Além disso, dificulta a logística no transporte de pessoas. “Para se ter uma ideia, será mais rápido viajar de Fortaleza para Londres do que para Juazeiro do Norte”, finalizou.

Mudanças

A Azul anunciou na sexta-feira (24) a suspensão, redução de oferta e readequações da operação em 12 cidades brasileiras a partir de 10 de março. Segundo a empresa, os voos saindo de Juazeiro do Norte (CE) passarão a ter como destino somente o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), principal hub da companhia.

Procurada pela reportagem, a companhia alegou que a decisão é “parte de um processo normal de ajuste de capacidade à demanda.”

Em relação a um possível impacto financeiro na economia da região, a Azul justifica que a nova rota tem como objetivo oferecer uma maior conectividade para os clientes de Juazeiro do Norte.

“Eles poderão se conectar diretamente com o maior hub da Azul, o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), com voos diretos para mais de 70 destinos, inclusive internacionais, como Orlando e Fort Lauderdale, nos Estados Unidos, Paris (França) e Lisboa (Portugal)”, diz a nota.

A empresa reiterou que está em comunicação com os clientes impactados para que todos recebam a assistência necessária, conforme prevê a Resolução 400 da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

“A Azul, ainda, reforça que vem mantendo conversas com as autoridades locais, buscando o melhor encaminhamento possível para o tema, dentro desse cenário desafiador”, concluiu.

No novo modelo de operação, os voos em Campos e Cabo Frio (RJ), Correia Pinto (SC), Crateús, São Benedito, Sobral e Iguatú (CE), Mossoró (RN), São Raimundo Nonato e Parnaíba (PI), Rio Verde (GO) e Barreirinha (MA) foram suspensos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VOCÊ É UMA TERÇA-FEIRA?



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

” Torna-te aquilo que és”

Friedrich Nietzsche, filósofo e escritor alemão, autor de “Assim Falava Zaratustra”.



Terça feira é um dia sem graça! O único sobre o qual pouco ou nada se diz. A aborrecida segunda é odiada por muitos (cuidado...), a quarta já é o meio da semana. Quinta, é o dia eleito para o TBT e alguns dizem que é a nova sexta. Na sexta, você sente que “sextou” (cuidado com isso), porque em seguida vem os maravilhosos sábado e domingo, dias de descanso para muitos (pela terceira vez, cuidado com isso).

Alguém tem algo a dizer sobre a terça? É um dia que não se pode classificar nem de bom, nem de ruim. É um dia neutro, sem personalidade.

Ser “neutro”, ter uma personalidade que não é vista e reconhecida pelas pessoas à nossa volta, como boa ou ruim, é um enorme perigo para a carreira e vida pessoal. Ninguém contrata, ou gosta de conviver, com alguém sem opinião, ou incapaz de emití-las, sem ideias sobre o mundo à sua volta.

“Personalidade”, diz a Associação Americana de Psicologia, são padrões característicos de pensar, sentir e agir, que tornam um indivíduo diferente dos demais.

Então, para que essa marca vá-se criando e consolidando, enquanto cresce, pessoal e profissionalmente, é preciso assumir posições.

Já? Tudo de uma vez? Não, não é assim. Não se preocupe se não se sentir pronto, de imediato, para assumir com grandeza todas as posições que o mundo complexo que vivemos exige. É um processo de aprendizado que leva tempo para ser construído.

O que não é permitido, é ter consciência de que precisa desenvolver-se, e não fazê-lo. Convivi com pessoas de enorme conhecimento sobre determinado tema, mas, incapazes de abrir a boca. Outros, rasos “conhecedores” de todos os assuntos, prontos a emitir conceitos com peso de Lei, a qualquer hora, para qualquer público. Permaneceram num desses extremos – e só neles – durante toda a vida.

Nesse ponto, alguém poderia pensar: “Você está falando para os jovens profissionais, que tem toda a vida pela frente. Eu já passei da idade”. Nada disso. Enquanto estivermos vivos e respirando, é tempo de mudar para melhor. Quer saber? Quanto maior a idade, mais e melhor, será percebida e reconhecida, pelas pessoas à sua volta, a capacidade de mudar. Como dizia a letra da música de abertura da antiga Vila Sésamo, “todo dia é dia, toda hora é hora”.

Vou dar um desconto apenas para os casos patológicos de cognição e aqueles que têm grande dificuldade emocional de comunicação. Esses precisam de um profissional para ajudá-los a reverter a situação, o que é totalmente possível, na maioria dos casos. O recado aqui é para aqueles que não sofrem excessivamente de uma coisa ou outra e que, ainda assim, passam uma imagem errada de quem são, simplesmente por perderem a chance de falar a coisa certa, na hora certa, na quantidade certa.

Mas, ... para assumir posições é necessário desenvolver pelo menos duas grandezas de construção da personalidade: saber – de verdade – sobre o que se pretende falar e ter coragem de falar, na quantidade e hora certa.

Para saber o bastante sobre algo, não vejo forma melhor do que ler a respeito. Ler além do título do livro ou do artigo. Ler com olhos, mentalidade e atenção de quem quer aprender. É diferente de ler por simples lazer. Cada um terá seu próprio método. Eu leio anotando, pensamentos e conclusões, que tiro durante a leitura, conectando o conteúdo do que passa à frente dos meus olhos, com os assuntos que preciso resolver. É um exercício precioso, pois além da óbvia utilidade dos Autores reconhecidos como autoridades no assunto, já tirei boas ideias até da leitura de embalagem de xampu (risos). Você saberá quando a ideia vale a pena e se a quantidade de estudo até o momento é suficiente para “soltar a língua” sobre algo.

Resumindo, estamos falando de avaliar fatos e dados-refletir-concluir e só então emitir opinião. Nunca, jamais, falar algo apenas porque seja o que os outros querem ouvir. Pode agradar por um momento, mas tem prazo de validade curto.

Considere também o momento de falar sobre. Quem tem menos autoridade sobre um tema, observa os que tem mais e então coloca sua posição.

Considere que, muitas vezes, a sabedoria estará em manter-se em silêncio. Outras vezes em ouvir. Tem hora para tudo, e sempre é hora de respeitar as posições dos outros, ainda que não concordemos com elas.

Sobre a coragem para falar, é preciso derrubar o mito de que só se expressa bem, principalmente frente a uma plateia, quem nasceu para isso. Bobagem. Isso se aprende e esse medo, que dizem ser maior que o de morrer, pode ser vencido. Nos diversos treinamentos de Técnicas de Apresentação que ministrei, vi pessoas que começavam incapazes de dizer o próprio nome, tornarem-se ótimos oradores. Atitude e disciplina.

Tenho certeza de que você tem muito a dizer. Não deixe que o receio de fazê-lo, o impeça de cumprir a sua maior missão, que é mostrar ao mundo o indivíduo que você realmente é.

SER “NEUTRO”, TER UMA PERSONALIDADE QUE NÃO É VISTA E RECONHECIDA PELAS PESSOAS À NOSSA VOLTA, COMO BOA OU RUIM, É UM ENORME PERIGO PARA A CARREIRA E VIDA PESSOAL. NINGUÉM CONTRATA, OU GOSTA DE CONVIVER, COM ALGUÉM SEM OPINIÃO, OU INCAPAZ DE EMITIR-LAS, SEM IDEIAS SOBRE O MUNDO A SUA VOLTA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 03/02/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BAHIA, 2025



WALDECK ORNÊLAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento

opinioao@portalbenews.com.br

Comumente, início de ano é momento para fazer o balanço do ano anterior, comemorar os resultados alcançados ou lamentar os objetivos não realizados. Em relação à Bahia, contudo, será mais apropriado olhar para a frente e correr atrás da agenda de expectativas que este novo ano traz consigo.

A questão ferroviária tem tudo para definir-se logo no primeiro semestre, criando as condições necessárias para romper o isolamento ferroviário em que a Bahia atualmente se encontra.

O anúncio do Plano Ferroviário Nacional, previsto para este mês, deve trazer, entre as suas definições, a integração FICO-FIOL – com 2.400km de extensão, de Lucas do Rio Verde (MT) a Ilhéus (BA) – dando origem ao grande Corredor Centro-Leste, fadado a mudar a geografia econômica do país, por permitir que os grãos do Mato Grosso possam ser escoados por portos no litoral baiano. A concessão conjunta da FICO com a FIOL II e III constituirá o passo fundamental para a concretização desse importante corredor logístico.

Corredores ferroviários têm tudo para transformarem-se em eixos de desenvolvimento, com a criação de portos secos, distritos industriais e zonas de processamento de exportações, ao longo dos seus percursos.



No caso, o corredor resultante da integração FICO-FIOL tem, ainda, a vantagem adicional de constituir-se em boa parte do corredor interoceânico destinado a ligar o Atlântico ao Pacífico, em um projeto promovido por Brasil e Peru, com o apoio da China. Daí que, além do Porto Sul, em Ilhéus, a Baía de Todos os Santos esteja à espreita de sua realização.

Por outro lado, torna-se cada vez mais frequente na imprensa a expectativa de que a Vale adquira a Bamin, para concretização do projeto integrado Mina Pedra de Ferro – FIOL I – Porto Sul. Este é um empreendimento essencial para que três alvos sejam alcançados: a conclusão da FIOL I – primeira etapa da ferrovia destinada a formar o Corredor Centro-Leste –, a implantação do Porto Sul – terminal marítimo off-shore no Sul da Bahia, destinado à exportação de minério de ferro e grãos – e a exploração do minério, gerando carga para o complexo, no tradicional modelo mina – ferrovia – porto. Constitui a etapa mais avançada e ponto de partida para o desenvolvimento do grande Corredor Logístico Centro-Leste, de estratégica importância nacional e internacional.

A outra pendência ferroviária da Bahia diz respeito à novela, iniciada desde 2015, da renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), onde o grande mistério é o destino do trecho Minas-Bahia, antiga Linha Sul da SR-7 da extinta Refesa, de Corinto (MG) ao Porto de Aratu. Dessa decisão, decorre saber se a Região Metropolitana de Salvador, o Polo Industrial de Camaçari – onde está o Complexo Petroquímico do Nordeste – e o Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos terão ou não conexão ferroviária com o Centro-Sul do país, vale explicitar, Minas, Rio e São Paulo.

A este respeito, no apagar das luzes do ano velho, o secretário de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes revelou que a concessionária apresentou uma nova proposta em que manteria a concessão do trecho, transformando a ferrovia em uma solução logística mais potente. De fato, recentemente dirigentes da FCA andaram, pela primeira vez, visitando portos na Baía de Todos os Santos, para (re)conhecer, finalmente, o potencial de cargas existente. Na avaliação do secretário, já será possível concluir a renovação da FCA no início de 2025.

Em outra frente, no Tribunal de Contas da União, foi retirado de pauta o processo de rescisão do contrato de concessão da Via Bahia, em relação às BR-116 – trecho Cândido Sales-Feira de Santana, e BR-324 – trecho Feira de Santana-Salvador. A expectativa era que a rescisão tivesse ocorrido até 31 de dezembro último. Com isto, continua sem solução a recuperação do praticamente único acesso a Salvador – uma cidade peninsular – e precárias as condições do trecho baiano de uma das principais rodovias transportadoras de cargas em nível nacional.

No segundo semestre, a MSC estará assumindo a operação do Tecon-Salvador, depois de haver adquirido o controle acionário da Wilson, Sons. A expectativa é que esteja chegando com a disposição de tirar proveito das vantagens naturais, locais e econômicas, para fazer da Baía de Todos os Santos um grande entreposto do tráfego de navios em rotas internacionais e impulsionar a cabotagem, em um movimento capaz de alavancar a BTS como um importante hub-port do Atlântico Sul.

O avanço na infraestrutura é, no momento, o passo mais importante e estratégico para que a Bahia possa retomar o rumo do desenvolvimento. Trata-se de projetos de longo prazo, elevado custo e cuja implantação passa por vários governos, envolvendo riscos de descontinuidade, mesmo quando implementados pela iniciativa privada.

Janeiro já se foi. A Bahia tem pressa!

O ANÚNCIO DO PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL, PREVISTO PARA ESTE MÊS, DEVE TRAZER, ENTRE AS SUAS DEFINIÇÕES, A INTEGRAÇÃO FICO-FIOL – COM 2.400KM DE EXTENSÃO, DE LUCAS DO RIO VERDE (MT) A ILHÉUS (BA) – DANDO ORIGEM AO GRANDE CORREDOR CENTRO-LESTE, FADADO A MUDAR A GEOGRAFIA ECONÔMICA DO PAÍS, POR PERMITIR QUE OS GRÃOS DO MATO GROSSO POSSAM SER ESCOADOS POR PORTOS NO LITORAL BAIANO

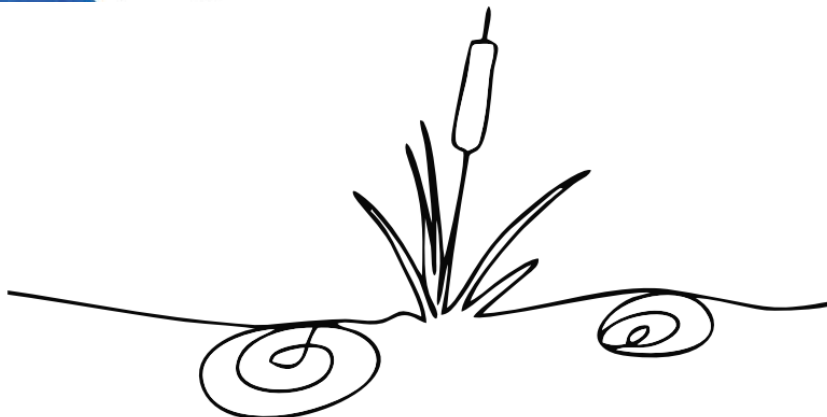
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA – RIOS DE OPORTUNIDADES: TRANSFORMAÇÃO HIDROVIÁRIA NA AMAZÔNIA



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



A Amazônia é gigante em seus rios e a bacia hidrográfica é a maior do mundo, com área semelhante a soma da segunda com a terceira, que são, respectivamente, a Bacia do Congo e do Mississipi. Temos uma ocupação territorial de baixa densidade nestas bacias, mas com importante economia regional. Em Manaus, há um dos principais portos do Brasil, com grande movimento de contêineres para a cidade, tanto para o comércio quanto para a indústria.

Para caracterizar uma hidrovía é frequente a presença de alguns atributos: profundidade adequada, largura e geometria do canal compatível com a passagem de embarcações de porte, um regime hidrológico favorável, infraestrutura de apoio, como portos, sinalizações e balizamento, baixa interferência de obstáculos naturais e interligação com outros modais.

Por um conjunto de deficiências, costumamos dizer que temos na conexão de Manaus com o mundo, uma “hidrovía”, ao invés de uma hidrovía. Nossas deficiências podem ser superadas e deveríamos ter um plano nacional para transformar nossos rios em hidrovias. Deveria ter muito mais do que a operação de contêineres em Manaus, incluindo uma ampliação para o interior e para a Panamazônia, integrando-nos pela multimodalidade com todos os países vizinhos. Isso significará mais portos, mais retroportos, rodovias e aeroportos com voos.

O desafio é grande e é necessário um plano que contemple este desafio. No momento, um dos maiores desafios é a garantia de calado até Manaus para as embarcações com contêineres, tanto no longo curso, quanto na cabotagem. As hidrovias são uma alternativa eficiente para o transporte de cargas, mas elas precisam, como em outras atividades, muita competitividade para serem efetivas em custos. Atualmente, não há grande competição e vemos condições desafiadoras para os operadores da região e custos exorbitantes para os embarcadores. Uma situação na qual muito dinheiro vira desperdício.

As hidrovias da Amazônia podem promover o desenvolvimento econômico regional para além do que existe e facilitar o acesso aos recursos naturais e um potencial de exploração sustentável. Para a Cop30 na Amazônia precisaremos apresentar como fazer infraestrutura sustentável e isso implicará em soluções mais criativas do que temos tido atualmente e num passado remoto. As rodovias são necessárias, para regular preços da hidrovía, ao mesmo tempo em que devem ajudar na proteção da biodiversidade.

A transformação de rios em hidrovias é uma estratégia promissora para melhorar a infraestrutura de transporte e promover o desenvolvimento sustentável. Isso poderá gerar um resultado muito mais promissor para a Amazônia, além de ser destruída aos poucos ou ser uma reserva para o futuro. Espera-se minimamente uma perspectiva onde especialistas regionais em colaboração com a Secretaria Nacional Hidrovias e Navegação elaborem um plano nesta direção. Precisamos assumir a gestão da Amazônia e prescrever a transformação de seus rios em hidrovias, realizando o que ainda não fizemos para poder tirar as aspas das nossas hidrovias.

NOSSAS DEFICIÊNCIAS PODEM SER SUPERADAS E DEVERÍAMOS TER UM PLANO NACIONAL PARA TRANSFORMAR NOSSOS RIOS EM HIDROVIAS. DEVERIA TER MUITO MAIS DO QUE A OPERAÇÃO DE CONTÊINERES EM MANAUS, INCLUINDO UMA AMPLIAÇÃO PARA O INTERIOR E PARAPANAMAZÔNIA, INTEGRANDO-NOS PELA MULTIMODALIDADE COM TODOS OS PAÍSES VIZINHOS.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 03/02/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

PRESIDENTE DO MÉXICO ANUNCIA ACORDO COM TRUMP PARA PAUSAR TARIFAS POR UM MÊS

Por João Paulo - 03/02/2025 13:00



A presidente do México, Claudia Sheinbaum, anunciou nesta segunda-feira (3) que fez um acordo com o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, para pausar tarifas durante um mês. Em uma publicação feita em sua rede social X, Sheinbaum afirmou que teve uma conversa com o presidente norte-americano, “com grande respeito” pelo relacionamento entre os dois países. Com isso, chegaram a uma série de acordos:

- O México reforçará imediatamente a fronteira norte com 10 mil membros da Guarda Nacional para impedir o tráfico de drogas do México para os Estados Unidos, particularmente fentanil.
- Os Estados Unidos estão comprometidos em trabalhar para impedir o tráfico de armas de alta potência para o México.
- As equipes dos dois países começarão a trabalhar em duas frentes: segurança e comércio.
- As tarifas comerciais entre os dois países estão suspensas por um mês a partir de agora.

Canadá segue caminho oposto

No sábado, o primeiro-ministro do Canadá, Justin Trudeau, retaliou a imposição de tarifas e anunciou uma taxa de 25% sobre produtos dos EUA, em resposta às taxas adotadas pelo governo norte-americano. Trudeau afirmou que as tarifas prejudicariam os EUA, um aliado de longa data. Ele encorajou os canadenses a comprar produtos canadenses e passar férias no Canadá, em vez de nos EUA.

Trudeau mencionou que as tarifas de 25% afetariam uma variedade de produtos, incluindo cerveja, vinho, bourbon, frutas, sucos de frutas (como o suco de laranja da Flórida, estado natal de Trump), além de roupas, equipamentos esportivos e eletrodomésticos. Ele afirmou ainda que o governo estuda medidas não tarifárias, incluindo restrições ligadas a minerais críticos, aquisição de energia e outras parcerias.

Foto: portal (<https://www.aljazeera.com/economy/liveblog/2025/2/2/trump-tariffs-live-canada-mexico-hit-back-as-china-vows-countermeasures>)

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 03/02/2025

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS SE MANTÉM PRÓXIMO A RECORDE DE 2023

Por Bruna Carvalho - 03/02/2025 12:59 - Atualizado 03/02/2025



Foto: Divulgação/Petrobras

A produção média diária de petróleo e gás natural em 2024 atingiu a marca de 4,322 milhões de barris de óleo equivalente, mantendo-se próximo ao patamar recorde atingido no ano anterior, de 4,344 milhões de barris. Os dados são da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

A queda de 2023 para 2024 foi 0,5%, puxada pelo petróleo, cuja produção diária de 3,358 milhões de barris recuou 1,29% em relação ao ano anterior. Já a produção de gás natural cresceu 2% e chegou a 153 milhões de metros cúbicos por dia.

A maior parte da produção de petróleo e gás natural (78,29%) é proveniente dos reservatórios da camada pré-sal. A produção do pós-sal respondeu por 16,33%, enquanto os campos em terra foram responsáveis por 5,38% do total.

A média da produção de dezembro de 2024 foi 4,435 milhões de barris de óleo equivalente, sendo 3,421 milhões de barris de petróleo e 161,13 milhões de metros cúbicos de gás. Os campos operados pela Petrobras, sozinha ou em consórcio com outras empresas, foram responsáveis por 89,37% do total produzido.

A produção de petróleo cresceu 3,3% em relação a novembro e caiu 4,6% na comparação com dezembro de 2023. Já a produção de gás cresceu 2,1% ante novembro e 2,9% em relação a dezembro do ano anterior.

O aproveitamento de gás natural em dezembro foi de 96,5%. Foram queimados 5,65 milhões de metros cúbicos por dia, uma redução de 9%, em relação ao mês anterior, mas aumento de 66,4% na comparação com dezembro de 2023.

“O principal motivo para o aumento da queima de gás, com relação ao ano anterior, foi a continuação do comissionamento da FPSO Marechal Duque de Caxias, no Campo de Mero, iniciada em novembro”, explicou a ANP.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 03/02/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

EUA SUSPENDEM TAXAÇÃO AO MÉXICO POR UM MÊS, DEPOIS DE ACORDO SOBRE FRONTEIRA DOS DOIS PAÍSES

Governo mexicano vai colocar 10 mil militares para coibir tráfico de drogas. Em contrapartida, americanos vão atuar para impedir envio ilegal de armamento pesado ao vizinho
Por AFP



A presidente do México, Claudia Sheinbaum, afirma que taxaço a produtos do país pelos EUA está suspensa por um mês — Foto: Presidência do México / AFP

Os Estados Unidos decidiram pausar a imposição de tarifas de 25% a importações do México, informou nesta segunda-feira a presidente mexicana Claudia Sheinbaum, após falar ao telefone com o presidente americano Donald Trump.

"Estão suspensas as tarifas por um mês a partir de agora", escreveu Claudia na rede social X.

A taxaço do México pelos EUA foi justificada por Trump como pressão para controlar a entrada de drogas pela fronteira entre os dois países.

O México se compromete em reforçar com 10 mil militares sua fronteira com os EUA para combater o tráfico de drogas, sobretudo o fentanil, afirma Claudia em sua postagem.

Em contrapartida, acrescenta ela, os EUA se comprometem em trabalhar para evitar tráfico de armamento pesado para o México. A presidente mexicana afirmou que as equipes de governo começam a trabalhar ainda hoje com base em duas frentes: segurança e comércio.

Trump confirma

Claudia fez o anúncio em uma coletiva de imprensa que está sendo transmitida ao vivo em seu perfil no X. A publicação com o link traz a frase: "Somo um país livre, independente e soberano".

Trump confirmou que Washington concordou em suspender os planos de tarifas altas sobre o México, por um mês, após conversas com a presidente mexicana.

Ele disse que a discussão foi "muito amigável" e acrescentou, em uma publicação nas redes sociais, que "nós concordamos em suspender imediatamente as tarifas previstas por um período de um mês durante o qual teremos negociações".

O dólar, que estava em movimento de alta, passou a cair, após o anúncio do acordo com o México.

As tarifas anunciadas por Trump

No sábado, Donald Trump anunciou a imposição de tarifas, parte de suas promessas de campanha, de 25% sobre bens importados do México e do Canadá. A exceção é para o setor de energia, que terá sobretaxa de 10%.

O primeiro-ministro do Canadá, Justin Trudeau, anunciou sobretaxa de 25% sobre uma gama de produtos americanos, que vai do iogurte até as carnes passando por eletrodomésticos, em um montante que pode chegar a US\$ 106 bilhões.

Segundo a AFP, com base em uma fonte do governo canadense, o país apresentará uma queixa na Organização Mundial do Comércio (OMC).

Segundo especialistas, esse tratamento diferenciado reflete a preocupação com impacto inflacionário, já que as refinarias americanas processam grande volume de óleo canadense e a tarifa mais alta pode se refletir no preço da gasolina.

Para a China, foi anunciada sobretaxa de 10%. As tarifas entram em vigor amanhã. Uma das cláusulas previstas na ordem executiva anunciada por Trump prevê que as tarifas podem subir ainda mais em caso de retaliação. Neste domingo, Trump já afirmou que o déficit comercial com a União Europeia soma US\$ 350 bilhões e que pretende anunciar algo em breve.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/02/2025

RELATOR DO ORÇAMENTO RELATA PRESSÃO DE MINISTROS PARA AUMENTO DE RECURSOS, MAS COBRA SOLUÇÃO PARA EMENDAS

Proposta enviada no ano passado pelo governo deve ser refeita após aprovação de pacote fiscal e novo salário mínimo

Por Geralda Doca — BRASÍLIA



O senador Ângelo Coronel (PSD-BA) — Foto: Pedro Franca/Agência Senado

senador Ângelo Coronel (PSD-BA), relator do Orçamento de 2025, disse que está sendo pressionado por ministros do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para aumentar a alocação de recursos para executar os programas das suas pastas. Ele citou, como exemplo, os ministérios da Defesa, das Cidades, do Desenvolvimento Agrário. O parlamentar, contudo, disse que sua resposta tem sido a mesma, que não tem o que fazer por enquanto, e cobrou solução para o

impasse envolvendo emendas parlamentares.

— Todos os ministérios estão em cima de mim solicitando sempre mais recurso. Ministério de Defesa, das Cidades, do Desenvolvimento Agrário que tem os programas de reforma agrária, programa de alimentação no campo, tudo atrás de dinheiro por quê? Só dois não me procuraram, Saúde e Educação, que são os maiores — disse relator.

Segundo ele, a proposta orçamentária enviada pelo Executivo no ano passado, mas ainda não votada, está aquém da necessidade dos ministérios e não há como atender os pedidos porque não é possível aumentar o volume total do Orçamento, de R\$ 5,8 trilhões.

Eu não posso aumentar o valor do Orçamento, eu tenho que tirar de um para botar em outro e aí? aquele de quem eu tirar vai reclamar, imagina a situação? — indagou.

O senador também disse ser preciso resolver os problemas do passado, citando o impasse em relação às emendas que não foram pagas em dezembro por ordem do ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal (STF).

— Um dos grandes problemas são as emendas passadas. Não sei como isso vai ficar porque ainda não comecei a discutir. Esperávamos que fossem pagas e não foram. Vai ser preciso um acordo entre os presidentes da Câmara e do Senado com o governo para ver de que maneira vão pagar ou não esse passado.

Sem resolver essa questão, destacou, a votação da proposta orçamentária deste ano pode entrar em março. O senador defendeu as emendas parlamentares, dizendo que elas são a "salvação do Brasil", principalmente as que são destinadas à área da saúde.

— O SUS não cobre efetivamente as despesas das unidades de saúde. Essas emendas, é a salvação do Brasil no quesito saúde. Sessenta por cento da saúde pública brasileira são bancadas pelas Santas Casas e pelos hospitais filantrópicos. Essas emendas é que salva tanto é que nós somos obrigados a botar no mínimo cinquenta por cento em saúde — disse o relator.

Ele evitou fazer críticas diretas às exigências do ministro Flávio Dino, que bloqueou o repasse das emendas e cobrou maior transparência.

— O ministro tem a razão dele o que não pode é o Congresso ajustar com o Executivo e o Judiciário não concordar. Essas emendas de líderes que a Câmara encaminhou com o Executivo foram acordadas com o Executivo. O Legislativo faz o acordo e aí vem o Judiciário e impede? Quem está sendo gestor e parlamentar é o ministro Dino. A Constituição diz harmonia e independência entre os Poderes — destacou.

O relator também fez críticas ao Executivo ao deixar de fora da proposta orçamentária o programa Pé-de-Meia e o vale-gás, com rubrica subestimada. Ele citou ainda que será preciso revisar as despesas por conta do aumento do salário mínimo:

Muitas rubricas não estavam no Orçamento. Por exemplo, o programa Pé-de-Meia, que o TCU (Tribunal de Contas da União) mandou suspender porque não tinha Orçamento. Tem o vale-gás. Mandaram um valor no Orçamento, mas, o gás hoje está custando cinco vezes mais. Estão orçados R\$ 600 milhões e o gasto é de R\$ 3,5 bilhões. Tem o salário mínimo que subiu. Vamos ter que resolver esses problemas.

Para ele, o governo deveria ter enviado uma proposta com todos os programas sociais com desembolso contínuo.

Esses programas que são contínuos e não estão no Orçamento não é culpa do relator, nem do Congresso. Por que não botaram o Pé de meia no Orçamento? o valor correto do vale gás? Para poder contemplar essas duas rubricas, vamos ter que remanejar de algum lugar. O Executivo joga tudo no colo do relator — concluiu.

Governo vai 'redesenhar' Orçamento

Nesta segunda-feira, em entrevista no Palácio do Planalto, o ministro de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, afirmou que a Junta de Execução Orçamentária (JEO) do governo irá "redesenhar" o Orçamento de 2025 antes da votação no Congresso Nacional. Segundo o ministro, os ajustes terão foco no impacto das medidas de ajuste fiscal aprovadas em dezembro.

— A junta de execução orçamentária se reuniu na semana passada e vai fechar a proposta de como redesenhar o orçamento a partir do impacto das medidas que aprovamos no final do ano passado — afirmou Padilha a jornalistas após reunião no Palácio do Planalto com o presidente Lula e os novos presidentes eleitos na Câmara e no Senado, Hugo Motta (Republicanos) e Davi Alcolumbre (União).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/02/2025

'TARIFAÇO' DE TRUMP CONTRA CANADÁ, MÉXICO E CHINA JÁ MOSTRA IMPACTOS NOS MERCADOS INTERNACIONAIS E AQUI NO BRASIL. ENTENDA

Por Míriam Leitão



O presidente americano Donald Trump assina ordens executivas no Salão Oval — Foto: Bonnie Cash / Bloomberg

Os mercados amanheceram em queda forte, na Europa e os futuros dos Estados Unidos. Para se ter uma ideia, às 6h30m a S&P registrava queda de 1,5%, a Dow Jones recuava 1,29%, a Nasdaq caía 1,81% e o índice europeu estava negativo em 1,40%. A queda afeta, especialmente, ações das empresas automobilísticas, já que grande parte dos carros comprados nos Estados Unidos são montados no México e no Canadá. Mesmo a Tesla, de Elon Musk,



atual secretário do governo Trump, ainda que monte seus modelos elétricos em solo americano, precisa de peças oriundas do Canadá e da China.

O mercado havia pagado para ver, achando que o presidente Donald Trump não colocaria em prática o "tarifaço" que tinha ameaçado implementar durante a campanha. Mas ele anunciou no sábado. Nesta terça-feira, dia 4, entram em vigor a taxaço de 25% sobre as importações oriundas de Canadá e México, e de 10% contra a China. Durante a campanha, Trump chegou a falar em tarifas de até 60% contra a China, mas implementou um percentual mais baixo ao gigante asiático, sendo bem mais contundente contra os seus dois principais vizinhos e parceiros, com os quais tem um acordo comercial, o USMCA, que substituiu o Nafta, em 2020, desconsiderado pela nova política tarifária.

Um dos efeitos imediatos da ameaça de guerra comercial é a valorização do dólar. Analistas apostam que a moeda americana subirá hoje, depois das quedas das últimas semanas. Isso complica a economia brasileira, que trava uma batalha contra a inflação.

Apesar dos EUA terem superávit na relação comercial com o Brasil, isso não exclui os riscos de que sejamos atingidos pelo "tarifaço" americano. Trump já citou que as tarifas brasileiras são altas, o que é um fato. Independentemente da mudança na tarifa, o Brasil é atingido indiretamente com a desaceleração do crescimento mundial, diante desse ambiente de guerra comercial. Nesse momento, no entanto, o principal canal de contaminação da economia brasileira será o dólar, que já abriu em alta nesta segunda-feira.

É importante lembrar que, na semana passada, o Fed (banco central americano) encerrou o ciclo de queda de juros. O novo cenário pode levar até a alta na taxa americana no futuro, o que empurra os juros globais para cima.

Neste domingo, Trump admitiu em sua rede social que o aumento das tarifas de importação pode provocar alguma "dor", mas garantiu que "o preço valerá à pena". A dor econômica, no entanto, pode ser maior do que o presidente Trump faz parecer. Inflação, desemprego e até recessão são alguns dos efeitos que podem ser sentidos pelos americanos como reflexo da política protecionista do novo governo.

Haverá respostas à ofensiva americana. O Canadá já disse que vai retaliar. O México foi mais cauteloso, a presidente Claudia Sheinbaum disse que quer conversar com o governo americano. A China anunciou "contramedidas correspondentes", sem dar mais informações sobre o que será feito.

O que está certo é que os três países alvo do tarifaço já disseram que vão recorrer à Organização Mundial do Comércio (OMC). A reação, no entanto, não esperou uma decisão da OMC. A instituição multilateral, que vem sendo esvaziada nos últimos anos, neste momento tem um problema extra: a falta de indicação dos representantes americanos para compor o tribunal que julga esses temas.

'A dúvida é saber se o Brasil sofrerá taxaço geral ou de produtos específicos', diz ex-vice-presidente do Banco Mundial

A questão é que o caminho da retaliação é sem fim, e os precedentes históricos mostram que o resultado desse tipo de política é a recessão. O que é preocupante para os Estados Unidos, claro, mas também para todo o mundo. A economia americana é muito grande, e tudo que acontece por lá afeta todos os outros países.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 03/02/2025

IBGE: POCHMANN ATROPELOU PARECER JURÍDICO AO CRIAR FUNDAÇÃO PIVÔ DE CRISE

Informação está em parecer sigiloso de técnicos do TCU que veem 'alto risco' e irregularidade no processo da IBGE+

Por *Johanns Eller*



O presidente do IBGE, Marcio Pochmann, durante reunião no Ministério do Planejamento — Foto: Washington Costa/MPO

O presidente do IBGE, Marcio Pochmann, foi avisado pela Procuradoria Federal junto ao instituto de que a Fundação IBGE+, entidade pública de direito privado que se tornou o pivô da crise em sua gestão, não poderia ter sido criada sem uma lei específica de iniciativa do presidente Lula. Ainda assim, ignorou a opinião técnica e seguiu adiante na formação da entidade, que foi suspensa pelo governo na semana passada.

A informação está em um parecer de auditores do Tribunal de Contas da União (TCU) submetido ao plenário alertando que a entidade representa um “alto risco” para o IBGE por ter sido estabelecida de forma irregular.

A equipe do blog teve acesso à peça assinada no dia 13 de dezembro. O caso avançou para o plenário e o relator sorteado foi o ministro Bruno Dantas, que ainda não deliberou sobre a questão. A movimentação chama a atenção porque a pauta foi levantada pelos próprios técnicos, sem provocação externa – o que é previsto no regulamento do TCU, mas em geral significa que já havia suspeita de irregularidades.

Depois dessa primeira iniciativa, outras três representações já chegaram à corte de contas, todas de parlamentares da oposição: os deputados Gustavo Gayer (PL-GO), que contesta atos de gestão de Pochmann, incluindo a IBGE+, Evair Vieira de Melo (PP-ES), que pede a investigação de viagens feitas por Pochmann, e o senador Rogério Marinho (PL-RN), que pede o afastamento do presidente do IBGE.

O principal problema identificado pelos técnicos no relatório de auditoria obtido pela equipe da coluna é que a IBGE+, enquanto fundação pública de direito privado, jamais poderia ter sido criada sem uma lei específica editada pelo presidente Lula.

“O Supremo Tribunal Federal (ADI 1391/SP) já sedimentou entendimento que a disciplina normativa pertinente ao processo de criação, estruturação e definição das atribuições dos órgãos e entidades integrantes da Administração Pública traduz matéria que se insere na esfera de exclusiva iniciativa do Chefe do Poder Executivo”, diz o parecer.

A criação do IBGE+ foi aprovada pela cúpula do instituto em julho de 2024, mas os servidores só descobriram a sua existência em setembro. A AudBenefícios, unidade especializada em previdência, assistência e trabalho que avaliou o caso, concluiu que, ao estabelecer a entidade, o IBGE violou a competência presidencial exclusiva para propor a criação do órgão.

Procuradoria alertou

Ao se debruçarem sobre documentos do instituto e do Ministério do Planejamento, hierarquicamente superior ao órgão chefiado por Pochmann, para analisar o processo cronológico de criação da fundação, os técnicos descobriram que a própria Procuradoria Federal Especializada junto ao IBGE (PFE) havia alertado a gestão Pochmann de que o processo estava irregular em janeiro de 2024. O presidente do instituto, porém, ignorou os alertas e seguiu adiante.

O presidente do instituto ainda omitiu esse parecer da relação de documentos ligados à fundação disponibilizada publicamente. Outro documento que não foi tornado público foi um pedido da gestão Pochmann para que a PFE orientasse juridicamente a criação da IBGE+.



Os técnicos também apontam que a formação da entidade foi baseada em um parecer da consultoria jurídica do Ministério do Planejamento que “reproduziu fundamento inexistente”, ao defender que não havia necessidade de lei específica e dispensou a necessidade de sanção presidencial. E isso apesar do parecer da PFE, que defendia exatamente o contrário.

A manifestação do Ministério do Planejamento, datada de junho de 2024, ocorreu após pedido de Pochmann para que a pauta da fundação fosse apreciada pela pasta e também orientou que o estatuto da IBGE+ se espelhasse em fundações públicas de direito privado estabelecidas e com bons modelos de governança, como a Fiotec, ligada à Fiocruz. Um mês após o sinal verde do Planejamento, a nova entidade criou forma.

Embora o próprio governo Lula tenha desistido – por ora – da IBGE+, uma eventual investigação no TCU pode apurar não só o motivo pelo qual a gestão Pochmann passou por cima de pareceres jurídicos como também se a imposição da entidade de direito privado representou custos ao erário e trouxe algum tipo de prejuízo contábil para o IBGE.

Crise no IBGE

A polêmica da fundação provocou uma mobilização inédita na história do instituto, materializada em uma carta com 651 assinaturas, das quais 289 de quadros em cargos de chefia, na qual Pochmann é apontado como autoritário pela imposição de agendas como a entidade de direito privado e outras decisões interna.

O anúncio da suspensão da IBGE+ partiu da ministra do Planejamento, Simone Tebet, hierarquicamente superior ao instituto, o que foi interpretado como um indício de que Pochmann perdeu poder no governo Lula. O recuo, porém, não cessou os ânimos acirrados

Como publicamos no blog na última sexta, o manifesto foi seguido por outra carta, dessa vez de funcionários da área de comunicação e subscrita por 300 funcionários. Nela, Pochmann é acusado de usar o cargo para se promover politicamente e não para reforçar a missão do instituto de produzir estatísticas confiáveis.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 03/02/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CENTRO-OESTE DESTOA DO RESTO DO PAÍS E ACELERA PIB EM 2025; VEJA MAPA COM CRESCIMENTO DOS ESTADOS

Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Distrito Federal devem crescer 2,8% este ano, acima dos 2% projetados para 2024; desempenho deve ser impulsionado, sobretudo, pelo resultado agrícola

Por Luiz Guilherme Gerbelli

A região Centro-Oeste deverá caminhar na contramão do resto do País e ser a única a apresentar uma aceleração econômica em 2025. Os Estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e o Distrito Federal vão crescer, juntos, 2,8% neste ano, acima dos 2% projetados em 2024, segundo um estudo da consultoria Tendências.

O desempenho econômico do Centro-Oeste deve ser impulsionado, sobretudo, pelo resultado agrícola. A safra de grãos 2024/2025 será recorde e pode alcançar 322,25 milhões de toneladas, o que significa um aumento de 8,1% na comparação com a de 2023/2024, prevê a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

“O Centro-Oeste tem um cenário mais positivo para 2025, principalmente por causa do agro, que deve ter uma recuperação”, afirma a economista Camila Saito, sócia da Tendências Consultoria e responsável pelo levantamento. A participação da região na produção brasileira de grãos é de 50%.

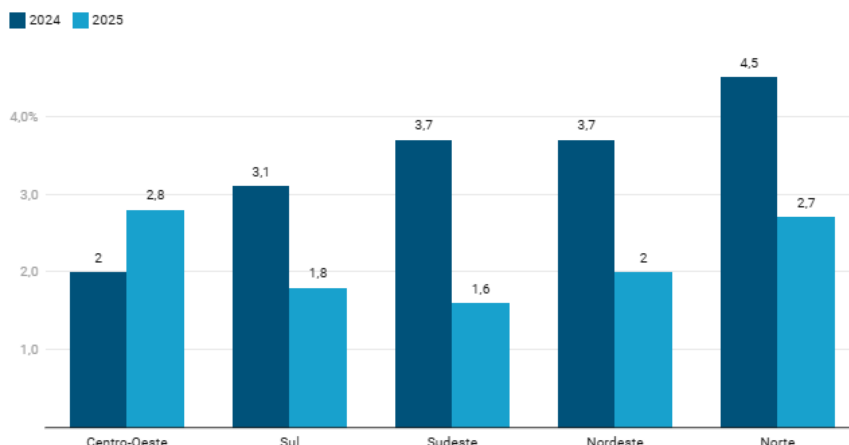


Força do agronegócio impulsiona economia do Centro-Oeste
Foto: Tiago Queiroz/Estadão

A retomada do Centro-Oeste ocorre depois da safra mais fraca de 2023/2024, que somou 298 milhões de toneladas e recuou em relação à anterior (320,9 milhões de toneladas). As lavouras de milho e soja foram prejudicadas pelo fenômeno climático El Niño. “São culturas com um peso muito alto na renda agropecuária de toda a região. Isso afetou bastante o desempenho da economia”, afirma Camila.

Força do agro

Região Centro-Oeste será a única a acelerar o crescimento econômico neste ano



Fonte: Tendências Consultoria • [Obter dados](#)

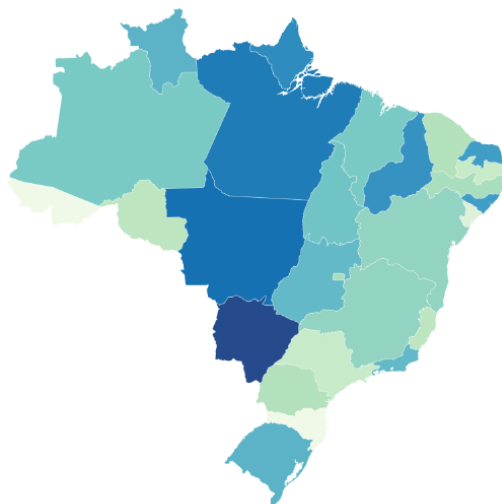
Com o impacto climático, o Produto Interno Bruto (PIB) agropecuário do Centro-Oeste caiu 6,1% no ano passado. Em 2025, deve, portanto, mostrar recuperação e subir 6%, segundo a Tendências. “A queda só não foi maior porque alguns produtos foram bem e limitaram esse recuo, como a pecuária, principalmente da carne bovina, que registrou uma alta importante em 2024”, diz Camila.

Desempenho dos Estados

Mato Grosso do Sul e Mato Grosso serão os Estados registrarão a maior alta do PIB este ano

Crescimento do PIB em 2025

1,0% 4,4%



Fonte: Tendências Consultoria • [Obter dados](#)

Se os números se confirmarem, o Centro-Oeste retomará posto que ocupou em 2022 e 2023, de região que mais cresce no País. Nesse biênio, o avanço do PIB da região foi de 5,9% e 4,9%, respectivamente.

Numa análise detalhada do desempenho dos Estados, os grandes produtores de grãos do País, Mato Grosso do Sul (4,4%) e Mato Grosso (3,7%), vão colher os maiores crescimentos do PIB.

Em relação ao Brasil, no geral, e às demais regiões, a expectativa é de desaceleração da economia diante de um cenário de aumento da taxa básica de juros (atualmente em 13,25%), que encarece o crédito para famílias e empresas, e do menor impulso fiscal. No relatório Focus, produzido mensalmente pelo Banco Central, os economistas esperam que o crescimento do PIB desacelere do patamar de 3,5% para um número próximo a 2% entre 2024 e 2025.



Potencial de consumo

Impulsionada pelo bom desempenho da agropecuária ao longo dos últimos anos, o Centro-Oeste vê um efeito positivo do setor se espalhar para outras atividades econômicas. No ano passado, por exemplo, o potencial de consumo da região chegou a R\$ 660,032 bilhões, o que é equivalente a 9,02% da participação do País, mostra a pesquisa IPC Maps.

Os Estados do Centro-Oeste mostram um crescimento consistente ao longo dos anos. Em 2015, por exemplo, a região alcançava um potencial de consumo de R\$ 313 bilhões, o que representava 8,39% do País.

“Nesse período, o Centro-Oeste registrou um crescimento real. Foi a primeira vez que a região ultrapassou o patamar de 9%”, afirma Marcos Pazzini, sócio da IPC Marketing Editora e responsável pelo estudo. “Isso mostra que parte desse dinheiro de safra acaba ficando na mão da população e melhorando o consumo.”

No setor imobiliário, a força de consumo também tem se revelado. De 61 cidades pesquisadas, Goiânia ocupava o quarto lugar no Índice de Demanda Imobiliária para imóveis de padrão econômico (R\$ 115 mil e R\$ 575 mil); a primeira posição no recorte para padrão médio (de 575 mil a R\$ 811 mil) e a segunda colocação na categoria alto padrão (a partir de R\$ 811 mil).

“Goiânia é o centro do agronegócio brasileiro. É próximo de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, norte de São Paulo, oeste da Bahia, Tocantins”, afirma Renato Correia, presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (Cbic). “Ela tem rodovias, aeroportos, um complexo de saúde, lazer, boas universidades. Está próxima de Brasília e oferece qualidade de vida por um custo menor do que nos grandes centros, como São Paulo e Rio de Janeiro.”

O Índice de Demanda Imobiliária se refere ao quarto trimestre do ano passado. Ele é calculado pelo Ecosistema Sienge, tem a metodologia do Grupo Prospecta e parceria da Cbic. O índice considera pontos como demanda, dinâmica econômica das cidades e oferta de imóveis.

No ano passado, de acordo com dados da Cbic, foram vendidas 24.923 unidades no Centro-Oeste, o que representou uma participação nacional de 6,4%. Em 2023, foram comercializadas menos unidades (20.409), ou 6,2% do total nacional. Os dados englobam as regiões metropolitanas de Campo Grande, Cuiabá e Goiânia, além de Brasília, Anápolis, Lucas do Rio Verde e Sinop.

“O crescimento do agronegócio tem dinamizado a economia do Centro-Oeste e influenciado os setores de serviços e de imóveis”, afirma Leandro Karam, coordenador da comissão de private da Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima). “É um aquecimento de toda uma cadeia. O agro acaba trazendo desenvolvimento para a região em função do excesso de liquidez que o setor tem gerado.”

Os dados da Anbima são outro termômetro importante que revelam o avanço da riqueza no Centro-Oeste. O volume financeiro do segmento private (que engloba aqueles com mais de R\$ 5 milhões investidos) chegou a R\$ 78,8 bilhões em novembro do ano passado, último dado disponível.

Na região, a média de crescimento do volume financeiro nos últimos três anos foi de 20,9%. É o ritmo de alta mais acelerado do Brasil. No País, nesse período, o avanço foi de 9,3%.

“Outros fatores contribuíram para esse crescimento. A instabilidade política levou a uma demanda desses produtores para serviços bancários e financeiros. Mais recentemente, tivemos o debate da reforma tributária e eventuais mudanças regulatórias”, afirma Karam.

“Foram várias pautas que fizeram com que soluções patrimoniais entrassem com mais força na discussão e fizeram com que os grandes private bankings pudessem ter mais oportunidade de discutir soluções com esses clientes”, acrescenta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/02/2025

HADDAD ACENA À NOVA CUPULA DO CONGRESSO, DE JANTAR COM ALCOLUMBRE A RELAÇÃO DE LONGA DATA COM MOTTA

Primeiro desafio da equipe econômica no Legislativo é aprovar o Orçamento de 2025, o que envolve articulação mais ampla por parte do Executivo, da reforma ministerial à resolução do imbróglio sobre emendas parlamentares

Por Amanda Pupo (Broadcast) e Fernanda Trisotto (Broadcast)

BRASÍLIA - Conhecido por entrar em campo pessoalmente para negociar medidas econômicas no Congresso, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, já tem feito movimentos de aproximação com a nova cúpula do Legislativo.

Na semana passada, o chefe da equipe econômica jantou com o então candidato à presidência do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), em encontro promovido pelo líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (PT-AP). No sábado, 1º, dia em que foi confirmado no novo posto, Alcolumbre não só elogiou Haddad como saiu em defesa do ministro.



O primeiro desafio da equipe econômica liderada por Haddad no Congresso é aprovar o Orçamento de 2025 Foto: Wilton Junior/Estadão

Já a relação com Hugo Motta (Republicanos-PB), novo presidente da Câmara, foi fortalecida nos últimos anos. Segundo interlocutores, Haddad e o deputado paraibano tiveram inúmeros encontros, inclusive a sós, desde que o ministro está à frente da Fazenda. A relação é classificada por ambos como excelente.

Na equipe econômica, Motta é visto como um parlamentar com postura proativa sobre a agenda da Fazenda. Além disso, costuma ser sincero sobre as pautas que têm ou não chance de avançar no Congresso, se tornando um canal importante de consultas e negociações na Pasta.

O primeiro desafio da equipe econômica no Congresso é aprovar o Orçamento de 2025. Destravar a peça orçamentária é também de interesse de parlamentares e senadores e envolve uma articulação mais ampla por parte do Executivo, de reforma ministerial à resolução do imbróglio sobre as emendas parlamentares.

Já sobre a promessa de campanha do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) de ampliar a isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil mensais, os novos presidentes não deram sinalizações concretas até o momento. Questionado sobre o assunto no sábado, Alcolumbre se limitou a responder que a matéria tramitará dentro do rito quando chegar ao Senado. “Não conversei sobre esse assunto”, disse. Motta também não se aprofundou sobre o tema até o momento.

Os novos presidentes da Câmara e do Senado assumiram com o apoio amplo de partidos da esquerda à direita, e seus discursos de posse indicaram que o suporte às pautas governistas acontecerá sem a garantia de um alinhamento integral.

A boa relação com Haddad, por sua vez, pode facilitar o andamento de projetos da agenda microeconômica considerados menos polêmicos. Entre as prioridades da Fazenda para o ano estão, por exemplo, uma nova Lei de Falências, a proposta de Resolução Bancária e o texto que busca dar maior proteção aos investidores no mercado de capitais.

A participação do ministro da Fazenda na abertura do ano Legislativo nesta segunda, 3, está confirmada. No sábado, ao falar da relação com Haddad, Alcolumbre elogiou o chefe da equipe

econômica e lamentou disputas políticas e partidárias que, segundo o senador, tentam desconstruir a figura de “um homem público que está dando o máximo de si”.

“Tenho excelente relação com o ministro Haddad. É até uma oportunidade, sem ser advogado do ministro, mas de perceber que ele está dando o máximo de si para tentar ajudar na agenda econômica do Brasil”, disse em entrevista à GloboNews. “Infelizmente, temos disputas partidárias e políticas que acabam entrando em outra esfera e tentando desconstruir a figura de homem público que está dando o máximo de si”, afirmou.

O ministro da Fazenda se tornou alvo mais frequente da oposição no último ano, criticado por medidas que almejam elevar a arrecadação do governo. Essa rejeição continua relevante, já que, para fechar o Orçamento de 2025, o Executivo depende da aprovação de projetos que elevam as alíquotas da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), um tributo cobrado sobre o lucro das empresas, e a do Imposto de Renda incidente sobre os Juros sobre Capital Próprio (JCP), um tipo de remuneração paga pelas companhias aos seus acionistas. A antiga cúpula do Congresso já indicou que as propostas terão dificuldade de avançar.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/02/2025

OPINIÃO - GALÍPOLO DEVERIA MANTER DISTÂNCIA RESPEITOSA E TÉCNICA DE LULA

Guardar certa distância pode ajudar presidente do BC a consolidar a imagem de independência e convencer mais céticos de que não está no cargo para ajudar o governo

Por Henrique Meirelles

O Banco Central agiu corretamente ao elevar em um ponto porcentual a Selic, para 13,25% ao ano, como havia anunciado que faria. Isso é fundamental para trazer a inflação para a meta de 3% e para ancorar as expectativas. Mas não apenas isso. É importante para Gabriel Galípolo consolidar a imagem de independência logo no início de sua gestão como presidente do BC, em um momento de certa desconfiança na economia brasileira.

Galípolo é o primeiro presidente do Banco Central escolhido sob a lei da autonomia. Foi apontado pelo presidente Lula e desfruta de proximidade com ele. O mercado desconfia da política fiscal do governo e cobrou um preço alto no final do ano por não acreditar nas medidas de controle de despesas. Assim, pode levar tempo para o mercado abandonar qualquer desconfiança de que Galípolo possa fazer algo para ajudar um governo que gasta mais do que deveria. Isso não é bom para um presidente de BC.

Já contei aqui que, ao assumir a presidência do BC em 2003, enfrentei desconfiança semelhante. Demonstramos independência logo de saída — e o mercado entendeu que não haveria leniência com a inflação.



Meirelles: 'É preciso que o mercado acredite que Galípolo tomará as medidas necessárias' Foto: Reprodução X/@presidencia_br/Audiovisual/PR

Como disse em uma conferência na semana passada, acredito que, diante deste quadro, Galípolo deveria manter uma distância respeitosa e técnica da Presidência da República. Deveria evitar fazer muitas reuniões com ministros. Faz parte do trabalho de um presidente de Banco Central dar sinais além das decisões técnicas. Fiz bastante isso em meus oito anos no cargo. Em determinados períodos antes de reuniões do Copom, eu recusava convites e chamados para reuniões. Posso dizer que funciona.

O cargo de presidente do BC tem particularidades devido à sua missão institucional e, em certa medida, a lei da independência facilita isso. Guardar certa distância de outras autoridades pode ajudar Galípolo a consolidar a imagem de independência que está construindo e convencer alguns agentes do mercado mais céticos de que não está no cargo para ajudar o governo, mas para trabalhar pela estabilidade da economia. Deve mostrar claramente que fará o que for necessário para trazer a inflação à meta.

O momento da economia é de cautela e certa desconfiança, mas o BC tem totais condições técnicas de levar a inflação para a meta de 3%. É preciso fazer com que o mercado acredite que Galípolo e toda a diretoria tomarão as medidas necessárias para isso, independente da conveniência delas para o governo. Com isso, o BC assumirá o controle das expectativas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/02/2025

SECRETÁRIO DE ESTADO DOS EUA COBRA 'MUDANÇAS IMEDIATAS' DO PANAMÁ PARA REDUZIR INFLUÊNCIA DA CHINA

Com Trump visando retomar controle do canal, Marco Rubio advertiu que os EUA tomarão atitudes caso mudanças não sejam feitas; Panamá propôs esclarecer dúvidas sobre suposta presença chinesa
Por Redação

CIDADE DO PANAMÁ - O secretário de Estado dos Estados Unidos, Marco Rubio, se reuniu neste domingo, 2, com o presidente panamenho, José Raúl Mulino, para discutir políticas migratórias e a influência da China sobre o canal portuário do país. Donald Trump tem ameaçado retomar o controle do canal, apesar das negativas de lideranças regionais, incluindo Mulino.

No encontro, que marcou a primeira viagem de Rubio como membro da administração republicana, o secretário de Estado americano instou o Panamá a fazer "mudanças imediatas" no canal para reduzir a influência chinesa e advertiu que os Estados Unidos tomarão atitudes caso tais mudanças não sejam feitas.



Rubio disse a Mulino que Trump havia feito uma determinação preliminar de que a presença da China na área do canal viola um tratado que levou os Estados Unidos a entregar a hidrovia ao Panamá em 1999. Esse tratado exige a neutralidade permanente do canal construído pelos americanos.

O presidente do Panamá, José Mulino, ao centro, e o ministro das Relações Exteriores, Javier Martínez-Acha, se encontram com o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio Foto: Mark Schiefelbein/AP

Rubio "deixou claro que esse 'status quo' é inaceitável e que, na ausência de mudanças imediatas, os Estados Unidos tomariam as medidas necessárias para proteger seus direitos sob o tratado", afirmou a porta-voz do Departamento de Estado, Tammy Bruce.

Mas Mulino disse que não vê uma real ameaça aos acordos pelos quais os Estados Unidos entregaram ao Panamá o controle dessa via interoceânica.

"Não sinto que haja, neste momento, nenhuma ameaça real contra o tratado, sua vigência e muito menos de uso de força militar para tomar o canal. Não sinto isso", destacou o governante.

No encontro, o presidente panamenho propôs ao chefe da diplomacia americana que equipes técnicas esclareçam as dúvidas sobre a suposta presença chinesa no Canal do Panamá.

“Apresentei explicações e, claro, deixei abertas as considerações para que a equipe técnica do canal e a que os Estados Unidos designarem possam conversar e esclarecer todas as dúvidas que possam ter sobre o tema”, declarou.



Até o momento, não há uma data definida para a reunião, acrescentou Mulino, que também demonstrou confiança de que a ameaça de Trump de recuperar o canal cesse.

O secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, segundo à direita, se encontra com o presidente panamenho, José Raúl Mulino. Foto: Mark Schiefelbein/AP

“Acredito que fizemos esse exercício e essa conversa de boa-fé”, enfatizou o presidente panamenho, ressaltando que foram alcançados “acordos importantes” para dissipar “dúvidas” e estabelecer as bases para uma relação “melhor” entre Panamá e Washington.

Imigração

Mulino ofereceu ainda expandir um acordo migratório para que os Estados Unidos usem o Panamá para deportar migrantes irregulares de outros países.

“Ofereci a área da pista [aérea] de Nicanor em Metetí, [na província de] Darién, para que seja de lá que seja realizado o processo de repatriação de pessoas de diferentes países como Venezuela, Colômbia, Equador, entre outras nacionalidades”, disse Mulino em uma coletiva de imprensa após se reunir com Rubio.

Os Estados Unidos e o Panamá assinaram em 1º de julho de 2024, no primeiro dia de governo de Mulino, um acordo pelo qual Washington se comprometeu a financiar com até 6 milhões de dólares os voos usados pelas autoridades panamenhas para deportar migrantes que cruzam sua fronteira sem documentos.

O objetivo era conter a migração pela inóspita selva de Darién, na fronteira com a Colômbia. Essa floresta se tornou um corredor para migrantes que, vindo da América do Sul, tentam chegar aos Estados Unidos.

De acordo com Mulino, a ampliação do acordo permitirá que os migrantes deportados pelos Estados Unidos cheguem ao Panamá e, a partir de uma pequena pista localizada em Metetí, sejam distribuídos para seus países.

Os Estados Unidos, indicou o presidente, poderiam arcar com os custos necessários para adequar as instalações de onde os migrantes seriam despachados.

“Podemos fazer isso sem nenhum problema, com custo total dos Estados Unidos. O Panamá não vai investir um dólar nisso”, destacou.

Ameaça

Repetidamente, Trump já disse que quer retomar o controle do canal, uma via de navegação vital construída e administrada pelos Estados Unidos no início dos anos 1900. Trump e Rubio citaram a presença de empresas baseadas em Hong Kong perto das entradas do canal como uma ameaça estratégica, sugerindo que a China poderia usá-las para fechá-lo.

Em uma entrevista na quinta-feira, 30, com a apresentadora conservadora Megyn Kelly, Rubio disse que o interesse do presidente no canal era bastante sério e um dos principais tópicos de conversa durante sua visita à Cidade do Panamá, apesar da forte oposição lá em ceder o controle do canal.

Durante uma entrevista à imprensa no mesmo dia, Mulino descartou a hipótese de que falaria com os Estados Unidos sobre ceder o controle do canal.

“Eu não posso negociar e muito menos abrir uma negociação sobre o canal”, disse o Mulino aos repórteres. “Está selado. O canal pertence ao Panamá.” Ele acrescentou que estava disposto a discutir sobre imigração e combate ao tráfico de drogas.

Do Panamá, seguirá para El Salvador, onde se encontrará com o presidente do país, Nayib Bukele, um admirador de Trump que liderou uma forte repressão às gangues em seu país. Na agenda de Rubio está convencer Bukele a restaurar um acordo do primeiro mandato de Trump, pelo qual El Salvador aceitava migrantes deportados de outros países, incluindo Venezuela.

O plano de Rubio de visitar quatro nações da América Central reflete o intenso foco da administração Trump em deter a imigração ilegal por meio da fronteira dos Estados Unidos com o México, bem como a influência que a migração terá na diplomacia americana nos próximos anos. As outras paradas planejadas de Rubio são El Salvador, Guatemala e Costa Rica.

Na Cidade da Guatemala, Rubio discutirá questões migratórias com um novo governo que conquistou a boa vontade inicial da administração Trump por ser “muito favorável a voos, incluindo voos militares, a fim de repatriar guatemaltecos”, disse Claver-Carone. “E esperamos aprofundar essas discussões.”

Na República Dominicana, Rubio pretende discutir o caos do vizinho Haiti, assim como os esforços para interromper o fluxo de drogas na região do Caribe, acrescentou Claver-Carone. E em todos esses países, disse ele, Rubio discutirá os esforços da China para aumentar sua influência na região./NYT, AFP e AP.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 03/02/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

ENTENDA ATUAÇÃO DA CHINA E PREOCUPAÇÕES DOS EUA SOBRE O CANAL DO PANAMÁ

Donald Trump está determinado a eliminar a suposta influência chinesa sobre a passagem fluvial; canal é a via mais rápida para o comércio marítimo entre a Costa Leste dos EUA e a Ásia

Por Valor, com Nikkei Asia — São Paulo e Hong Kong



Vista do canal: 'A soberania do Panamá não está em questão', disse o presidente panamenho, José Raúl Mulino — Foto: Divulgação/Panamá Canal Authority

A visita de Marco Rubio ao Panamá, no fim de semana, sua primeira viagem ao exterior como secretário de Estado dos EUA, jogou mais holofotes sobre a estratégica passagem que corta o país centro-americano: o Canal do Panamá. O governo Donald Trump está determinado a eliminar a suposta influência chinesa sobre a passagem fluvial, que cresceu

devido à participação do conglomerado de Hong Kong, CK Hutchison, em portos nos dois lados do canal, no Oceano Pacífico e no Atlântico.



Rubio disse ao presidente do Panamá, José Raúl Mulino, e ao ministro das Relações Exteriores, Javier Martínez-Acha, que "esse status quo é inaceitável" e que os EUA "tomarão as medidas necessárias" se não forem feitas "mudanças imediatas", de acordo com um comunicado oficial do Departamento de Estado americano.

Os comentários vieram após declaração de Trump sobre o canal em seu discurso de posse, quando disse: "Vamos pegá-lo de volta".

Mulino se opõe à posição americana e reitera que seu governo tem direitos legítimos e controle soberano sobre a rota marítima.

Por que Trump tem fixação com o canal?

Os EUA tiveram um papel importante na criação da rota marítima, uma das mais importantes do mundo. Eles concluíram a construção do canal de 80 quilômetros em 1914, ligando os oceanos Pacífico e Atlântico e inaugurando uma nova era no transporte marítimo.

Os EUA mantiveram o controle da passagem por décadas, mas, em 1977, o então presidente Jimmy Carter assinou tratados que abriram caminho para o Panamá assumir o controle em 1999. Desde então, a Autoridade do Canal do Panamá opera a passagem.

O canal é a via mais rápida para o comércio marítimo entre a Costa Leste dos EUA e a Ásia, com tempos de navegação de cerca de 26 dias — em comparação aos 43 dias do caminho que contorna o Cabo Horn, no sul do Chile, e aos 37 dias na rota pelo Cabo da Boa Esperança, na África do Sul, segundo a Autoridade do Canal do Panamá.

O canal é uma via fundamental para o comércio de produtos energéticos, como petróleo e gás natural liquefeito (GNL), entre os EUA e a Ásia. Hoje, serve de passagem para cerca de 5% do comércio marítimo mundial, sendo que mais de 70% da carga que atravessa o canal têm os EUA como ponto de origem ou de destino.

A obsessão de Trump em recuperar o controle sobre o canal pode ter raízes no que ele considera interesses comerciais e geopolíticos dos EUA. "[Os EUA poderiam] exigir que o Canal do Panamá nos seja devolvido por completo e sem questionamentos", disse Trump em dezembro.

Ele culpou Carter por ceder de maneira "tola" o controle da passagem e argumentou que apenas o governo panamenho deveria administrar o canal, e não a China ou qualquer outro país. Em crítica pouco velada à China, Trump prometeu que não deixaria o canal cair nas "mãos erradas".

Trump também reclama das taxas de passagem cobradas pelo Panamá. Em 2003, quando o presidente realizou um concurso Miss Universo na Cidade do Panamá, disse ter sentido que os EUA haviam sido "explorados".

Em dezembro, em publicação nas redes sociais, Trump prometeu acabar com os pedágios "ridículos".

Como a CK Hutchison, de Hong Kong, passou a operar os portos?

Embora os panamenhos tenham retomado o controle total do canal ao meio-dia de 31 de dezembro de 1999, o governo já havia aberto uma licitação internacional para privatizar as operações antes da transferência. A Hutchison Whampoa (atual CK Hutchison Holdings, um dos dois principais conglomerados pertencentes à família do magnata Li Ka-shing, de Hong Kong) ganhou um contrato de 25 anos para operar as duas extremidades do canal, começando em 1997.

Os dois portos — Cristóbal, no lado do Caribe, que leva ao Atlântico, e Balboa, no Pacífico — são operados pela Panama Ports Company, uma unidade da Hutchison Port Holdings, que, por sua vez, é uma divisão da CK Hutchison. O Panamá autorizou a renovação automática do acordo por mais 25 anos em junho de 2021.



A CK Hutchison não respondeu a questionamentos sobre os novos desdobramentos a respeito do canal. Um porta-voz do governo de Hong Kong disse que "a acusação feita por autoridades americanas sobre a operação do Canal do Panamá é "injustificável e falsa" e expressou "forte desaprovação e objeção".

Como o governo panamenho vê o canal e sua relação com a China?

"A soberania do Panamá não está em questão", declarou, no domingo (2), o presidente panamenho José Raúl Mulino, após receber Marco Rubio na Cidade do Panamá, segundo a imprensa local. Mulino deixou claro a Rubio que defenderia os direitos de sua nação "como qualquer outro panamenho em minha posição faria".

O Panamá teve uma grande mudança diplomática em relação à China, em 2017, quando passou a reconhecer oficialmente Pequim em vez do governo de Taipé, encerrando mais de um século de relações oficiais com Taiwan. Essa foi uma das várias derrotas diplomáticas de Taipé desde que o Partido Democrático Progressista, pró-soberania, venceu as eleições presidenciais com Tsai Ing-we, em 2016.

El Salvador, República Dominicana, Nicarágua e Honduras também mudaram de lado. Isso deixou Taiwan com apenas 12 parceiros diplomáticos oficiais, 7 deles na América Latina e no Caribe.

Visita de Xi Jinping e Nova Rota da Seda

Para o Panamá, a aproximação com Pequim abriu novas oportunidades econômicas. O presidente da China, Xi Jinping, visitou o país em dezembro de 2018 e se reuniu com o então presidente, Juan Carlos Varela.

Por outro lado, Mulino indicou, neste domingo, que seu governo não renovará a participação do Panamá na Iniciativa do Cinturão e da Rota (BRI, na sigla em inglês), também conhecida como Nova Rota da Seda, que consiste em financiar obras de infraestrutura pelo mundo.

Logo após a posse de Trump, as autoridades panamenhas iniciaram uma auditoria na Panama Ports Company, operada pela CK Hutchison. Embora o Panamá veja a soberania sobre o canal como inegociável, as autoridades podem buscar outras maneiras de apaziguar Trump.

Como os EUA poderiam assumir o controle do canal?

Apesar da promessa de Rubio de "tomar as medidas necessárias para proteger os direitos [dos EUA] sob o tratado", ainda não está claro o que Washington realmente poderia fazer. O secretário se referia ao Tratado sobre a Neutralidade Permanente e Operação do Canal do Panamá, assinado em setembro de 1977 e, depois, ratificado pelos dois países.

Segundo a porta-voz do Departamento de Estado, Tammy Bruce, Rubio disse que "a atual posição de influência e controle do Partido Comunista Chinês sobre a área do Canal do Panamá é uma ameaça ao canal e representa uma violação do tratado". O documento, contudo, não especifica quais medidas podem ser tomadas caso uma das partes o viole.

Em 1989, os EUA realizaram uma ação militar direta no Panamá para impor sua política. O então presidente americano George Bush, enviou soldados para prender o então líder de fato do país, Manuel Noriega, que havia sido indiciado nos EUA por extorsão, tráfico de drogas e lavagem de dinheiro. Noriega refugiou-se na embaixada do Vaticano na Cidade do Panamá, mas acabou se rendendo. Foi levado para a Flórida, julgado e condenado a 17 anos de prisão.

Esse episódio pode lançar uma sombra sobre qualquer discussão sobre o canal. Mulino, porém, disse a repórteres, após sua reunião com Rubio, que o diplomata americano foi "respeitoso" e

"positivo". O presidente panamenho disse não "sentir que haja uma ameaça real ao tratado e sua validade".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/02/2025

EUA DÃO ULTIMATO A PRESIDENTE DO PANAMÁ SOBRE INFLUÊNCIA CHINESA NO CANAL

Por Folhapress — São Paulo



Marco Rubio, secretário de Estado americano — Foto: Gerald Herbert/AP

Caso o Panamá não aja para reduzir a influência da China sobre o canal, o governo dos Estados Unidos tomarão providências, disse neste domingo (2) o chefe da diplomacia dos Estados Unidos, Marco Rubio, ao presidente panamenho, José Raúl Mulino.

Segundo Rubio, os Estados Unidos consideram Pequim uma ameaça ao canal do Panamá e uma violação do acordo sobre a via marítima, segundo

relato de um porta-voz do Departamento de Estado sobre a reunião entre Rubio e Mulino no palácio presidencial.

O presidente Donald Trump vem ameaçando tomar o controle do canal do Panamá por considerar que ele está sob "influência chinesa", mas sem dar detalhes de sua queixa.

O governo panamenho nega estar cedendo a operação do canal à China e insiste que administra a via de forma justa para todos os navios.

Embora o próprio canal seja operado pelo Panamá, os dois portos em cada lado são geridos por uma empresa de Hong Kong, enquanto outros terminais próximos são operados por empresas privadas dos Estados Unidos, Cingapura e Taiwan.

Mulino declarou que a soberania do Panamá sobre a via não está em discussão. Em entrevista coletiva, ele disse não ver uma ameaça concreta contra os tratados pelos quais os Estados Unidos entregaram ao seu país o controle do canal.

"Não sinto que haja neste momento qualquer ameaça real contra o tratado, sua vigência e muito menos de uso de força militar para se apoderar do canal, não sinto isso", afirmou Mulino.

Estratégico, o canal une os oceanos Pacífico e Atlântico, por onde passam 5% do comércio marítimo mundial e 40% dos contêineres dos Estados Unidos.

Rubio chegou na noite de sábado (1º) ao Panamá, em sua viagem inaugural ao exterior como secretário de Estado.

O Panamá é a primeira parada de um giro de seis dias que inclui El Salvador, Costa Rica, Guatemala e República Dominicana. Os principais temas da viagem são o canal, migração, o combate ao crime organizado e a crescente influência da China na região.

No tema da migração, o governo panamenho reagiu de forma mais positiva. Mulino disse que o Panamá poderia repatriar migrantes detidos ao tentar cruzar a selva de Darien, desde que os americanos paguem pelos voos de deportação.



Por lá atravessaram cerca de 300 mil migrantes em 2024, em sua maioria venezuelanos, rumo aos Estados Unidos. Trump, que considera "criminoso" qualquer pessoa a entrar ilegalmente nos Estados Unidos, prometeu um número recorde de deportações.

No final da tarde de domingo (2), o secretário de Estado visitaria as eclusas de Miraflores no canal. Trump não descartou o uso da força militar para reaver a passagem, construída pelos Estados Unidos, inaugurada em 1914 e entregue ao Panamá no fim de 1999 em virtude de tratados bilaterais.

Rubio minimiza a opção militar, mas assegura que Washington não permitirá que a China supostamente controle o canal por meio da empresa de Hong Kong.

Após sua reunião com Mulino, Rubio, que é filho de imigrantes cubanos e fala espanhol fluentemente, visitará também instalações de gás natural liquefeito em Colón.

Na capital panamenha, cerca de 200 pessoas protestaram neste domingo, gritando: "Fora do Panamá, Rubio! A pátria não se vende, a pátria se defende!". Dezenas de policiais impediram que os manifestantes se aproximassem do centro histórico. "Ao mensageiro imperial (Rubio), reiteramos que Trump não tem absolutamente nada aqui. O Panamá é um país livre e soberano", declarou à AFP o líder sindical Saúl Méndez, um dos organizadores dos atos.

O secretário de Estado chegou à América Latina propondo uma política externa agressiva. No sábado (1º), Trump desencadeou uma crise diplomática e comercial com as tarifas que impôs à China, ao Canadá e ao México, cujo governo acusou de se aliar aos narcotraficantes. Com Trump, está de volta a política do "grande porrete" do início do século 20, quando os EUA ameaçavam usar força militar para atingir seus objetivos na região.

Em sua primeira semana de governo, Trump pôs em curso um plano de deportações de latino-americanos, algemados e alguns com grilhões, em aviões militares. Diante da recusa da Colômbia de receber os deportados nessas condições, Trump ameaçou impor tarifas, e o presidente colombiano, Gustavo Petro, recuou.

Em El Salvador, Costa Rica, Guatemala e República Dominicana, o secretário de Estado pressionará por cooperação com a política de deportação de migrantes. "Está se construindo o cenário perfeito para que os países latino-americanos tenham cada vez menos margem de manobra para resistir à política migratória de Trump", disse Sandra Borda, professora de ciência política da Universidade dos Andes.

O enviado especial do Departamento de Estado para a América Latina, Mauricio Claver-Carone, declarou que Rubio poderia discutir em El Salvador cujo presidente, Nayib Bukele, é aliado de Trump a possibilidade de receber membros da facção criminosa Tren de Aragua, caso se recusem a ir para a Venezuela.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 03/02/2025

PRESSÃO DE TRUMP ACELERA PLANOS DO BRASIL COM MEGAPORTO CHINÊS NO PERU

Erguido pela estatal chinesa Cosco Shipping, o novo complexo portuário fica a 70 km da capital peruana

Por André Borges, Folhapress — Brasília

A pressão do presidente americano Donald Trump sobre o comércio e a logística internacionais levou o Brasil a acelerar seus planos de integração com países vizinhos da América do Sul, com as atenções voltadas, principalmente, para o megaporto de Chancay, no Peru.

Erguido pela estatal chinesa Cosco Shipping, o novo complexo portuário fica a 70 km da capital peruana, Lima.



Porto chinês no Peru deve trazer nova dinâmica econômica aos 11 Estados que fazem fronteira com os países da América do Sul — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Com investimento total de US\$ 3,5 bilhões (mais de R\$ 20 bilhões na cotação atual), Chancay é hoje o maior empreendimento chinês fora do país asiático. Depois de uma inauguração simbólica em novembro do ano passado, vai começar a operar efetivamente em março. A inauguração deve mexer com o tabuleiro global de logística.

Para o Brasil, os terminais de Chancay passam a ter papel estratégico no escoamento de produtos destinados à Ásia, reduzindo o tempo de viagem pelo Pacífico em cerca de dez dias, se comparado às viagens feitas a partir do Atlântico. A questão é como chegar a Chancay.

Em entrevista à Folha, a ministra do Ministério do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet (MDB), afirma que a primeira rota de interligação do Brasil com o porto peruano estará em operação plena até meados de junho, e que esta se dará por meio dos rios amazônicos.

"As rotas na América do Sul vão ganhar um grande holofote neste ano, mostrando a importância de termos estratégias e novas alternativas de rotas em um mundo globalizado que hoje está ameaçado por políticas mais protecionistas dos Estados Unidos", diz Tebet.

A primeira rota brasileira que vai se conectar ao porto de Chancay já estava em andamento, mas o atual cenário internacional acelerou esse processo, afirma a ministra. "Antes mesmo da eleição de Trump, nós já tínhamos uma necessidade de integração maior na América Latina, não por fim ideológico ou porque é a ordem natural das coisas com nossos irmãos sul-americanos, mas porque todos ganham com essa história e, hoje, temos de acelerar esse processo."

Em parceria com países vizinhos, o governo brasileiro tem trabalhado, desde 2023, no programa Rotas de Integração Sul-Americana, que prevê cinco caminhos de acesso a países de fronteira com o Brasil. A conexão mais viável e avançada, neste momento, é a chamada "Rota 2", que prevê a interligação do Peru com o Brasil por meio da hidrovia do rio Solimões, que forma o rio Amazonas.

A retirada de sedimentos (dragagem) do Solimões foi iniciada no ano passado e avançará neste ano, segundo Tebet. Em paralelo, uma unidade da Receita Federal já está em construção no município de Tabatinga (AM), na fronteira entre Brasil e Peru, e terá funcionamento permanente.

"Nós estamos correndo com isso. A dragagem fica pronta entre julho e agosto. Sobre a alfândega, vamos trabalhar com a Receita Federal e o Ministério da Fazenda para inaugurar até o meio do ano. Já temos pessoal concursado que vai ficar no local em tempo integral. Nossa meta é que o presidente Lula possa anunciar essa rota, que é a mais sustentável, na COP30", diz Tebet.

O porto peruano de Chancay inicia suas operações com um potencial equivalente a um terço da capacidade do porto de Santos, que é o maior da América do Sul. Gradualmente, essa capacidade será ampliada.

O complexo portuário erguido pelos chineses está na mira de Donald Trump, em meio a seus ataques sobre a influência da China na América Latina.

Mauricio Claver-Carone, um dos principais assessores de Trump e hoje seu assessor para a América Latina, sugeriu que mercadorias de qualquer país que passarem pelo novo porto de Chancay deveriam ter suas tarifas aumentadas pelos americanos.

No Brasil, a meta é viabilizar caminhos que levam ao complexo portuário. Além da Rota 2, que utiliza a hidrovia do Solimões para entrar no solo peruano e alcançar Chancay, o Planejamento trabalha na estruturação da Rota 3, que se dá por meio de rodovias que entram no país vizinho a partir de estradas já existentes no Acre, Rondônia e Mato Grosso.

João Villaverde, secretário de Articulação Institucional no Planejamento, diz que o governo brasileiro investiu R\$ 4,1 bilhões em obras vinculadas às cinco rotas do programa em 2024. O recurso foi usado em 190 projetos incluídos no Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). "Para 2025, temos um pedido no Orçamento federal de mais R\$ 4,5 bilhões, para mais 140 projetos", afirma.

Em paralelo aos aportes públicos, há uma carteira de financiamento que soma cerca de US\$ 7 bilhões, formada por recursos do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe), BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e Fonplata (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata).

A ministra do Planejamento não acredita em uma migração de mercadorias que possa afetar os portos brasileiros. Na avaliação de Tebet, a abertura de rotas que levam ao novo porto peruano tende a favorecer a logística e a competitividade nacional, ao abrir novos caminhos para o escoamento.

Em sua leitura, as conexões com o porto chinês no Peru trarão nova dinâmica econômica aos 11 Estados brasileiros que fazem fronteira com os países da América do Sul. "Num futuro próximo, o impacto que essas cinco rotas terão para o Norte, o Centro-Oeste e o interior do Brasil será algo equiparável ao efeito de uma reforma tributária."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/02/2025

QUEM É HUGO MOTTA, NOVO PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Integrante do 'Centrão', deputado perpetua o controle consecutivo da Câmara pelo bloco desde 2015
Por Renan Truffi e Marcelo Ribeiro, Valor — Brasília



Dep. Hugo Motta (REPUBLICANOS - PB) — Foto: Mario Agra / Câmara dos Deputados

Eleito presidente da Câmara dos Deputados para o biênio 2025-2026, Hugo Motta (Republicanos-PB) é médico de formação, tem 35 anos e está em seu quarto mandato como deputado federal. Escolhido para ser o sucessor de Arthur Lira (PP-AL), ele é mais um quadro do famoso "Centrão" a chegar ao comando da Casa. Com isso, o bloco parlamentar se perpetua consecutivamente no controle da Câmara desde 2015.

Motta é conhecido, nos bastidores, pela sua capacidade de articulação. Foi essa habilidade que o levou à presidência da CPI da Petrobras em 2015, quando tinha só 25 anos. Este foi o primeiro cargo de maior projeção política do deputado, àquela altura já em seu segundo mandato na Câmara, então comandada por Eduardo Cunha.

A proximidade com Cunha é um dos poucos aspectos considerados negativos na biografia de Motta, de acordo com lideranças políticas da esquerda à direita. Durante a votação da cassação do deputado, em setembro de 2016, por exemplo, Motta ausentou-se do plenário junto com outros integrantes da "tropa de choque" de Cunha.

Apesar de pertencer a um importante clã político do interior da Paraíba, Motta tem a trajetória política toda construída em Brasília. Chegou à Câmara em 2011, aos 21 anos, e já está no quarto mandato,

sempre com votações crescentes. Na última eleição, em 2022, foi o deputado mais votado de seu Estado, com pouco mais de 158 mil votos.

Originalmente ligada ao MDB, a família tem uma longa e influente trajetória política em Patos, município do sertão paraibano com pouco mais de 100 mil habitantes. Seu avô paterno, Nabor Wanderley, foi prefeito da cidade entre 1956 e 1959. O pai, Nabor Wanderley Filho, está no quarto mandato à frente da cidade, que também foi governada pela avó materna, Francisca Motta.

Antes de ganhar projeção com a CPI da Petrobras, Motta chegou a presidir a Comissão de Fiscalização Financeira e Controle, uma das mais importantes da Câmara. Em 2016, no processo de impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff (PT), votou a favor do afastamento da petista. Dois anos mais tarde, entretanto, saiu em defesa do mandato do ex-presidente Michel Temer, de quem era correligionário.

Integrante da base de apoio ao governo do emedebista, Motta apoiou medidas econômicas de grande impacto, como a lei do teto de gastos e a reforma trabalhista. Em 2018, por conta de questões internas da política paraibana, decidiu trocar o MDB pelo PRB, atual Republicanos. O deputado também ganhou projeção da legenda e hoje é presidente estadual e vice-presidente nacional.

No terceiro mandato, também integrou a base de apoio ao governo do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). Apesar disso, recentemente, ele passou a integrar a base aliada do governo Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e votou bastante com o Executivo nesse período. Um dos motivos é que o seu partido, o Republicanos, ocupa atualmente a cadeira do Ministério de Portos e Aeroportos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 03/02/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PRESSÃO PARA QUE A IMO ADOTE TAXA SOBRE EMISSÕES DE GEE CONTINUA

Da Redação Navegação 03/02/2025 - 17:39



A pressão sobre a Organização Marítima Internacional (IMO) para implementar uma taxa sobre as emissões de gases de efeito estufa (GEE) segue intensa, especialmente diante das próximas negociações de 2025 sobre medidas de médio prazo para reduzir as emissões no setor marítimo. Um novo estudo do UCL Energy Institute e da UMAS aponta riscos significativos em algumas das opções em debate, incluindo a taxação de GEE, para viabilizar a transição energética no transporte marítimo.

Utilizando a abordagem do custo total de propriedade (TCO), o estudo modela um navio porta-contêineres de 14.000 TEU com diferentes tecnologias e combustíveis, avaliando os impactos das políticas em discussão, como um padrão de intensidade de combustível (GFI), um mecanismo de flexibilidade e um sistema de imposto e subsídio/recompensa. A análise sugere que ajustes nos custos de biocombustíveis e na taxa de captura de carbono (CCS) podem alterar significativamente os resultados esperados, reduzindo a viabilidade de algumas opções inicialmente consideradas competitivas. A amônia, especialmente a e-amônia, desponta como a alternativa mais econômica a partir de meados da década de 2030, enquanto os e-combustíveis apresentam o menor custo de conformidade até 2040.

O estudo conclui que um padrão global de combustível (GFS) combinado com um mecanismo de flexibilidade dificilmente estimulará a transição para e-combustíveis antes de 2040. Apenas políticas

que incentivem diretamente esses combustíveis, como um subsídio financiado por uma taxa sobre as emissões de GEE, podem viabilizar a mudança durante o período crítico de 2027-2035. Sem essas medidas, há o risco de o setor ficar preso a alternativas que dificultariam o cumprimento das metas de descarbonização de longo prazo.

A análise reforça achados da DNV na Avaliação de Impacto Abrangente da IMO, indicando que a transição energética de menor custo ocorre quando um GFS é combinado com um imposto elevado sobre as emissões de GEE. Segundo o estudo, uma taxa de pelo menos US\$ 150 por tonelada de CO₂e geraria receita suficiente para financiar a transição energética e garantir uma mudança justa e equitativa. Por outro lado, uma precificação de apenas US\$ 30 por tonelada seria insuficiente para impulsionar a transição e oferecer suporte adicional às comunidades afetadas.

O professor Tristan Smith, do UCL Energy Institute, enfatiza que a política de combustível da IMO é essencial para garantir demanda e investimento de longo prazo, mas isoladamente não será suficiente para viabilizar os e-combustíveis antes de 2040. Ele argumenta que a taxação de GEE não apenas promove equidade, mas também é um fator crítico para a transição energética do setor marítimo e a redução dos custos operacionais a longo prazo.

Com o tempo reduzido para essa transformação, a falta de um modelo de negócios viável pode dificultar investimentos, inibir o aprendizado e a redução de custos, além de impedir o desenvolvimento da cadeia de suprimentos dos e-combustíveis. Por outro lado, um sinal claro das medidas da IMO pode destravar investimentos de longo prazo, estabilizar retornos financeiros e gerar benefícios adicionais, incluindo uma transição justa e equitativa para todas as partes envolvidas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/02/2025

SCHOTTEL FORNECERÁ SISTEMA DE PROPULSÃO PARA NAVIO MULTIPROPÓSITO DA MARINHA PORTUGUESA

Da Redação Indústria naval 03/02/2025 - 17:34



A Schottel recebeu um contrato significativo para fornecer equipamentos de propulsão para o navio de apoio multipropósito (MPSS) da marinha de Portugal. O projeto do navio foi desenvolvido pelo estaleiro holandês Damen Shipyards, atendendo a requisitos específicos da força naval portuguesa. O navio, que será batizado de “NRP Dom João II”, terá capacidade para operar drones e helicópteros não tripulados. Além de atuar em segurança marítima e apoio naval, suas principais funções incluirão pesquisa oceânica, busca e salvamento e socorro emergencial.

Para a propulsão principal, a empresa fornecerá dois propulsores azimutais, movidos eletricamente, com potência de 2.600 kW cada. O modelo em configuração L-Drive reduz a altura de instalação e minimiza perdas mecânicas. Para melhorar a manobrabilidade e as capacidades de posicionamento dinâmico, a embarcação também contará com um Transverse Thruster de 800 kW.

Com esse conjunto de propulsão, o navio de 107 metros de comprimento e 20 metros de largura atingirá uma velocidade de 15,5 nós. O sistema foi projetado para reduzir emissões sonoras subaquáticas, atendendo aos requisitos da classe ‘Silent A’ da DNV para velocidades de até 10 nós durante pesquisas científicas. Os equipamentos contarão com o sistema de monitoramento de vedação, certificado pela DNV, que previne a contaminação do mar por óleo lubrificante, detectando desgastes precoces e evitando manutenções não programadas.

O NRP Dom João II será equipado com laboratórios e acomodações para cientistas, além de contar com uma rampa de popa para veículos subaquáticos não tripulados (UUVs) e veículos de superfície não tripulados (USVs). O navio também terá um convés de voo de 94x11 metros e hangares para

veículos aéreos não tripulados (UAVs). A construção ocorrerá no estaleiro Damen Shipyards Group, em Galați, na Romênia, com entrega prevista para 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/02/2025

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS FECHOU ESTÁVEL EM 2024

Da Redação Offshore 03/02/2025 - 17:32



A produção média anual de petróleo e gás natural em 2024 atingiu 4,322 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/d), uma leve redução de 0,5% em comparação ao recorde de 2023, que foi de 4,344 milhões de boe/d. A produção de petróleo registrou 3,358 milhões de barris por dia (bbl/d), queda de 1,29% em relação ao ano anterior, enquanto a produção de gás natural cresceu 2%, atingindo 153 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d). O pré-sal representou 78,29% da produção nacional, seguido pelo pós-sal com 16,33% e a produção terrestre com 5,38%.

Em dezembro de 2024, a produção nacional de petróleo foi de 3,421 milhões de bbl/d, aumento de 3,3% em relação a novembro e queda de 4,6% frente a dezembro de 2023. A produção de gás natural no mês chegou a 161,13 milhões de m³/d, crescendo 2,1% ante novembro e 2,9% na comparação anual. No total, a produção conjunta de petróleo e gás foi de 4,435 milhões de boe/d. O pré-sal respondeu por 78,5% da produção nacional no mês, com 3,480 milhões de boe/d.

O aproveitamento do gás natural em dezembro foi de 96,5%, com 51,12 milhões de m³/d disponibilizados ao mercado e 5,65 milhões de m³/d queimados, um aumento de 66,4% na queima em relação ao mesmo período do ano anterior, devido ao comissionamento da FPSO Marechal Duque de Caxias no Campo de Mero. Os campos marítimos foram responsáveis por 97,4% da produção de petróleo e 84,3% da produção de gás natural, com a Petrobras operando 89,37% do total. O campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, foi o maior produtor, com 839,91 mil bbl/d de petróleo e 42,01 milhões de m³/d de gás natural. A FPSO Guanabara, na jazida compartilhada de Mero, foi a instalação com maior produção, registrando 182.147 bbl/d de petróleo e 12,02 milhões de m³/d de gás.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/02/2025

TRANSPETRO ABRE PRÉ-QUALIFICAÇÃO PARA ESTUDOS DE EFICIÊNCIA DE NAVIOS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 03/02/2025 - 17:30



Subsidiária da Petrobras tem interesse em realizar licitações restritas com sociedades classificadoras aprovadas nesse processo preliminar

A Transpetro fez uma convocação para uma pré-qualificação técnica a fim de buscar sociedades classificadoras para a realização de estudos de eficiência energética para navios de sua frota. A subsidiária de transporte e logística da Petrobras tem interesse em realizar licitações restritas aos fornecedores aprovados nesse processo preliminar, divulgado ao setor nesta

segunda-feira (3).

De acordo com as regras, a avaliação dos requisitos técnicos vai exigir que a sociedade classificadora esteja estabelecida no Brasil e já tenha realizado projetos de eficiência energética para navios tanque, aliviadores, gaseiros pressurizados e gaseiros semi refrigerados, bem como navios de

produtos. A classificadora deverá ter executado, pelo menos, um projeto nas Américas e, pelo menos, um na Europa.

A comissão responsável pelo processo estabeleceu que poderão participar do certame classificadoras que tenham enviado até as 23h59 de 28 de março de 2025 o formulário e os documentos comprobatórios referentes à pré-qualificação e que sejam posteriormente consideradas pré-qualificadas por atenderem às exigências desta convocação.

O registro de pré-qualificação terá validade de um ano, podendo esta pré-qualificação ser atualizada a qualquer tempo. A Transpetro ressaltou que a existência deste aviso não obriga a companhia a realizar um número mínimo de licitações restritas aos pré-qualificados, tampouco a impede de realizar licitações abertas a quaisquer interessados, sem limitação à lista de pré-qualificados.

A Transpetro analisará a documentação apresentada, verificando o atendimento às exigências da convocação e de seus adendos. Para fins de julgamento da qualificação poderão ser consultados na internet sites oficiais de emissores de certidões e certificados, bem como as informações disponíveis no cadastro de fornecedores e sistemas internos da Petrobras.

Atualmente, a Transpetro opera 33 navios, além de 48 terminais (27 aquaviários e 21 terrestres) e cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos e 33 navios. A companhia está perto de assinar o primeiro contrato do Programa de Renovação e Ampliação da Frota do Sistema Petrobras (TP 25), que prevê a construção de 25 navios, entre petroleiros e gaseiros. A maior subsidiária da Petrobras presta serviços a distribuidoras, à indústria petroquímica e demais empresas do setor de óleo e gás. A carteira da Transpetro conta com mais de 160 clientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 03/02/2025

OPORTUNIDADES E DESAFIOS NA FORMAÇÃO DE PROFISSIONAIS PARA O SETOR MARÍTIMO

Da Redação Empresas e negócios 02/02/2025 - 16:00



PUBLIEDITORIAL

O setor marítimo é um dos mais promissores para profissionais que buscam oportunidades no mercado de óleo e gás offshore, navegação e segurança no trabalho. Dentre os cursos mais procurados para ingresso na área, destacam-se:

- CBSP (Curso Básico de Segurança de Plataforma): voltado para aqueles que desejam atuar no setor offshore, garantindo segurança e preparação para o trabalho em plataformas de petróleo.
- CBSN (Curso Básico de Segurança de Navio): essencial para profissionais que almejam oportunidades no mercado de cruzeiros, onde a segurança é um fator crucial.
- Normas Regulamentadoras (NRs): treinamentos fundamentais para segurança no trabalho em plataformas offshore, portos e construção naval.

Adaptação às inovações do mercado marítimo

O mercado marítimo é altamente regulado e acompanha de perto as inovações tecnológicas e normativas. A Shelter Cursos se mantém atualizada através de um monitoramento contínuo da legislação vigente e de um relacionamento próximo com a Autoridade Marítima Brasileira. A empresa participa ativamente de fóruns, seminários e workshops, além de ter sido pioneira na implementação e homologação do ensino a distância (EAD) pela Diretoria de Portos e Costas.

Parcerias estratégicas para formação profissional

A Shelter fortalece sua atuação por meio de parcerias com entidades do setor. É associada ao Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro e foi uma das fundadoras da ABECTIM (Associação Brasileira de Empresas de Cursos e Treinamentos Industriais e Marítimos). Além disso, a ABEEMAR, vinculada ao SINAVAL, faz parte dos planos da empresa para ampliar ainda mais sua rede de colaboração e inovação.

Incentivos e bolsas de estudo

Para ampliar o acesso à formação profissional, a Shelter oferece diversas modalidades de descontos, especialmente para novos alunos e ex-alunos. A empresa também desenvolve parcerias com empresas de recrutamento, como a Deck4, especializada em alocação de profissionais para Navios de cruzeiros, e a Rocha Consultoria, que foca na carreira de marítimos. Um dos destaques é a parceria com o Instituto Projeto Neymar Junior, proporcionando bolsas de estudo para cursos profissionalizantes na área marítima.

Desafios na inserção no mercado de trabalho

O setor marítimo é cíclico, influenciado por fatores econômicos e políticos, como crises no petróleo e novas políticas energéticas. Atualmente, o potencial da margem equatorial e a geração de energia eólica offshore têm impulsionado o mercado, mas a concorrência é um desafio crescente. Profissionais que investem na qualificação antecipada têm mais chances de se destacar e garantir boas oportunidades na área.

Trabalhar no setor marítimo é uma experiência desafiadora e instigante, exigindo preparo e adaptação contínuos. Com cursos de qualidade, parcerias estratégicas e incentivos ao aprendizado, a Shelter Cursos se destaca como uma referência na capacitação de profissionais para esse setor dinâmico e cheio de oportunidades.

Saiba mais: <https://sheltermar.com.br/>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

MPOR APRESENTA CARTEIRA DE INVESTIMENTOS DE R\$ 20 BILHÕES ATÉ 2026

Da Redação Portos e logística 02/02/2025 - 11:04



O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, reuniu-se na sexta-feira (31) com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva para definir as metas estratégicas da Pasta para os próximos dois anos. Foi apresentada uma carteira de investimentos portuários que soma R\$ 20 bilhões até 2026. O encontro contou com a participação da secretária executiva do MPor, Mariana Pescatori, dos secretários de Aviação Civil, Tomé Franca, de Portos, Alex Ávila, e de Hidrovias, Dino Antunes, e teve como foco também debater sobre o crescimento econômico e a modernização da infraestrutura do país.

Durante a reunião, os dirigentes discutiram estratégias para ampliar os investimentos públicos e privados em portos, aeroportos e hidrovias. A iniciativa busca impulsionar a economia e otimizar o escoamento da produção nacional, tornando o setor logístico mais eficiente e competitivo.

Costa Filho destacou que o setor portuário se consolidou como uma das prioridades para o desenvolvimento econômico do Brasil. Segundo ele, os investimentos já ultrapassaram R\$ 20,65 bilhões nos últimos dois anos, mais que o dobro do registrado no governo anterior.

“A expectativa é que, até o fim do governo do presidente Lula, os investimentos do setor privado superem R\$ 50 bilhões, reforçando nosso compromisso com a modernização da infraestrutura e o crescimento sustentável do país”, afirmou o ministro.

Entre 2013 e 2022, foram realizados 43 leilões portuários no Brasil, resultando em R\$ 6 bilhões em investimentos. Sob a gestão do presidente Lula, a previsão é de que sejam realizados 50 novos leilões até 2026, ampliando os investimentos e a capacidade do setor.

No último ano, foram concedidas oito áreas portuárias em três diferentes regiões brasileiras, com destaque para o arrendamento do terminal localizado no porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, cujo valor de investimento ultrapassou R\$ 3,5 bilhões — o maior já realizado no setor.

Para 2025, o Ministério de Portos e Aeroportos prevê a concessão de 21 empreendimentos portuários em quatro regiões do país. No total, essas áreas licitadas devem receber quase R\$ 9 bilhões em investimentos.

Já em 2026, as concessões portuárias terão continuidade, com pelo menos 21 novos empreendimentos, sendo 17 arrendamentos de áreas portuárias e quatro concessões de canais, consolidando a maior carteira de leilões da história do setor portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

SOB ADMINISTRAÇÃO DA APS, PORTO DE ITAJAÍ TEM FATURAMENTO DE R\$ 18 MILHÕES NO PRIMEIRO MÊS

Da Redação Portos e Logística 02/02/2025 - 10:55



Resultado de janeiro é 134,9 maior que o do ano anterior

O Porto de Itajaí sob o primeiro mês de administração da Autoridade Portuária de Santos (APS), arrecadou R\$ 18 milhões, um crescimento de 134,9% em relação a janeiro do ano passado, quando o faturamento foi de R\$ 7,67 milhões.

“Este resultado reflete o compromisso da APS com a boa administração pública e com o fortalecimento do Porto de Itajaí em benefício dos operadores e trabalhadores portuários de toda a região, em especial para Itajaí e Navegantes”, disse o presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini.

O bom resultado foi alcançado pela prestação de serviços portuários e com reajustes que não vinham sendo aplicados. Esta iniciativa resultou em recuperação de R\$ 2,2 milhões para os cofres do porto. “Podemos muitos mais”, afirmou André Bonini, superintendente do Porto de Itajaí.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

MARINE EXPRESS SELA PARCERIA COMO ÚNICO DISTRIBUIDOR AUTORIZADO FLIR MARITIME E RAYMARINE COMMERCIAL NO BRASIL

Da Redação Empresas e negócios 02/02/2025 - 09:14

A representação garante a distribuição das câmeras marítimas Flir e dos eletrônicos Raymarine para navegação comercial, em todo o território nacional

A Marine Express acaba de selar parceria como único distribuidor autorizado Flir Maritime e Raymarine no Brasil, trazendo as câmeras térmicas e os eletrônicos de navegação comercial para o país.



PUBLIEDITORIAL

As câmeras térmicas marítimas Flir proporcionam visibilidade em total escuridão, até mesmo sob névoa e fumaça. A tecnologia é incorporada em barcos militares, socorristas e marítimas comerciais em navegação, localização de colisão e ameaças, vigilância e realização de missões de busca e salvamento, sendo a única câmera utilizada na detecção de derramamento de óleo, por dezenas de embarcações em operação no pré-sal.

“Nós buscamos trazer sempre as melhores tecnologias para os nossos clientes, em parceria com as mais de 15 marcas que representamos no Brasil. Todos os nossos produtos são a prova disso e não seria diferente agora”, afirma Christiano Sestini, diretor da Marine Express.

Precisos, fáceis de usar e confiáveis, os equipamentos auxiliam no desvio de detritos flutuantes, do tráfego em rotas de navegação, de embarcações ancoradas e de pequenos barcos.



O radar Pathfinder possibilita imagens nítidas e precisas, mesmo em condições adversas (Foto: Divulgação/Raymarine)

Também novidade da parceria, o revolucionário sistema de radar Pathfinder é construído com base na tecnologia de radar de estado sólido de banda X comprovada e premiada da Raymarine, ele é projetado para embarcações aprovadas SOLAS CAT 2 e CAT 3.

Ideal para barcos de até 10 mil toneladas, incluindo navios das classes PSV, AHTS, OSV, SDSDV, ORSV, entre outros, o Pathfinder usa sua tecnologia para fornecer resolução e capacidades de detecção excepcionais, mesmo nas condições marítimas mais desafiadoras.

Projetado para uma instalação simplificada, o Pathfinder tem metade do peso comparado com outros radares do mercado, menor altura e vem com cabos de conexão otimizados, reduzindo, assim, o tempo de instalação.

A proteção IPx6, a capacidade de suportar ventos de até 100 kn, aliadas às consagradas telas multifunção Axiom que possuem a tecnologia de nano-revestimento HydroTough™ da Raymarine, garantem robustez, confiabilidade e longevidade ao sistema.

O radar proporciona identificação superior e facilitada de alvo e resolução de longo alcance aumentada usando a tecnologia CHIRP.

O transmissor de estado sólido do Pathfinder oferece desempenho superior a um magnetron de 12 kW, e o sistema atende e excede todos os requisitos de desempenho da IMO para detecção de alvo.



Os radares marítimos comerciais Pathfinder IMO CAT 2 e CAT 3 se destacam pela manutenção reduzida, maior durabilidade e facilidade de operação, e estão disponíveis com telas de 16, 19, 22 e 24 polegadas.

“Basicamente, o radar Pathfinder une as melhores características para tornar a navegação mais simples e segura. Conta com tecnologia de ponta e todas as certificações que comprovam a eficiência de sua aplicação”, conclui Murilo Ferreira, engenheiro da Marine Express.

As câmeras Flir e o radar Pathfinder estão disponíveis no Brasil através da Marine Express. Acesse www.marineexpress.com.br e solicite já seu orçamento através do info@marineexpress.com.br ou pelo telefone (11) 93931-7575.

Quem somos

Com mais de 30 anos de mercado, a Marine Express oferece as mais variadas soluções em eletrônicos e acessórios navais e náuticos ao mercado nacional. Distribuidora de reconhecidas marcas internacionais, como Raymarine, Flir, estabilizadores giroscópicos Seakeeper, sistema Chiller Dometic, geradores marítimos Cummins/Onan, entre outras, a empresa une o que há de mais moderno e tecnológico no cenário marítimo e conta com ampla rede de atendimento no país. Nossa equipe técnica e de engenharia está sempre pronta para atender através dos 22 centros de assistência espalhados pelo Brasil, além de oferecer treinamentos gratuitos dos nossos equipamentos nas mais diversas localidades e testes de mar a bordo de nossos DemoBoats.



logomarca marine express 250

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

PORTO DO AÇU ASSINA PACTO PELA SUSTENTABILIDADE DO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Da Redação Portos e logística 02/02/2025 - 08:23



O Porto do Açu aderiu ao Pacto pela Sustentabilidade lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O pacto faz parte da nova Política de Sustentabilidade do MPor, que tem como objetivos promover sustentabilidade no setor, contribuindo para a redução das emissões de gases de efeito estufa, a implementação de programas sociais e ambientais e o alinhamento às metas globais da Agenda 2030.

Para Vinicius Patel, diretor de Administração Portuária do Porto do Açu, a adesão ao Pacto reafirma o compromisso do Porto com a sustentabilidade: “Acreditamos que a cooperação entre governo, portos e demais parceiros estratégicos é essencial para que nosso setor seja vetor de desenvolvimento sustentável, aumentando a competitividade, criando oportunidades e trazendo desenvolvimento social.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

PIER MAUÁ RECEBERÁ 63 MIL CRUZEIRISTAS EM FEVEREIRO

Da Redação Portos e logística 02/02/2025 - 08:19



O Pier Mauá, no Porto do Rio de Janeiro, receberá sete navios em fevereiro, com 20 atracações previstas. A estimativa é de que serão mais de 63 mil turistas.

Até o dia 10, é esperada uma movimentação de 27.637 pessoas, enquanto na segunda quinzena o fluxo deve aumentar para 35.970 turistas.

Os navios que irão visitar o Rio em fevereiro são: "Costa Pacífica", quatro vezes; "MSC Orchestra", seis vezes; "Costa Favolosa", quatro vezes; "MSC Poesia", três vezes; "Queen Vitoria", uma vez; "Amera", uma vez; e "Vasco da Gama", uma vez).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

ANA VALDA TEIXEIRA DE VASCONCELOS GALVÃO OS NOVOS DIRETORES NA CODERN

Executivos 02/02/2025 - 08:00



O Conselho de Administração da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) elegeu, nesta sexta-feira (31), Ana Valda Teixeira de Vasconcelos Galvão para a Diretoria Administrativa e Financeira e Paulo Sidney Gomes Silva para a Diretoria Técnica e Comercial. O Diretor-Presidente Paulo Henrique Macedo permanece no cargo, após ter acumulado interinamente a Diretoria Técnica e Comercial desde agosto de 2024. Durante a reunião, o Conselho agradeceu e homenageou Adriana Cunha de Siqueira, que vinha respondendo interinamente pela Diretoria

Administrativa e Financeira.

As nomeações foram indicadas pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e passaram pelos procedimentos de governança corporativa, incluindo análises de conformidade e integridade.

Ana Valda Galvão é formada em Direito e Administração de Empresas, com especialização em Direito Tributário. Já atuou como assessora e gerente financeira da Codern e ocupou cargos na Prefeitura de Natal. Até 2019, trabalhou na iniciativa privada como supervisora jurídica e tributária da ALESAT Combustíveis.

Paulo Sidney Gomes Silva, atual presidente do Instituto de Gestão de Águas do Rio Grande do Norte (IGARN), é doutor em Ciências Sociais pela UFRN e mestre em Gestão e Desenvolvimento de Pessoas pela Universidade de Sherbrooke, no Canadá. Professor do IFRN, já exerceu cargos no Ministério do Desenvolvimento Agrário e no Incra-RN.

A nova composição da diretoria reforça o compromisso da Codern com a gestão portuária e o desenvolvimento do setor no Rio Grande do Norte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

NOVOS TUPS IMPULSIONAM INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E COMPETITIVIDADE DO BRASIL

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 02/02/2025 - 08:01



Investimentos de R\$ 35 bilhões prometem modernização e redução de custos logísticos

A recente autorização de novos Terminais de Uso Privado (TUPs) no Brasil abre caminho para um avanço significativo na infraestrutura portuária do país. Com projeções otimistas para a movimentação de cargas e investimentos na ordem de R\$ 35 bilhões, esses projetos prometem aumentar a eficiência logística, reduzir custos operacionais e fortalecer a competitividade no comércio internacional. Segundo Gabriela Costa, diretora-executiva da Associação de Terminais

Portuários Privados (ATP), os novos contratos representam uma oportunidade estratégica para a economia brasileira.

"Os novos contratos trazem uma perspectiva que corrobora com mais oportunidades no comércio, fortalecendo a economia e criando oportunidades de negócios", disse Costa à Portos e Navios. Além disso, a construção de novos TUPs ampliará a capacidade de movimentação de cargas, permitindo uma infraestrutura mais moderna e preparada para atender às demandas do mercado.

Atualmente, os terminais privados já representam dois terços da movimentação portuária no Brasil. A tendência é que, com a ampliação da capacidade e novos investimentos, o setor consolide sua posição de destaque. "Com a previsão de mais de R\$ 35 bilhões em investimentos, a competitividade do setor será ampliada, trazendo mais eficiência e eficácia à logística do país", acrescentou a diretora da ATP.

Apesar do potencial transformador, os projetos dos TUPs demandam tempo para atingir plena maturação. Segundo Costa, o período médio para que um terminal opere em sua capacidade ideal varia de cinco a dez anos. Esse prazo se deve à complexidade do processo de autorização e à necessidade de emissão de diversas documentações por órgãos reguladores, como licenciamento ambiental, Secretaria de Patrimônio da União (SPU) e Ministérios Públicos Federal e Estadual.

A ATP tem desempenhado um papel ativo no programa Navegue Simples, uma iniciativa voltada à redução da burocracia nos projetos de terminais portuários. A entidade integra cinco dos seis grupos de trabalho do programa e tem colaborado diretamente com o Ministério de Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para aprimorar processos administrativos.

"O programa Navegue Simples busca aumentar a eficiência dos processos administrativos com a diminuição da burocracia. Atualmente, há um esforço para simplificar procedimentos e reduzir o tempo necessário para obtenção de autorizações, além de melhorar a transparência das informações no site do Ministério", destacou Costa.

No entanto, desafios persistem. A diretora da ATP ressalta que a articulação entre órgãos federais ainda precisa ser aprimorada para reduzir a morosidade na concessão de licenças. Além disso, a modernização do setor portuário exige adaptação a novas fontes de energia renovável, alinhando-se aos esforços globais de descarbonização e redução das emissões de gases de efeito estufa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

PORTOSRIO AMPLIA ESFORÇOS PARA DESCARBONIZAÇÃO NOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO E ITAGUAÍ

Da Redação Portos e logística 02/02/2025 - 08:04

A PortosRio, autoridade portuária responsável pelos portos públicos do Rio de Janeiro, está intensificando ações para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e tornar suas operações mais sustentáveis. No Porto do Rio de Janeiro, os terminais de contêineres já operam



com equipamentos eletrificados, diminuindo o consumo de combustíveis fósseis. Além disso, dragagens em andamento permitirão a atracação de navios maiores, aumentando a eficiência logística e reduzindo emissões por tonelada transportada.

A empresa também estuda a implementação do sistema shore power, que fornecerá energia elétrica às embarcações atracadas, eliminando a necessidade de queima de diesel fóssil.

No Porto de Itaguaí, a PortosRio trabalha na implantação de uma planta piloto de hidrogênio de baixo carbono e produção de combustíveis sustentáveis. O sucesso do projeto depende do fomento ao consumo desses produtos pelas indústrias locais, o que pode gerar escala e viabilidade econômica. A iniciativa está alinhada à nova legislação sobre combustíveis sustentáveis e ao Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), instituído pela Lei nº 15.103/2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

TCE-PB CONFIRMA REGULARIDADE DAS OBRAS DE DRAGAGEM DO PORTO DE CABEDELLO

Da Redação Portos e logística 02/02/2025 - 08:04



A 1ª Câmara do Tribunal de Contas da Paraíba (TCE-PB) aprovou, por unanimidade, a regularidade das despesas e da execução das obras de dragagem e aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução do Porto de Cabedelo. A obra, entregue em 2023 pelo governador João Azevêdo e pelo diretor-presidente da Companhia Docas da Paraíba, Ricardo Barbosa, representou um investimento de R\$ 115 milhões.

Durante a sessão, o conselheiro Fernando Catão, relator da inspeção especial do contrato, destacou a qualidade do trabalho e mencionou que o relatório servirá de referência para projetos como o Arco Metropolitano e a Ponte de Cabedelo. A análise contou com mais de 15 mil medições realizadas por peritos da Polícia Federal do Rio Grande do Sul, confirmando profundidades entre 11 e 13 metros, essenciais para a segurança da navegação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025

ANTAQ EXIGE RELATÓRIOS SEMESTRAIS SOBRE DRAGAGEM PARA MELHORAR GESTÃO PORTUÁRIA

Da Redação Portos e logística 02/02/2025 - 08:04



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) determinou que as autoridades portuárias enviem, a cada seis meses, relatórios detalhados sobre seus planos de dragagem. A medida busca garantir maior previsibilidade na manutenção dos canais de acesso, beneficiando a operação dos portos e a movimentação de cargas. Segundo o diretor relator Alber Vasconcelos, a falta de dragagem adequada pode impactar diretamente a eficiência logística, com perdas estimadas de até 700 contêineres por escala para cada metro a menos no calado contratado.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 020/2025
Página 70 de 70
Data: 03/02/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

O monitoramento contínuo dos contratos também reduzirá riscos financeiros e operacionais, prevenindo situações emergenciais que comprometam a navegabilidade. As novas exigências incluem o envio de informações sobre batimetria, volume dragado, tipo de draga e sedimentos removidos, além de detalhes sobre contratos e planos futuros de dragagem. Em casos atípicos, como restrição de calado, a Antaq deverá ser comunicada imediatamente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 03/02/2025