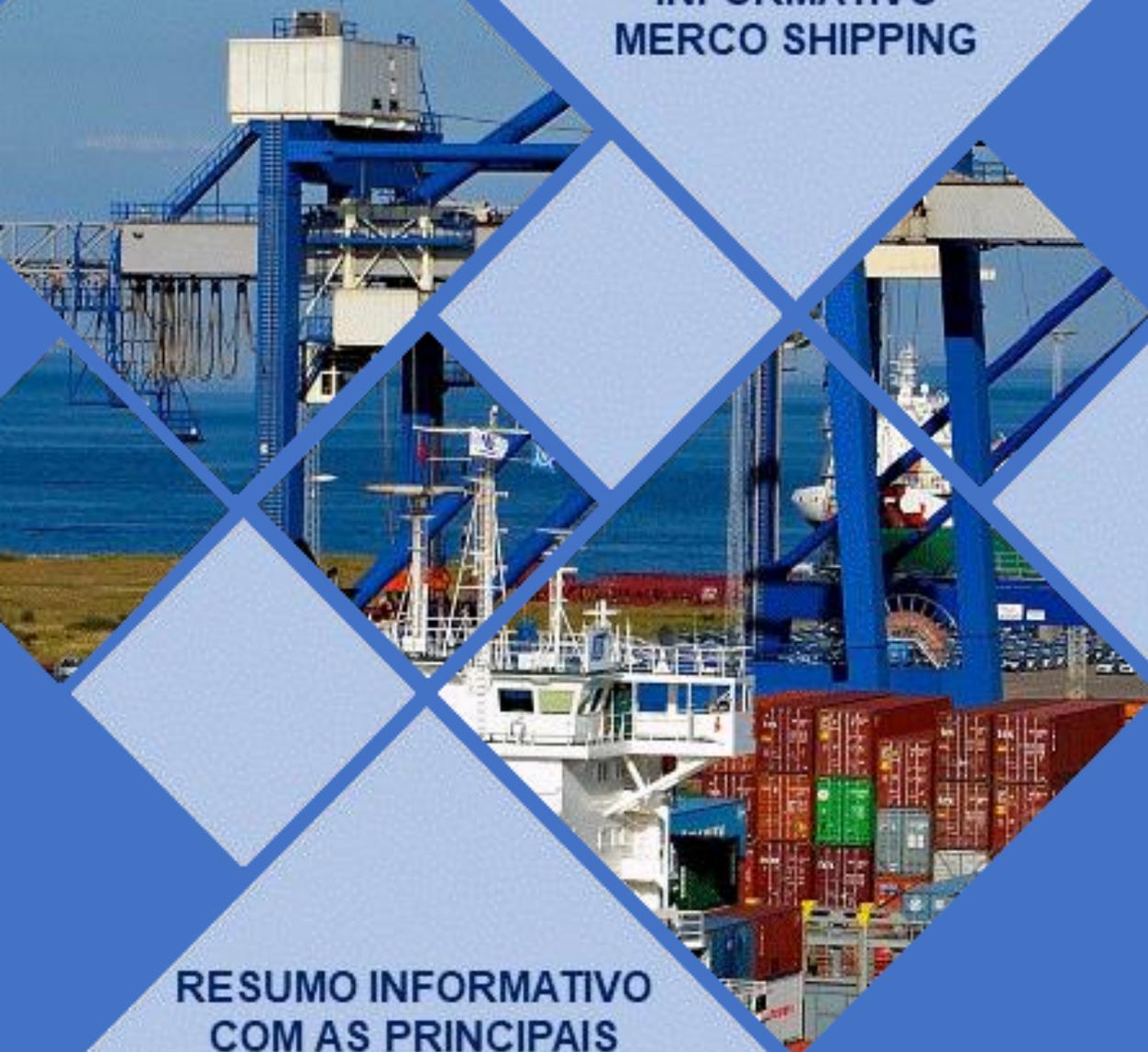


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 038/2025
Data: 10/03/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DE SANTOS RECEBE 1,2 MILHÃO DE TONELADAS A MAIS DE CELULOSE EM UM ANO	4
EMPRESA DE CELULOSE INVESTE EM SISTEMAS PARA VAGÕES NO PORTO DE SANTOS	5
INVESTIMENTOS EM FERROVIAS IMPULSIONAM ESCOAMENTO DE CELULOSE PARA O PORTO DE SANTOS.....	5
PRIMEIRO LEILÃO PORTUÁRIO DE 2025 PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 850 MILHÕES	6
REUNIÃO DEBATE IMPACTOS DE TERMINAL PORTUÁRIO LOGÍSTICO QUE SERÁ CONSTRUÍDO NO LITORAL DE SÃO PAULO	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	8
MENOS CRESCIMENTO, MAIS DESAFIOS: ECONOMISTAS PROJETAM CENÁRIO PARA 2025.....	8
PERNAMBUCO TEM MAIOR CRESCIMENTO ECONÔMICO EM 15 ANOS: 4,7%	10
ALAGOAS RECEBE MAIS 14 CRUZEIROS ATÉ ABRIL E ESPERA MAIS DE 100 MIL TURISTAS	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	12
ANTAQ INICIA PESQUISA DE SATISFAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS E DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	12
ANTAQ REALIZA PRIMEIRO BLOCO DE LEILÃO PORTUÁRIO DE 2025 EM 30 DE ABRIL	13
NOVA DATA: AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI SERÁ REALIZADA NO DIA 10 DE ABRIL	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	15
PRIMEIRA CONCESSÃO DE HIDROVIA DO PAÍS TERÁ AUDIÊNCIA PÚBLICA EM CORUMBÁ	15
DIA INTERNACIONAL DAS MULHERES - MULHERES NA NAVEGAÇÃO: ABRINDO NOVOS CAMINHOS PELOS MARES DO BRASIL	16
NOVA EMPRESA DE AVIAÇÃO COMERCIAL É AUTORIZADA A ATUAR NO BRASIL.....	18
PRIMEIRO LEILÃO PORTUÁRIO DE 2025 SERÁ REALIZADO NO DIA 30 DE ABRIL	19
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	20
PACOTE DE OBRAS NA BR-040/GO/MG INCLUI INTERVENÇÕES EM 1.000 PONTOS DA RODOVIA E IRÁ BENEFICIAR MAIS DE 4,2 MILHÕES DE PESSOAS	20
EM WASHINGTON, COMITIVA DO MT VAI DEBATER OS DESAFIOS DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DURANTE EVENTO ORGANIZADO PELO BANCO MUNDIAL	21
“AO MESMO TEMPO QUE ME SINTO ORGULHOSA DE TER CONSEGUIDO CHEGAR ATÉ AQUI, SINTO QUE PRECISO PROVAR CONSTANTEMENTE MINHA CAPACIDADE”	22
RENAN FILHO PARTICIPA DE CERIMÔNIA QUE MARCA INÍCIO DE OBRAS NA BR-040/GO/MG, PRINCIPAL LIGAÇÃO DO CENTRO-OESTE COM MINAS E RIO.....	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT	25
EDITORIAL – O TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM EXPANSÃO E A NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS CONTÍNUOS	25
NACIONAL - HUB – CURTAS - FERROGRÃO NÃO DEVE SAIR NESTE MANDATO	26
<i>Ferrogrão 1</i>	26
<i>Ferrogrão 2</i>	26
<i>Ferrogrão 3</i>	26
<i>Ferrogrão 4</i>	26
<i>Crescimento na fronteira 1</i>	26
<i>Crescimento na fronteira 2</i>	26
NACIONAL - TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA GERAL BATE RECORDE EM 2024	27
NACIONAL - SEM CATEGORIA - AGENDA BE, NOVO PROGRAMA DA TV BE NEWS, ESTREIA AMANHÃ	28
RODOVIAS - VIA CRISTAIS INICIA OPERAÇÕES NA BR-040 COM COBRANÇA DE PEDÁGIO	29
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS MIRA EFICIÊNCIA COM NOVAS SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS.....	30
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP ENVIA PROJETO DE CONCESSÃO DAS TRAVESSIAS HÍDRICAS À ALESP.....	31
REGIÃO SUDESTE - INSTRUTOR MORRE E ALUNO FICA FERIDO APÓS QUEDA DE AVIÃO EM SP	32
REGIÃO NORDESTE - COMPANHIA BAIANA DE PESQUISA MINERAL DISCUTE PARCERIA COM CANADÁ	33
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ENQUADRANDO OS DEBATES SOBRE A AMAZÔNIA: BENEFICIÁRIOS E PERDEDORES	34
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A SÉRIA SÉRIE: PRECISO EXPLICAR?	35
JORNAL O GLOBO – RJ.....	37
MINAS E ENERGIA ESTUDA USAR FUNDO DO PRÉ-SAL PARA ALIVIAR TARIFAS DE ENERGIA ELÉTRICA	37
HADDAD DIZ QUE MEDIDA PROVISÓRIA QUE CRIA NOVO CONSIGNADO PRIVADO SERÁ PUBLICADA NESTA SEMANA	38
MINISTRO DA AGRICULTURA MINIMIZA FALA DE LULA SOBRE 'ATITUDES DRÁSTICAS' PARA CONTER ALTA DOS ALIMENTOS: 'NÃO SERÁ PRECISO'	39
TARIFAS DA CHINA EM RETALIAÇÃO A MEDIDAS DE TRUMP ENTRAM EM VIGOR.....	40



ALCKMIN ADMITE DIFICULDADE DE GOVERNADORES REDUZIREM ICMS DE ALIMENTOS: 'ENTENDEMOS A REALIDADE DE CADA ESTADO'	42
'INDÚSTRIAS AINDA USAM MUITA LENHA NO BRASIL', AFIRMA CEO DA ENERGISA	43
'PETROBRAS DEVERIA DESISTIR DA ENERGIA LIMPA', PROVOCA ASWATH DAMODARAN, UM DOS 'GURUS' DAS FINANÇAS CORPORATIVAS	45
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	48
O GOVERNO ESTÁ NO MODO ELEITOREIRO E CONTINUA DANDO TIROS NO PRÓPRIO PÉ, DIZ EX-PRESIDENTE DO BC	48
GOVERNO VAI PROPOR AJUSTES NO ORÇAMENTO E COGITA PROJETO PARA ADEQUAR O PÉ-DE-MEIA, DIZ RANDOLFE.....	49
GOVERNO VAI EDITAR DECRETO QUE REGULAMENTA NOVA LEI SOBRE BIOCOMBUSTÍVEIS.....	50
GUERRA COMERCIAL: TARIFAS DA CHINA SOBRE PRODUTOS AGRÍCOLAS DOS ESTADOS UNIDOS ENTRAM EM VIGOR.....	51
VENDA DE VEÍCULOS NOVOS EM FEVEREIRO SOBE 12% EM UM ANO, DIZ FENABRAVE.....	52
EUROCHEM PRETENDE INVESTIR R\$ 200 MILHÕES NO BRASIL EM 2025 E ESTUDA FÁBRICA EM MT	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
POSSE DE GLEISI E PADILHA REÚNE DE SARNEY A MINISTROS DO CENTRÃO NO PLANALTO	55
REEMISSÃO DEVE ESTIMULAR OFERTAS DE INCENTIVADAS	55
FT: BILIONÁRIOS LOCAIS ATENDERAM AO CHAMADO DE TRUMP SOBRE CANAL DO PANAMÁ	56
RELICITAÇÃO DE VIRACOPOS VIVE NOVO IMPASSE	58
M&AS EM MINERAÇÃO PODEM MOVIMENTAR R\$ 15 BI	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	63
ARTIGO - A IMPORTÂNCIA DA INTERMODALIDADE PARA A DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS	63
NOVA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE ITAJÁ FAZ BALANÇO POSITIVO DOS PRIMEIROS MESES DE GESTÃO	65
EFICIÊNCIA ENERGÉTICA PODE REDUZIR EM ATÉ 16% CONSUMO DE COMBUSTÍVEL NA INDÚSTRIA MARÍTIMA	66
APS ABRE LICITAÇÃO PARA DUPLICAR ACESSO À ILHA BARNABÉ E REFORÇA INFRAESTRUTURA DA GUARDA.....	68
KONGSBERG LIDERA CONVERSÃO DA Balsa PARA OPERAÇÃO TOTALMENTE ELÉTRICA	68
CMA CGM LANÇA SERVIÇO PARA CONECTAR ÁSIA E AMÉRICA DO SUL.....	69
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	70
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	70

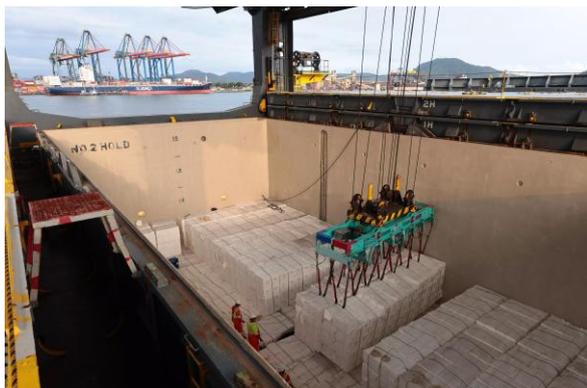


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS RECEBE 1,2 MILHÃO DE TONELADAS A MAIS DE CELULOSE EM UM ANO

Com isso, a participação do envio do produto pelo modal aumentou para 91,84%

Por Bárbara Farias



Em relação a todos os portos nacionais, a ANTF informou que o envio de celulose para venda externa aumentou de 9,24 milhões de toneladas (54,66%) em 2023 para 10,60 milhões de toneladas (60,74%) em 2024 (Alexander Ferraz/Arquivo AT)

O Porto de Santos recebeu cerca de 6,8 milhões de toneladas de celulose para exportação por ferrovia no ano passado, o que representa 1,2 milhão de toneladas a mais em relação ao volume escoado em 2023, de 5,6 milhões de toneladas. Com isso, a participação do envio do produto pelo modal

aumentou para 91,84%.

Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), o transporte de celulose para exportação por trilhos no complexo portuário santista passou de 86,08% em 2023 (5,6 milhões de toneladas, de um total de 6,5 milhões de toneladas) para 91,84% em 2024 (6,8 milhões de toneladas por ferrovias, de um total de 7,5 milhões de toneladas). Isto equivale a um aumento aproximado de 1,2 milhão de toneladas do produto transportadas nas ferrovias em apenas um ano.

Em relação a todos os portos nacionais, a ANTF informou que o envio de celulose para venda externa aumentou de 9,24 milhões de toneladas (54,66%) em 2023 para 10,60 milhões de toneladas (60,74%) em 2024.

O diretor de Dados e Autorregulação da ANTF, Paulo Oliveira, observou que “entre 2023 e 2024 houve um aumento de meio milhão de toneladas de celulose exportadas nos portos brasileiros. Porém, nesse mesmo período, o Porto de Santos observou um crescimento em dobro, de quase um milhão de toneladas em seu volume de celulose exportada”.

Para Oliveira, o resultado “se deve à infraestrutura bem desenvolvida Porto, que já colhe os frutos da política de renovação dos contratos de ferrovia da Rumo Malha Paulista (RMP) e da MRS Logística, bem como da sinergia proporcionada pela criação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips)”.

Investimentos

Há investimentos previstos no contrato de concessão da MRS, que opera o trecho do porto ao restante da malha nacional. Porém, o escoamento eficiente depende ainda da realização de investimentos em pontos da Malha Paulista, concedida à Rumo. E, também, da integração da operação das concessionárias Rumo, MRS e VLI à Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), formalizada em dezembro de 2022. Com a Fips, o escoamento de celulose e de outros produtos no cais santista é mais eficiente.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/03/2025

EMPRESA DE CELULOSE INVESTE EM SISTEMAS PARA VAGÕES NO PORTO DE SANTOS

Bracell investiu R\$ 500 milhões na modernização do terminal, incluindo guindastes automatizados para descarregamento de vagões e embarque de navios

Por Bárbara Farias



A Bracell embarca uma média de 2,8 milhões de toneladas de celulose por ano via Porto de Santos, que é a sua principal rota de exportação (Alexander Ferraz/Arquivo AT)

A Bracell embarca uma média de 2,8 milhões de toneladas de celulose por ano via Porto de Santos, que é a sua principal rota de exportação. Desde a inauguração do terminal logístico, em 2021, já escoou mais de 9 milhões de toneladas do produto.

A empresa informou que investiu R\$ 500 milhões na modernização do terminal, incluindo guindastes automatizados para descarregamento de vagões e embarque de navios, para otimizar a logística intermodal, inclusive, facilitando o aumento do volume de celulose transportado por trilhos.

Tendência

O vice-presidente de logística da Bracell, Patrick Silva, afirma que o fortalecimento do modal ferroviário reflete uma tendência do setor em busca de mais eficiência e sustentabilidade. A Bracell tem desempenhado um papel ativo nessa transformação, estruturando sua operação intermodal para otimizar o escoamento da produção”.

Silva menciona que “o Terminal Intermodal de Pederneiras, inaugurado em parceria com a MRS Logística, permite a conexão eficiente entre o transporte rodoviário e ferroviário, substituindo cerca de 50 mil viagens de caminhão por ano. Essa transição para a ferrovia reduz em 60% as emissões de CO2, melhora a eficiência logística e contribui para um modelo de transporte mais sustentável e alinhado às metas de descarbonização do setor”.

Ele destaca que a integração entre os modais rodoviário, ferroviário e portuário desempenha um papel essencial, permitindo que a empresa expanda sua capacidade de exportação de forma sustentável e competitiva.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/03/2025

INVESTIMENTOS EM FERROVIAS IMPULSIONAM ESCOAMENTO DE CELULOSE PARA O PORTO DE SANTOS

Ministério dos Transportes avalia renovações contratuais, relitações e novas concessões para otimizar a logística ferroviária e atender à crescente demanda do setor

Por Bárbara Farias



Ferrovias com destino ao Porto de Santos transportam grandes volumes de celulose e seguem investindo (Divulgação/MRS Logística)

Renovações antecipadas de contratos, relitações e outras concessões que podem beneficiar a rota da celulose até o Porto de Santos estão no radar do Ministério dos Transportes.

“A pasta atua na otimização da Malha Oeste, cujo

processo está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU). Além disso, está prevista a implantação de um novo trecho greenfield para atender à crescente demanda pelo transporte de celulose com destino ao Porto de Santos”, informou o ministério.

Em paralelo, a pasta avalia alternativas para a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), incluindo possível relicitação. A renovação antecipada do contrato está em estudo.

O Ministério destacou que a otimização do contrato da Malha Paulista, concedida à Rumo em 2024, foi um avanço. “A solução consensual possibilitou uma alocação mais eficaz dos investimentos na prorrogação antecipada do contrato. Esse processo resultou no aumento da capacidade e gerou impactos positivos para o transporte de cargas com destino a Santos”.

Processo semelhante está em andamento com a Malha Sudeste, operada pela MRS. A União espera um consenso no TCU que beneficie o escoamento para Santos.

O Ministério cita ainda o eixo do Corredor Leste-Oeste. Destaca-se a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) que, junto com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), conecta a produção agroindustrial do Centro-Oeste ao Porto de Ilhéus (Bahia), passando por Água Boa (Mato Grosso) e Mara Rosa (Goiás). Com a integração desse corredor à Ferrovia Norte-Sul, será possível expandir as opções logísticas, para que a carga siga até o Porto de Santos. “As ferrovias que acessam o Porto de Santos já transportam volumes significativos de celulose e seguem investindo em melhorias para modernizar o escoamento”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/03/2025

PRIMEIRO LEILÃO PORTUÁRIO DE 2025 PREVÊ INVESTIMENTOS DE R\$ 850 MILHÕES

Arrendamento de quatro terminais nos portos de Paranaguá, Porto Alegre e Rio de Janeiro será em 30 de abril

Por ATribuna.com.br



O terminal RDJ11, no Rio de Janeiro, será leiloado pelo modelo simplificado, com contrato de dez anos (Divulgação/Antaq)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vão iniciar as primeiras rodadas de arrendamentos de terminais do ano no dia 30 de abril. Nessa data, o Governo Federal irá leiloar o primeiro bloco de 2025 com um total de quatro terminais portuários: RDJ11, no Porto do Rio de Janeiro, PAR14 e PAR15, no Porto de

Paranaguá, no Paraná, e POA26, no Rio Grande do Sul. Conforme os estudos, as áreas vão receber investimentos de R\$ 850 milhões.

Previsto para ser realizado na Bolsa de Valores (B3), em São Paulo, o primeiro leilão portuário do ano tem por objetivo ampliar a atividade logística para o escoamento da produção agrícola, além de garantir uma infraestrutura de transporte moderna, eficiente e segura. Ao longo deste ano, o MPor deve realizar o leilão de pelo menos 20 unidades portuárias, em quatro regiões brasileiras.

Áreas leiloadas

Um dos terminais que serão leiloados no próximo mês é o PAR14, em Paranaguá, dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais. Com investimento de R\$ 529,2 milhões,

a área de 82.436 metros quadrados (m²) terá capacidade para movimentar 6,8 milhões de toneladas por ano.

O PAR15, também em Paranaguá, tem como foco o transporte e armazenagem de granéis sólidos vegetais. Com capacidade para movimentar 4 milhões de toneladas por ano, o terminal receberá aporte de R\$ 293,2 milhões durante os 35 anos de contrato. Ele possui 43.279 m².

O terminal RDJ11, no Rio de Janeiro, será leilado pelo modelo simplificado, com contrato de dez anos. O empreendimento é destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos e carga geral e tem previsão de investimentos diretos da ordem de R\$ 6,80 milhões. A área de arrendamento está localizada dentro da Poligonal do Porto Organizado do Rio de Janeiro.

No Rio Grande do Sul, o POA26 é um terminal que possui 22 mil metros quadrados para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais e minerais. Com contrato simplificado de dez anos, o futuro administrador do empreendimento fará investimentos superiores a R\$ 21 milhões. Atualmente, o POA26 é composto por um armazém, que ocupa aproximadamente metade da área, prédios administrativos, pátio e subestação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/03/2025

REUNIÃO DEBATE IMPACTOS DE TERMINAL PORTUÁRIO LOGÍSTICO QUE SERÁ CONSTRUÍDO NO LITORAL DE SÃO PAULO

Terminal Portuário Logístico será construído na região do estuário, na Margem Esquerda do Porto de Santos

Por ATribuna.com.br



Empreendimento, de R\$ 5,3 bilhões, terá capacidade de movimentar até 20 milhões de toneladas por ano (Reprodução)

O estudo de impacto ambiental de um Terminal Portuário Logístico (TPL) que será construído na região do estuário, na Margem Esquerda do Porto de Santos (Guarujá), será apresentado em reunião pública aberta à população no dia 18 de

março, às 18 horas, no Teatro Municipal Procópio Ferreira (Avenida Dom Pedro I, 350).

O objetivo da empresa Triunfo, responsável pelo empreendimento, é apresentar o projeto e ouvir a sociedade sobre possíveis medidas de sustentabilidade e preservação ao meio ambiente. “A intenção dessa primeira reunião pública é garantir que as decisões sejam tomadas de forma transparente e sustentável”, diz a empresa, em nota.

Durante o encontro, será exposto o diagnóstico preliminar do estudo que embasará a solicitação da Licença Prévia Ambiental junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Em janeiro e fevereiro, uma equipe multidisciplinar percorreu bairros no entorno da futura obra para ouvir a comunidade por meio de questionários, e esse levantamento também será apresentado durante a reunião.

O empreendimento

O TPL será estruturado para operar 100% das cargas por modal ferroviário, ampliando a capacidade de movimentação de cargas na região da Baixada Santista. Com um investimento estimado em R\$ 5,3 bilhões, o empreendimento terá a capacidade de movimentar até 20 milhões de toneladas por ano. A previsão é que o projeto gere 1,5 mil empregos diretos, além de um número significativo de postos indiretos, impulsionando a economia local.

O empreendimento contará com cinco berços de atracação, sendo dois para granéis líquidos combustíveis, um para granéis sólidos vegetais, um para celulose e um para granéis sólidos minerais. Em sua estrutura em terra, terá um terminal de granéis líquidos, um terminal de celulose, um terminal de fertilizantes e um terminal de granéis agrícolas.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 08/03/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

MENOS CRESCIMENTO, MAIS DESAFIOS: ECONOMISTAS PROJETAM CENÁRIO PARA 2025

Para o País continuar crescendo, a inflação deve estar controlada e somente depois disso é que a taxa de juros vai cair

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



Economista da Fiepe Cezar Andrade diz que para o País crescer tem que controlar a inflação. Foto: Fiepe/Divulgação

Os desafios para o País continuar crescendo em 2025 passam principalmente pelo controle da inflação e redução da taxa de juros, segundo a opinião de três economistas consultados pelo Movimento Econômico. Como já é senso comum, este ano deve ter um crescimento do Produto Interno Bruto (PIB)

menor do que os 3,4% que ocorreu em 2024, anunciado na sexta-feira (7) pelo IBGE.

A previsão da Secretaria de Política Econômica, do próprio Ministério da Fazenda, é de que o PIB brasileiro apresente um crescimento de 2,3% este ano. Dentro deste cenário, o economista da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe) Cezar Andrade argumenta que “o problema em usar a taxa de juros para conter a inflação elevada é reduzir o consumo das famílias, aumentar o preço do crédito, diminuindo também os investimentos das empresas”.

No ano passado, uma das coisas que puxou o crescimento do PIB foi justamente o consumo das famílias que impactou setores como o de serviços e a indústria com incrementos, respectivamente, de 3,7% e 3,3%. “Em 2024, o consumo das famílias aumentou em decorrência da taxa de desocupação que diminuiu”, cita Cezar.

Ele também acredita que a retirada da taxa de importação de nove produtos anunciadas, na quinta-feira (06), pelo governo federal pode não surtir o efeito desejado de conter a inflação e impactar, negativamente, alguns setores da indústria brasileira e pernambucana. “Estas medidas podem deixar o similar estrangeiro mais barato do que o nacional e prejudicar a indústria local. Por exemplo, em Pernambuco, temos muitas indústrias grandes e médias de massas e biscoitos. E o consumidor vai preferir o que tiver mais barato”, conta. Os produtos que vão ficar sem a taxa, devem ficar mais baratos ao consumidor final.

Entre os nove tipos de comida que vão ter a taxa de importação retirada estão: massas alimentícias, café, biscoitos, sardinhas, óleo de girassol, azeites, entre outras. “O governo federal abriu mão de receber receitas, quando precisa é diminuir os gastos”, comenta Cezar.

Ainda para conter a inflação, Cezar diz que a Fiepe defende que o governo federal deveria fazer um pacote fiscal robusto, que equilibre as contas públicas e diminua as despesas da União.



Economista da Fecomércio-PE Rafael Lima fala sobre as expectativas de crescimento da economia para 2025. Foto: Divulgação/Fecomércio-PE.

Até o cenário de guerra comercial que está se desenhando com a futura taxaço de alguns produtos que o Brasil exporta, principalmente para os Estados Unidos, pode influenciar no crescimento do PIB brasileiro em 2025. “O aço é um dos produtos que deverá ser taxado pelos Estados Unidos. Estas taxaçoes devem influenciar no resultado da indústria brasileira”, argumenta o economista da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Pernambuco (Fecomércio-PE) Rafael Lima.

Segundo o economista da Fecomércio, o impacto das taxaçoes na indústria brasileira também pode trazer outro fator negativo: diminuição do emprego no setor, o que repercute no consumo das famílias, fazendo a economia crescer menos. A redução da desocupaço foi uma dos fatores que puxou o crescimento da economia para cima em 2024, segundo informaçoes do IBGE.

“A nossa expectativa é de que estas futuras taxaçoes sejam uma nova forma de negociar e não se perpetuem por muito tempo com os países em desenvolvimento. Os Estados Unidos exportam muito para Índia, Brasil e México, que são grandes mercados consumidores. Se os produtos destes países forem taxados, naturalmente vão ser taxados também os produtos norte-americanos. Numa guerra comercial não há vencedores, ambos os lados saem perdendo”, enfatiza Rafael.

Ainda envolvendo o cenário internacional, Rafael lembra que o Brasil não é autossuficiente em produtos como derivados de petróleo, gás natural, que devem ter aumento de preços por causa de guerras e instabilidade, entre outros. A história recente do País mostra que o aumento do preço dos combustíveis resulta em aumento da inflação no Brasil.

Já o setor agropecuário deverá ter uma safra mais otimista em 2025 e ser um dos responsáveis pelo crescimento do PIB do País este ano. No ano passado, a atividade decresceu 3,2% devido aos impactos climáticos que diminuiu a safra, como ocorreu com a soja.

Os juros e o futuro crescimento da economia

Rafael argumenta que “os juros só devem estagnar – ou pararem de aumentar – depois que houver uma estabilizaço da inflação”. E lembra que o desemprego voltou a acelerar no final de 2024. “Isso faz o consumo das famílias cair pelo efeito renda”, constata. E, não por coincidência, o último trimestre de 2024 foi o que menos cresceu, registrando uma alta de 0,2%.

Paulo Alencar (Economista e professor do Centro Universitário Tiradentes - Unit-PE) argumenta que o Banco Central não vai mais precisar aumentar a taxa básica de juros, a Selic, porque o consumo já caiu desde o final de 2024 e isso vai segurar a inflação. “O que o governo federal deve fazer é estimular o consumo com a reduço de alguns tributos e diminuir também os impostos sobre os itens da cesta básica, fazendo parcerias com os Estados para diminuir o ICMS”, alega.

“O governo está atacando a inflação dos alimentos porque ela foi o dobro do IPCA em 2024”, explica Paulo. Usado para medir a inflação oficial do País, o IPCA ficou em 4,83% no ano passado, enquanto a alta dos preços dos alimentos alcançou 8,13% no mesmo período. “Quanto menor a inflação mais o país decola em setores como os serviços, que geram emprego e renda”, comenta.

A expectativa do professor é de que o governo mantenha os juros e comece a diminuir a taxa Selic no início do segundo semestre, caso perceba que a inflação está controlada. Com a inflação em alta,

todos perdem poder de compra, afetando mais as pessoas de baixa renda que usam uma parte significativa do salário para comprar alimentos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/03/2025

PERNAMBUCO TEM MAIOR CRESCIMENTO ECONÔMICO EM 15 ANOS: 4,7%

O crescimento de Pernambuco foi mais elevado que a média nacional no ano passado, que foi de 3,8%

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Raquel Lyra, governadora de Pernambuco: “Virada de chave” Foto: Divulgação

Pernambuco registrou em 2024 um crescimento econômico histórico de 4,7%, o maior dos últimos 15 anos, superando significativamente a média nacional de 3,8%, conforme dados do Índice de Atividade Econômica Regional (IBCR) do Banco Central. Este desempenho notável colocou o estado à frente de potências econômicas como São Paulo, além de Goiás e Bahia, em um ranking que analisou nove estados brasileiros.

A governadora Raquel Lyra celebrou o resultado como uma “virada de chave” para Pernambuco, atribuindo o sucesso às políticas focadas na atração de investimentos, geração de empregos e melhoria da qualidade de vida. “Estamos virando o jogo na atração de novos empreendimentos, proporcionando que a economia cresça com segurança para quem vem investir e empreender no nosso estado”, afirmou a governadora. Ela destacou que o trabalho incansável da sua equipe tem sido fundamental para tornar Pernambuco um local mais atraente para investidores e empreendedores.

Este crescimento marca uma retomada histórica para o estado, que não registrava um desempenho tão expressivo desde 2011, quando o PIB avançou 4,5%. O resultado de 2024 aponta para a recuperação econômica de Pernambuco, e o posiciona como um dos estados mais dinâmicos do Brasil, o que pode atrair a atenção de investidores e empresários de todo o país.

O secretário de Planejamento, Gestão e Desenvolvimento Regional, Fabrício Marques, destacou o papel da administração pública, que representa cerca de 25% do PIB estadual. Ele enfatizou a importância da redistribuição do ICMS, aprovada pela Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe), que fortaleceu as finanças municipais e permitiu maior investimento público. Essa medida foi essencial para o aquecimento econômico, permitindo que as prefeituras investissem mais em suas comunidades.

Pernambuco: desempenho por setores

A economia pernambucana apresentou um desempenho impressionante em todos os setores. A agropecuária destacou-se com um crescimento expressivo de 11,3%, impulsionado pela diversificação da atividade agrícola. A indústria também teve um desempenho notável, com alta de 4,6%, superando a média nacional de 3,7%. O polo automotivo de Goiana foi um dos principais responsáveis por esse desempenho, registrando aumento de 9,9% na produção de veículos. Além disso, a fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos, teve a maior alta, com 17,2%.

O comércio também apresentou um crescimento significativo, com expansão de 5,4%, superando a média nacional de 4,7%. O setor de serviços, que historicamente tem maior peso no PIB do estado, cresceu 4,4%, enquanto o Brasil registrou 3,1%. Esses números consolidam Pernambuco entre os estados de melhor desempenho econômico no país.

“Com políticas estratégicas para atrair investimentos e modernizar a infraestrutura, Pernambuco se destaca como um polo de desenvolvimento e inovação”, declarou o secretário de Desenvolvimento Econômico, Guilherme Cavalcanti. Ele ressaltou que o resultado reflete o esforço contínuo do governo em criar um ambiente de negócios favorável.. Ele destacou que essas ações têm sido fundamentais para impulsionar a economia do estado, gerando mais oportunidades e fortalecendo sua posição no cenário nacional.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/03/2025

ALAGOAS RECEBE MAIS 14 CRUZEIROS ATÉ ABRIL E ESPERA MAIS DE 100 MIL TURISTAS

Expectativa é que mais de 100 mil turistas cheguem à Alagoas em cruzeiros pelo Porto de Maceió até o mês de abril

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



MSC Grandiosa retornará ao Porto de Maceió em nova parada programada para o mês de março. Foto: Jonathan Lins/SEMTUR-AL

A temporada de cruzeiros em Maceió terá, até o final de abril, 14 paradas de navios no Porto de Maceió. A expectativa é que o ciclo seja encerrado com a recepção de mais de 100 mil turistas e a injeção de mais de R\$ 100 milhões na economia local, segundo estimativa do setor de turismo.

Considerada a maior temporada de cruzeiros que Alagoas já teve, somente no mês de março oito navios farão paradas no Porto de Maceió. A primeira delas ocorre no próximo dia 12 de março, com o retorno do MSC Grandiosa. Também aportarão em Maceió o Villa Vie Odyssey, o MSC Orchestra, o Seven Seas Splendor, o Volendam e o Costa Pacífica.

Já no mês de abril, encerrando a temporada 2024/2025, o Porto de Maceió recebe o MSC Splendia, o retorno do MSC Grandiosa, o MSC Costa Diadema, o MSC Seaview e o MSC Preciosa.

Ao fim da temporada, Maceió receberá 33 paradas de navios, superior às 28 ocorridas na temporada anterior, que injetou cerca de R\$ 80 milhões na economia da cidade.

Segundo estudo feito pela Associação Internacional de Linhas de Cruzeiros (Clia), é estimado que cada turista a bordo gere um impacto financeiro de R\$ 606 no local de parada.

A secretária do Turismo de Alagoas, Bárbara Braga, disse que o aumento de cruzeiros representa a capacidade que o Destino Alagoas possui para receber cada vez mais os turistas que chegam ao Estado através do Porto da capital.

“A temporada de cruzeiros 2023/2024, foi até então a maior temporada da história de Alagoas. Com o anúncio feito durante a reunião de balanço da temporada, sabemos que esta será ainda maior. Isso demonstra o quanto o nosso destino é querido pelos turistas e o quanto as empresas de cruzeiros apostam no nosso estado. Junto com o Governo de Alagoas temos trabalhado incessantemente para que possamos cada vez mais ampliar a oferta de um turismo responsável e de extrema qualidade aos nossos visitantes”, destacou Braga.

Além de cruzeiros, Alagoas é destaque na alta temporada

A alta procura por Alagoas como destino de férias na alta temporada motivou companhias aéreas a aumentar a quantidade de voos para o estado, reforçando a conexão com cidades do Sudeste, bem como voos para países da América do Sul.

A Gol fará até o final de março dois voos extras semanais vindos de Buenos Aires com destino à Maceió. Já a Azul também ampliou a oferta de voos com origem em 18 cidades brasileiras no período. Com isso, Alagoas foi posicionado como o destino mais vendido pela operadora no país, com incremento de 46 voos.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 10/03/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ INICIA PESQUISA DE SATISFAÇÃO DE USUÁRIOS DOS PORTOS E DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

As informações, que vão subsidiar a pesquisa, serão coletadas durante o mês de março



Brasília, 10/03/2024 - A ANTAQ vai começar a elaboração da Pesquisa de Satisfação dos Usuários dos Portos e da Pesquisa de Satisfação dos Usuários da Navegação de Cabotagem voltado para quem movimenta ou transporta contêineres.

A coleta de dados, que vai subsidiar os dois estudos, será realizada remotamente, por telefone ou formulário eletrônico ao longo do mês de março. A Agência vai encaminhar, por e-mail, o token que deverá ser informado

durante o preenchimento do questionário eletrônico ou durante a entrevista por telefone.

No entanto, como a ANTAQ contratou o Instituto Matriz Ltda. para executar a pesquisa, algumas das comunicações podem ser enviadas pela empresa.

Adequação de serviço

O objetivo principal das pesquisas é criar indicadores para avaliar a satisfação e a adequação dos serviços prestados nas instalações portuárias especializadas na movimentação de contêineres, bem como dos usuários dos serviços de transportes aquaviários de navegação de cabotagem de contêineres.

O foco nas cargas containerizadas acontece devido ao crescimento expressivo de 20% na movimentação desse tipo de carga no último ano, atingindo um recorde; e porque quase todos os tipos de cargas são transportados por contêineres, especialmente aquelas de maior valor agregado.

Os resultados encontrados vão servir de base para o desenvolvimento de projetos, estudos, planos e políticas, além de estabelecer estratégias de ações fiscalizatórias e normativas que promovam o aprimoramento do ambiente de negócios e a melhoria dos serviços prestados pelos portos nacionais e pela navegação de cabotagem regulados pela Agência.

Para o êxito das pesquisas, é de suma importância que as respostas fornecidas pelo usuário estejam rigorosamente relacionadas às operações da empresa no que tange ao uso dos serviços de transportes aquaviários em questão.

Em caso de dúvidas, entre em contato com a Gerência Especial de Estudos (GEE) da ANTAQ pelo telefone (61) 2029-6764 ou pelo e-mail gee@antaq.gov.br.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520 - FAX: (61) 2029-6517 - E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 10/03/2025

ANTAQ REALIZA PRIMEIRO BLOCO DE LEILÃO PORTUÁRIO DE 2025 EM 30 DE ABRIL

Na ocasião, serão arrendados os terminais RDJ11, PAR14 e PAR15

Foto: Porto de Rio de Janeiro (RJ)



Brasília, 07/03/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai realizar, no dia 30 de abril, a partir das 10h, o primeiro leilão de terminais portuários do ano. O bloco é composto pelas áreas RDJ11, PAR14 e PAR15.

Previsto para ser realizado na B3, em São Paulo, o primeiro leilão portuário do ano tem por objetivo ampliar a atividade logística para o escoamento da produção agrícola, viabilizar

uma infraestrutura de transporte moderna, eficiente e segura, além de garantir ganhos econômicos, de emprego e renda

Um dos terminais a ser licitado em abril, é o RDJ11, localizado no Rio de Janeiro (RJ). De modelo simplificado, o contrato tem prazo de 10 anos. O empreendimento é destinado à movimentação e armazenagem de graneis sólidos e carga geral e tem previsão de investimentos diretos da ordem de R\$ 6,8 milhões.

Os demais terminais ficam no Porto de Paranaguá. O PAR14 é dedicado à movimentação e armazenagem de graneis sólidos vegetais, como soja e milho. Com investimento de R\$ 529,2 milhões ao longo de 35 anos. A previsão é que sejam gerados cerca de 310 empregos diretos na fase de operação. O terminal contribuirá para o aumento da exportação de grãos e vai inserir o porto no mercado internacional.

O PAR15 tem como foco o transporte e armazenagem de graneis sólidos vegetais. Com capacidade para movimentar 4 milhões de toneladas por ano, o terminal receberá aporte de R\$ 293,2 milhões durante os 35 anos de contrato. A projeção prevê a criação de 180 novos postos de trabalhos diretos durante a fase de operação.

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: 07/03/2025

NOVA DATA: AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI SERÁ REALIZADA NO DIA 10 DE ABRIL

A segunda sessão pública presencial para debater o tema tem nova data para acontecer



Brasília, 07/03/2025 – A segunda audiência pública presencial para discutir o aprimoramento dos documentos e da modelagem proposta para a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai mudou de data.

Agora, a sessão pública, que tem como objetivo ouvir as contribuições da sociedade local, vai acontecer no dia 10 de abril em Corumbá (MS). A data anterior era 17 de abril. A primeira audiência, também presencial, foi realizada no dia 6 de fevereiro de 2025, na sede da ANTAQ,

em Brasília (DF).

O projeto de concessão da Hidrovia do Rio Paraguai representa um marco histórico, pois é a primeira concessão de hidrovia no Brasil a ser debatida em audiência pública. A licitação visa não apenas aumentar a eficiência logística, mas também reduzir as emissões de gases de efeito estufa.

Os interessados em se manifestar durante a audiência deverão se inscrever presencialmente no local do evento, cujo endereço será informado em breve. As inscrições começam uma hora antes do início da sessão.

Contribuições

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

As contribuições poderão ser encaminhadas até as 23h59 do dia 10 de março de 2025, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

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

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

Sobre a concessão

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

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

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

Tarifa baixa e gratuita

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

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

Movimentação

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

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

Trafegabilidade

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

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

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: 07/03/2025

PRIMEIRA CONCESSÃO DE HIDROVIA DO PAÍS TERÁ AUDIÊNCIA PÚBLICA EM CORUMBÁ

Hidrovia no tramo sul do Rio Paraguai trará mais segurança à navegação e reduzirá riscos ambientais



Concessão visa melhorar a logística de transporte aquaviário, com redução de emissões de gases de efeito estufa e maior eficiência no escoamento da produção da região - Foto: Foto: Divulgação

O Governo Federal dá mais um passo em direção à eficiência logística e à sustentabilidade ambiental. Esta será a primeira concessão de hidrovia no Brasil, com investimentos iniciais de R\$ 63,8 milhões para modernizações essenciais ao desenvolvimento do transporte aquaviário nacional, garantindo maior segurança à navegação e a redução dos riscos ambientais. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes

Aquaviários (Antaq) agendaram para o dia 10 de abril, em Corumbá (MS), uma audiência pública para ouvir a sociedade antes da publicação do edital de licitação.

Inicialmente, a concessão terá duração de 15 anos, com possibilidade de prorrogação. A iniciativa visa melhorar a logística de transporte aquaviário, reduzir as emissões de gases de efeito estufa e promover maior eficiência no escoamento da produção da região, alinhando-se à agenda de sustentabilidade do país.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a Hidrovia do Rio Paraguai será um marco para o setor aquaviário do Brasil. "Essa concessão trará desenvolvimento sustentável e eficiência ao transporte do país. Estamos empenhados em transformar os desafios logísticos do Brasil em oportunidades de crescimento e inovação", afirmou Costa Filho.

Segurança e melhor trafegabilidade

O transporte de cargas no Rio Paraguai, que alcançou 7,95 milhões de toneladas em 2024, pode atingir 30 milhões de toneladas até 2030. Esse crescimento representará uma revolução para o setor logístico, atraindo investimentos privados e fortalecendo a competitividade nacional. Outro ponto importante será a política tarifária, que só cobrará após a entrega das obras da primeira fase. O transporte de passageiros e cargas de pequeno porte permanecerá isento de tarifas.

A concessão também prevê medidas para garantir a navegabilidade do tramo sul da hidrovia durante todo o ano, com especial atenção às estiagens. Será implementado um novo modelo de avaliação hidrológica para mitigar riscos e assegurar a continuidade dos serviços.

Ao todo, o projeto abrange 600 km de extensão, do trecho entre Corumbá e a Foz do Rio Apa (MS), incluindo o Canal do Tamengo.

Mais sustentabilidade para o país

A concessão também visa garantir serviços de dragagem de manutenção, balizamento e a implementação de sistemas como o Vessel Traffic Service (VTS) e o River Information Service (RIS). Além de melhorar a navegação, a hidrovia contará com um calado de três metros durante o período de chuvas e de dois metros durante a seca, o que garantirá melhor trafegabilidade das embarcações e reduzirá os riscos de encalhes em bancos de areia e de eventuais acidentes ambientais.

Serviço

Evento: Audiência pública sobre a concessão da Hidrovia do Rio Paraguai

Data: 10 de abril de 2025 (quinta-feira)

Local: Corumbá (MS)

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

Data: 10/03/2025

DIA INTERNACIONAL DAS MULHERES - MULHERES NA NAVEGAÇÃO: ABRINDO NOVOS CAMINHOS PELOS MARES DO BRASIL



Conheça a jornada inspiradora de três mulheres que fazem história a bordo de um gigante dos mares, transportando mercadorias e quebrando barreiras na navegação brasileira

Leomar, Isabelle e Odelnice trabalham a bordo do Bartolomeu Dias, o maior navio porta-contêiner operando na cabotagem brasileira - Foto: Milena Silva e Cinthia Carvalho



A presença feminina na navegação brasileira vem crescendo e ganhando cada vez mais força e espaço. Atualmente, mulheres ocupam funções estratégicas e operacionais a bordo de grandes navios que cruzam a costa do país. Para celebrar o Dia Internacional da Mulher neste 8 de março, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) trouxe histórias de profissionais que fazem a diferença no setor de transporte marítimo e de cargas.

O avanço feminino nos mares brasileiros não é apenas uma realidade, mas um sinal de que o futuro da navegação está cada vez mais diversos e inclusivo. A bordo do gigante Bartolomeu Dias, da Aliança Navegação e Logística – o maior navio porta-contêiner operando na cabotagem brasileira –, três mulheres contam suas histórias e mostram que lugar de mulher também é no comando dos mares.

Pioneirismo

“Estar no mar é um desafio diário, mas também uma grande realização. Espero que cada vez mais mulheres vejam que essa carreira é possível e cheia de oportunidades”, afirma Leomar das Graças Martins de Moraes, que atua na linha de frente das operações do navio como Imediato, sendo a substituta do comandante.

Ela conta que faz parte da primeira turma de mulheres do Brasil. “Quando me formei, éramos apenas nove mulheres. Foi um desafio incrível e conseguimos nos posicionar a bordo, trabalhando com muita responsabilidade, comprometimento e serenidade para abrir este espaço para as outras que estão vindo”, lembra.

Leomar destaca os avanços conquistados ao longo dos anos e reforça a importância do respeito mútuo no ambiente de trabalho. “O ambiente é predominantemente masculino? Sim! Mas aqui é um espaço de profissionais capacitados. Se estamos aqui, é porque fomos certificadas e treinadas para isso.”

Mãe de três meninas, ela concilia a rotina com o apoio do esposo e a ajuda da tecnologia, que permite matar a saudade da família. Sua filha adolescente já estuda para ingressar na Escola Naval da Marinha do Brasil e seguir o caminho da mãe. “Já pensou eu e minha filha comandando o mesmo navio?”, comenta emocionada.

1ª Oficial de Náutica

A jovem Isabelle de Castro Benevides, 1ª Oficial de Náutica, se orgulha de fazer parte de uma geração feminina que está conquistando cada vez mais espaço na navegação. “Já embarquei em navios onde metade da tripulação era composta por mulheres. Isso mostra o quanto o cenário mudou e acredito que no futuro será ainda melhor”, celebra.

A 1ª Oficial de Náutica é essencial para o funcionamento do navio, sendo responsável pela navegação, manobra e controle de cargas. “É incrível! Sou muito apaixonada pelo mar. Este é um trabalho complexo, mas fascinante em cada detalhe”, diz.

Isabelle incentiva futuras navegantes a investirem no conhecimento. “É preciso ver além do horizonte e buscar cada vez mais aprendizado. Além da navegação e documentação do navio, lidamos com a operação de carga e lastro. Trabalhamos em várias áreas e isso nos torna mais preparadas”, explica.

Ela finaliza emocionada: “É uma profissão gratificante! Viajamos, conhecemos vários portos e interagimos com pessoas do mundo todo. Fazemos parte da logística que movimenta tanto o mercado nacional quanto o internacional. Para quem deseja ingressar, eu digo: venham, vocês vão gostar!”

Auxiliar de Saúde

Manter a saúde da tripulação é a missão de Odelnice Maciel de Souza, mais conhecida como OD. Ela é responsável pelo bem-estar dos cerca de 20 tripulantes embarcados, prestando assistência médica e garantindo que todos estejam aptos para suas funções durante a viagem.

“A gente presta os primeiros socorros quando necessário. Se o caso exigir, acionamos a médica da empresa e, se estivermos no porto, comunicamos o Imediato e o Comandante para encaminhar o tripulante a um especialista”, explica.

OD relembra os desafios do início da carreira, especialmente a saudade da família. “No começo é difícil. Para quem trabalha embarcado, a distância de casa pesa muito, principalmente para quem tem filhos. Mas com o tempo e a tecnologia, isso se torna mais fácil de lidar.”

Ela deixa um conselho para quem deseja ingressar na profissão: “Corram atrás dos seus objetivos! Estudem, façam cursos e se preparem. Oportunidades existem para quem está disposto a se dedicar.”

Bartolomeu Dias

Batizado em homenagem ao navegador português Bartolomeu Dias, o navio foi construído em 2014 e possui impressionantes 255 metros de comprimento e 37 metros de largura. É o maior navio da Aliança Navegação e Logística operando no serviço de cabotagem brasileira.

A Aliança Navegação e Logística, unidade de cabotagem da empresa alemã Hamburg Süd, possui uma frota de destaque, incluindo o Américo Vespúcio, com capacidade para 3.800 TEU.

A participação feminina na navegação brasileira segue crescendo, provando que os mares também são territórios delas. Com coragem, dedicação e muito profissionalismo, essas mulheres estão escrevendo uma nova história no transporte marítimo do país.

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

Data: 08/03/2025

NOVA EMPRESA DE AVIAÇÃO COMERCIAL É AUTORIZADA A ATUAR NO BRASIL

Operação deve começar ainda no primeiro trimestre, com modelo de negócios que pretende ampliar o serviço ao passageiro



Serão disponibilizadas até 10 aeronaves Airbus A320 até o final de 2025 - Foto: Divulgação Avion Express

Com a proposta de oferecer soluções que otimizem a capacidade de companhias aéreas, sobretudo em períodos de alta demanda, a Avion Express deve iniciar suas operações no Brasil até o fim de março. A companhia foi certificada no final de fevereiro pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e vai apoiar a atuação de outras empresas de aviação.

O modelo de negócios adotado pela empresa é conhecido como ACMI (Aeronave, Tripulação, Manutenção e Seguro, do inglês Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance). Em vez de operar da forma tradicional, a companhia vai fornecer aeronave, tripulação, manutenção e seguros para as operadoras que a contratarem.

Na prática, as demais companhias aéreas poderão ampliar sua capacidade operacional temporariamente, atendendo à necessidade de passageiros em períodos de alta demanda, por exemplo, e garantindo a continuidade dos serviços em caso de indisponibilidade de aeronaves.

De acordo com a empresa, serão disponibilizadas até 10 aeronaves Airbus A320 até o final de 2025, com extensão da frota para 25 aeronaves até 2028. Essa é a primeira vez que esse tipo de operação é adotado no Brasil. A Avion Express Brasil integra um grupo de alcance global com mais de 200 aeronaves à disposição para subsidiar as necessidades de empresas convencionais.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, a abertura para novos modelos de negócios na aviação tem como objetivo atender as necessidades dos usuários do setor. “Uma das nossas prioridades para 2025 é ampliar a atuação de companhias aéreas no país. O setor de aviação está em amplo crescimento, com aumento na movimentação de passageiros, sobretudo no mercado internacional, que bateu recorde no ano passado. É fundamental garantir a qualidade e a agilidade na prestação dos serviços”, ressalta.

Em janeiro deste ano, os aeroportos brasileiros receberam 2,7 milhões de passageiros de voos do exterior. O número representa um recorde de movimentação para o período do ano desde o início da série histórica, em 2000. Os voos domésticos também **tiveram um crescimento significativo, de 5,3% no mesmo mês, com 8,6 milhões de usuários.**

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

Data: 07/03/2025

PRIMEIRO LEILÃO PORTUÁRIO DE 2025 SERÁ REALIZADO NO DIA 30 DE ABRIL

Ministério de Portos e Aeroportos e Antaq farão o arrendamento de terminais localizados nos portos de Paranaguá, Porto Alegre e Rio de Janeiro



Ao longo do ano, MPor deve realizar o leilão de pelo menos 20 unidades portuárias - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Embalados pelo sucesso dos leilões realizados no ano passado, e com uma carteira de investimento bilionária que vai expandir a logística portuária, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vão iniciar as primeiras rodadas de arrendamentos de terminais no dia 30 de abril. Nessa data, o ministro da pasta, Silvio Costa Filho, irá leiloar o primeiro bloco de 2025 com um total de 4 terminais portuários: RDJ11, localizado no porto do Rio de Janeiro, PAR14 e PAR15, instalado no porto de Paranaguá, no Paraná, e POA26, situado no Rio Grande do Sul. Conforme os estudos, as áreas vão receber investimentos da ordem de R\$ 850 milhões.

“Com a maior carteira de leilão portuário da história brasileira, até o próximo ano, teremos mais de 40 leilões de terminais, em empreendimentos que vão receber quase R\$ 20 bilhões para ampliação e modernização. Nós estamos trabalhando para fortalecer a economia brasileira e levar comida a mesa do nosso povo. O Brasil voltou a plantar e a colher, resultando no recorde na movimentação de carga dos nossos portos”, ressaltou o ministro Silvio Costa Filho.

Previsto para ser realizado na B3, em São Paulo, o primeiro leilão portuário do ano tem por objetivo ampliar a atividade logística para o escoamento da produção agrícola, além de garantir uma infraestrutura de transporte moderna, eficiente e segura. Ao longo deste ano, o Ministério de Portos e Aeroportos deve realizar o leilão de pelo menos 20 unidades portuárias, em 4 regiões brasileiras.

Áreas leiloadas

Um dos terminais que será leiloado no próximo mês é o PAR14, empreendimento dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, como soja e milho. Com investimento de R\$ 529,2 milhões, a área de 82.436 metros quadrados terá capacidade para movimentar 6,8 milhões de toneladas por ano. A previsão é que serão gerados cerca de 310 empregos diretos na fase de operação. O terminal contribuirá para o aumento da exportação de grãos e vai inserir o porto o mercado internacional.

O PAR15, também localizado no porto de Paranaguá, tem como foco o transporte e armazenagem de grãos sólidos vegetais. Com capacidade para movimentar 4 milhões de toneladas por ano, o terminal receberá aporte de R\$ 293,2 milhões durante os 35 anos de contrato. A projeção prevê a

criação de 180 novos postos de trabalhos diretos durante a fase de operação. O empreendimento possui 43.279 metros quadrados.

O terminal RDJ11 será leiloado pelo modelo simplificado, com contrato de 10 anos. O empreendimento é destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos e carga geral e tem previsão de investimentos diretos da ordem de R\$ 6,80 milhões. A área de arrendamento está localizada dentro da Poligonal do Porto Organizado do Rio de Janeiro, e será destinada à implantação de um novo terminal.

Localizado no Rio Grande do Sul, o POA26 é um terminal que possui 22 mil metros quadrados dedicados à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais e minerais, embora tenha como característica a operação de quaisquer tipos de cargas, tornando um espaço multipropósito. Com contrato simplificado de 10 anos, o futuro administrador do empreendimento fará investimentos superiores a R\$ 21 milhões. Atualmente, o POA26 é composto por um armazém, que ocupa aproximadamente metade da área, prédios administrativos, pátio e subestação.

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

Data: 07/03/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

PACOTE DE OBRAS NA BR-040/GO/MG INCLUI INTERVENÇÕES EM 1.000 PONTOS DA RODOVIA E IRÁ BENEFICIAR MAIS DE 4,2 MILHÕES DE PESSOAS

Plano de 100 Dias da Via Cristais foi apresentado nesta segunda (10); trecho entre Cristalina (GO) e Belo Horizonte (MG) terá R\$ 12 bilhões em investimentos



O ano começa com uma série de obras que irão melhorar o fluxo e garantir a segurança de quem trafega pela BR-040/GO/MG, um dos principais corredores logísticos do Brasil. Mais de 1.000 pontos da rodovia, entre os municípios de Cristalina (GO) e Belo Horizonte (MG), receberão intervenções já nas próximas semanas. As ações integram o Plano de 100 Dias da Via Cristais, que foi entregue nesta segunda-feira (10), durante evento em Contagem (MG).

“Nós estamos promovendo a transformação das obras que Minas precisa. Nos quatro leilões realizados aqui no estado nós temos mais de R\$ 40 milhões de investimentos contratados. Isso, além dos grandes números, quer dizer emprego, renda, desenvolvimento social e segurança viária”, afirmou durante a cerimônia o diretor-geral em exercício da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Sampaio.

A Via Cristais, empresa da VINCI Highways, assumiu oficialmente a administração do trecho viário, com 594 quilômetros. Dentre as ações, estão reparos de pavimento, troca e instalação de nova sinalização. Também serão restabelecidos serviços essenciais como socorro mecânico e atendimento pré-hospitalar.

Ao longo dos próximos 30 anos a nova concessionária irá aportar R\$12 bilhões tanto para ampliação do fluxo com duplicações e terceiras faixas quanto manutenção viária. Mais de 14 mil veículos cruzam diariamente a BR-040/GO/MG. Grande parte são caminhões que escoam a produção agroindustrial de Goiás com destino aos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.



Ao mesmo tempo, mais de 4,2 milhões de pessoas vivem em municípios situados ao longo da estrada como Cristalina, Paracatu, Lagoa Grande, João Pinheiro, São Gonçalo do Abaeté, Curvelo e Paraopeba e serão igualmente beneficiadas pelas melhorias.

“Isso é resultado de um trabalho integrado e alinhado entre o Ministério dos Transportes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, um trabalho interfederativo com os estados e com os municípios que são impactados, com olhar associativo e econômico”, disse Guilherme Theo Sampaio.

Mais em 7 anos

Do investimento total de R\$ 12 bilhões previsto para os próximos 30 anos na BR-040/GO/MG, ao menos R\$ 3,8 bilhões serão aportados em ações estruturantes durante os sete primeiros anos de concessão.

Já para 2026 está prevista a entrega de dois Pontos de Parada de Descanso (PPDs), sendo um no km 155 em Goiás e uma no km 272, em Minas Gerais. Esses espaços são voltados a caminhoneiros e transportadores que usam a rodovia e precisam fazer pausas, seja durante o dia ou pela noite. Os PPDs contam com alojamento de repouso, cozinhas compartilhadas, lojas de conveniência e acesso à internet.

O leilão da BR-040/GO/MG aconteceu em 2024. Na ocasião, a companhia apresentou um desconto de 14,32% no valor do pedágio. Além dos 5% de desconto por uso da tag automática, carros, caminhonetes e furgões terão o abatimento progressivo por uso frequente do trecho rodoviário.

Minas em obras

O Ministério dos Transportes tem trabalhado de maneira intensa para garantir o aumento nos investimentos em infraestrutura viária e os efeitos disso são visíveis em Minas Gerais. Em janeiro de 2021, penúltimo ano da gestão anterior, 19% das estradas mineiras eram classificadas com níveis “péssimo” de trafegabilidade, um índice que caiu para somente 3% em janeiro deste ano, conforme dados do Índice de Condição da Manutenção (ICM), medido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Em fevereiro, o Ministério dos Transportes, juntamente com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a concessionária Nova 381 lançaram o Plano de 100 Dias com as primeiras ações de intervenção na BR-381/MG. Com isso, a estrada, que já foi considerada a “Rodovia da Morte” teve R\$ 9,5 bilhões garantidos, após um leilão histórico promovido pelo Governo Federal.

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

Data: 10/03/2025

EM WASHINGTON, COMITIVA DO MT VAI DEBATER OS DESAFIOS DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DURANTE EVENTO ORGANIZADO PELO BANCO MUNDIAL

Secretário-executivo da pasta, George Santoro representa o Brasil na mesa ministerial que abre o Transforming Transportation 2025 nesta segunda (10)

A partir de segunda-feira (10), autoridades do mundo todo debatem, em Washington (EUA), a importância de um sistema de transporte eficaz e resiliente, a fim de garantir crescimento, estabilidade e redução da pobreza, principalmente a economias em desenvolvimento.

O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, abre a participação do Brasil no Transforming Transportation 2025, ao lado de ministros dos Transportes de países como Colômbia, Paquistão, Indonésia, Guatemala e Senegal, entre outros.

Levando em conta o exemplo do Brasil como potência agrícola, Santoro irá discorrer sobre a importância de garantir uma conectividade rodoviária eficiente entre produtores de alimentos e mercados.

Promovido pelo Banco Mundial, o fórum amplia o olhar sobre o setor de infraestrutura e discute como os investimentos na área de transportes podem alavancar a geração de empregos e fortalecer a segurança alimentar.

Compõem ainda a comitiva do MT a secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, e o subsecretário de Sustentabilidade da pasta, Cloves Benevides.

Entre sessões técnicas e plenárias, o Transforming Transportation 2025 reúne mais de 150 palestrantes até a próxima sexta-feira (14).

Serviço

O quê: Transforming Transportation 2025

Quando: 10 a 14 de março de 2025

Onde: Sede do Banco Mundial em Washington - 1818 H Street, NW, Washington, DC - Estados Unidos

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

Data: 10/03/2025

“AO MESMO TEMPO QUE ME SINTO ORGULHOSA DE TER CONSEGUIDO CHEGAR ATÉ AQUI, SINTO QUE PRECISO PROVAR CONSTANTEMENTE MINHA CAPACIDADE”

De um lado, uma mulher ao volante de um veículo de 21 toneladas; de outro, uma mulher à frente da gestão estratégica da política nacional de trânsito. Juntas, elas enfrentam preconceito, desafiam barreiras e impulsionam transformações



Para a segundo sargento Ladeira, uma das principais responsabilidades é dirigir rapidamente e em segurança, com vidas dependendo dela - Foto: Rui Rodrigues/MT

De 2023 para 2024, o número de mulheres condutoras profissionais no Brasil saltou de 75.771 para 98.003, segundo dados da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). Por trás dos dados, há histórias de avanços e de superação das mulheres que assumem os volantes de veículos em circulação por todo o país. São relatos que inspiram e emocionam, e os quais o portal

do Ministério dos Transportes conta neste 8 de março, Dia Internacional da Mulher.

Uma dessas trajetórias inspiradoras é a da segundo sargento Ladeira, do 25º Grupamento do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF). Aos 30 anos, Bianca Ladeira conduz uma viatura operacional ABT (Auto Bomba Tanque) de 21 toneladas — um gigante sobre rodas que carrega água e esperança para salvar vidas em situações de emergência.

"O maior desafio que eu enfrento são os preconceitos. Ter olhares diariamente analisando se você é realmente capaz e tão boa quanto os outros condutores é cansativo. Ao mesmo tempo que me sinto orgulhosa de ter conseguido chegar até aqui, sinto que preciso provar constantemente minha capacidade", revela Bianca.

Apesar das barreiras a serem superadas diariamente, ela reconhece que a mulher tem ganhado mais espaço e respeito no setor. "Geralmente eu ignoro e mostro na prática que este 'pré-conceito' está errado, agindo com naturalidade e fazendo meu trabalho com excelência. Acredito que, com as nossas características femininas, como paciência, cautela e uma direção mais segura, podemos contribuir muito para um trânsito mais eficiente e seguro", ensina.

Bianca ingressou na corporação em 2018, após ser aprovada em concurso público para condutor e operador de viaturas. Para isso, ela já tinha que ter a categoria D na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) - mas a paixão pela condução veio mesmo no curso de formação, quando teve a certeza que queria firmar sua carreira profissional ao volante. Hoje, sua rotina envolve conferir e testar a viatura e realizar testes e treinamentos operacionais, enquanto aguarda ocorrências.

E cada vez que ela assume a direção da viatura, é uma sensação de gratidão e orgulho diferentes. Uma ocorrência que a marcou muito foi quando conduzia uma viatura tipo UR (ambulância) e atendeu a um jovem em parada cardiorrespiratória após ser vítima de choque elétrico. "Conseguimos reverter a situação e o paciente voltou a ter batimentos cardíacos, o que, infelizmente, ocorre em poucos casos. Então eu tive que fazer um deslocamento muito rápido com a vítima até o hospital. Fiquei orgulhosa por ter dado o meu melhor e ter conseguido salvar a vida do paciente", relembra, emocionada.

Atualmente, dos 744 condutores do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, apenas 71 são mulheres. Apesar dos desafios enfrentados no dia a dia, que incluem desde a falta de respeito e credibilidade no trânsito até piadas de cunho sexual e assédios, Bianca acredita que sua presença ao volante inspira outras mulheres. "Quando estou conduzindo vejo mulheres e crianças me chamando e acenando. Fico feliz em ver que, de alguma forma, estou incentivando e inspirando essas pessoas e a futura geração. É bom servir de exemplo para que elas vejam que são capazes", conclui a sargento.



Habilitação: o controle do próprio destino

Ana Beatriz Vasconcelos de Medeiros, 28 anos, chefe de Gabinete da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), também compartilha trajetória de conquistas e desafios em um setor predominantemente masculino. Ela tirou a CNH aos 18 anos para facilitar seu deslocamento de casa até a universidade, e carrega consigo um ensinamento da mãe que marcou sua visão sobre a liberdade e o poder da autonomia feminina. "A carteira de motorista significa que você é dona do seu próprio destino", assegura. Para Bia, essa fala representou mais do que a obtenção de um simples documento: simbolizou a conquista do controle sobre a própria trajetória.



"Minha mãe me ensinou que a carteira de motorista não é apenas sobre dirigir, mas sobre a capacidade de escolher para onde você vai. Ela sempre dizia: 'Agora você é dona do seu próprio destino'. Eu acho esse lema tão forte... E acredito que isso se aplica a todas as mulheres que têm a chance de conquistar esse marco, seja aos 18, aos 30 ou em qualquer outra idade", explica.

Desde então, Ana Beatriz dirige com cuidado e segurança,

integrando o grupo de mulheres que se destacam pela atenção redobrada para evitar qualquer tipo de colisão. Em 2024, de acordo com dados da Senatran, a diferença de gênero que se reflete no número de óbitos no trânsito é marcante: 1.171 mulheres contra 4.974 homens mortos nas pistas do país (veja infográfico).

Para Pedro Barbosa, coordenador-geral de Sistema, Informação e Estatística da Senatran, os dados comprovam que as mulheres, com sua abordagem mais cautelosa, apresentam um índice de mortalidade menor, reforçando a prudência feminina ao volante. "Se partirmos do princípio de que, em um passado não muito distante, a grande maioria das mulheres não possuía seu próprio veículo nem a carteira de habilitação, todo aumento nesse número é significativo e representativo. Trata-se de uma grande conquista", afirma.

Hoje, Ana Beatriz, que é formada em direito, atua dentro da gestão e no planejamento estratégico do Sistema Nacional de Trânsito. Um tema que, até então, era distante de sua experiência profissional, mas que ela logo abraçou com determinação. "O trânsito é uma área muito diversificada, que envolve não apenas o direito, mas também exige conhecimentos em engenharia e regulação. Foi um grande desafio, mas também um enorme aprendizado", ressalta.



Histórias como as de Bianca, Ana Beatriz e de tantas outras cidadãs brasileiras demonstram não apenas a superação de barreiras, mas também a crescente contribuição das mulheres em um setor essencial como a mobilidade, conexão, abastecimento e segurança de milhões de brasileiros. Embora os desafios ainda existam, a presença de mulheres em áreas como condução de viaturas e gestão estratégica mostra que o caminho está sendo transformado. O Ministério dos Transportes continua a apoiar e a incentivar a participação feminina em todos os segmentos de nossa sociedade. Que cada quilômetro percorrido e cada carga entregue sejam lembretes da potência feminina que impulsiona o país rumo a um amanhã mais justo e igualitário.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 08/03/2025

RENAN FILHO PARTICIPA DE CERIMÔNIA QUE MARCA INÍCIO DE OBRAS NA BR-040/GO/MG, PRINCIPAL LIGAÇÃO DO CENTRO-OESTE COM MINAS E RIO

Anúncio das ações para os 100 primeiros dias da Via Cristais inclui melhorias em mais de mil pontos críticos da rodovia

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participa nesta segunda-feira (10) da cerimônia que marca o início das ações na BR-040, entre Cristalina (GO) a Belo Horizonte (MG).

Na ocasião, a Via Cristais, empresa da VINCI Highways, que venceu o leilão promovido pelo MT, irá apresentar o plano de ações, que inclui obras e intervenções, para os 100 primeiros dias da



concessão. A concessionária já mapeou mais de mil pontos que receberão obras emergenciais, como reparos no pavimento e na sinalização.

Também participam do evento o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira; o diretor-geral em exercício da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Sampaio; a CEO da VINCI Highways, Belen Marcos; o governador de Minas Gerais, Romeu Zema, além de prefeitos da região e parlamentares.

A concessão BR-040/GO/MG assegurou aportes de mais de R\$12 bilhões para adequação, ampliação e serviços de manutenção da estrada, sendo R\$ 6,4 bilhões em intervenções de infraestrutura.

Cobertura da imprensa

Não há necessidade de credenciamento para os profissionais de imprensa interessados em cobrir a cerimônia.

Serviço

O quê: Apresentação do Plano de 100 Dias - BR-040/GO/MG

Quando: Segunda-feira (10), às 10h30

Onde: Condomínio Logístico Bresco - Av. Wilson Tavares Ribeiro, 1.651 - Chácaras Reunidas Santa Terezinha - Contagem (MG)

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

Data: 07/03/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM EXPANSÃO E A NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS CONTÍNUOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os dados divulgados pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) revelam um cenário promissor para o transporte ferroviário de cargas no Brasil. O recorde histórico de 150 milhões de toneladas úteis (TU) transportadas em 2024, superando a marca de 2023, demonstra o potencial do modal ferroviário para impulsionar o desenvolvimento econômico do País.

O crescimento da movimentação de cargas gerais, como celulose, açúcar (em sacaria ou big bags) e contêineres, evidencia a diversificação e a relevância do transporte ferroviário para diferentes setores da economia. A redução da dependência das rodovias, com a consequente diminuição dos custos logísticos e dos impactos ambientais, é um dos principais benefícios da expansão do modal ferroviário.

A atuação do Governo Federal, com a esperada implementação de medidas como o Plano Nacional de Ferrovias e a regulamentação do Chamamento Público, é fundamental para garantir o crescimento sustentável do setor. A criação de um ambiente regulatório favorável aos investimentos privados e a modernização da infraestrutura ferroviária são essenciais para atrair novos players e para expandir a malha ferroviária nacional.

A retomada de investimentos privados, com a aquisição de novas locomotivas e a realização de obras de modernização e expansão da malha ferroviária, demonstra a confiança do setor privado no potencial do transporte ferroviário. A parceria entre o Governo Federal e o setor privado é fundamental para garantir a continuidade do crescimento do setor e para impulsionar o desenvolvimento da economia brasileira.



Também é importante destacar que o transporte ferroviário não se limita ao transporte de cargas. Ele desempenha ainda um papel fundamental no transporte de passageiros, conectando cidades e regiões e facilitando o acesso a serviços e oportunidades. A expansão do transporte ferroviário de passageiros, com a modernização das linhas existentes e a construção de novas linhas, é essencial para melhorar a mobilidade urbana e regional e para promover a integração do território nacional.

Nesse cenário, a expansão do transporte ferroviário é um passo fundamental para a construção de um Brasil mais moderno, eficiente e sustentável. É preciso que o Governo Federal, o setor privado e a sociedade civil trabalhem em conjunto para garantir que o transporte ferroviário continue a trilhar o caminho do progresso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/03/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - FERROGRÃO NÃO DEVE SAIR NESTE MANDATO

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

FERROGRÃO 1

O Governo Federal prevê que a Ferrogrão, ferrovia da região da Amazônia que ligará o Mato Grosso ao Pará, não deve ter suas obras iniciadas no atual mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Segundo o Ministério dos Transportes, a perspectiva é fazer o leilão até o fim de 2026, mas o projeto não depende apenas da pasta. Já a secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), da Casa Civil, acredita que a licitação deve ficar para o próximo ciclo.

FERROGRÃO 2

De acordo com Marcus Cavalcanti, secretário especial do PPI, a Ferrogrão é um empreendimento de “longo prazo e grandes investimentos” e o Governo também trabalha em outras concessões ferroviárias, como a Fico (Ferrovia do Centro-Oeste) e a Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste). “Está no Novo PAC a conclusão dos estudos [da Ferrogrão]. Tem a alternativa de mudança de traçado. Mas eu acho que a gente não licita nesse ciclo”, diz.

FERROGRÃO 3

Cavalcanti explica que o Governo está colocando esses outros projetos ferroviários na frente para correr. “Não adianta eu querer botar no pipeline, porque não tem nem player [interessado], não tem nem financiamento”, diz. E explicou que seu maior objetivo é concluir os estudos da Ferrogrão neste mandato, deixando a decisão de execução para o seguinte.

FERROGRÃO 4

A construção da Ferrogrão deve atrair investimentos na ordem de R\$ 100 bilhões, segundo dados do Ministério dos Transportes. Com 933 quilômetros previstos para interligar Sinop (MT) a Miritituba (PA), levando a carga do agronegócio para os portos da região Norte do país, é o projeto que tem enfrentado maior dificuldade de licenciamento ambiental, por avançar em território amazônico.

CRESCIMENTO NA FRONTEIRA 1

O porto seco de Dionísio Cerqueira, localizado na divisa entre Santa Catarina e Argentina, registrou um aumento notável no movimento de caminhões em 2024. O número total de veículos que passaram pelo terminal alcançou 23.014, representando um crescimento de 47,4% em comparação com o ano anterior. Este aumento significativo reflete um equilíbrio entre importações e exportações, com 12.744 caminhões entrando no Brasil e 10.270 saindo.

CRESCIMENTO NA FRONTEIRA 2

Uma das principais causas desse crescimento foi a nova política do Governo de Santa Catarina de exigir que 20% das cargas com incentivo fiscal estadual, que chegam por terra, passem pelo porto seco de Dionísio Cerqueira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/03/2025

NACIONAL - TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA GERAL BATE RECORDE EM 2024

De acordo com dados da ANTF, foram movimentadas 150 milhões de toneladas úteis, superando a marca de 2023

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Entre os produtos que mais cresceram no período, destacaram-se a celulose, com um aumento de 26,4%, o açúcar, que avançou 15,8%, e os contêineres, com alta de 8,73%. Foto: Márcio Ferreira/MT

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) divulgou que, em 2024, o transporte ferroviário de carga geral no Brasil atingiu um recorde de 150 milhões de toneladas úteis (TU), superando a marca de 2023, que já era a maior dos últimos 19 anos. No total, considerando carga geral e

minério de ferro, as ferrovias movimentaram mais de 540 milhões de TU, um crescimento de 1,83%, o maior registrado nos últimos seis anos.

O minério de ferro manteve-se como a principal carga transportada, totalizando 390 milhões de TU em 2024. Entre os produtos que mais cresceram no período, destacaram-se a celulose, com um aumento de 26,4%, o açúcar, que avançou 15,8%, e os contêineres, que registraram um acréscimo de 8,73%.

Segundo o ministro dos Transportes, Renan Filho, esse avanço reflete os esforços do governo federal para ampliar a participação do modal ferroviário na matriz de transportes, reduzindo a dependência das rodovias e aumentando a segurança e a eficiência no escoamento de cargas. “Depois de décadas de estagnação, o Brasil voltou a expandir o transporte ferroviário de cargas ano após ano”, declarou. A expectativa é que os índices cresçam ainda mais com o lançamento do Plano Nacional de Ferrovias.

Para o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, o setor está em plena expansão e cada vez mais atrativo para investidores. “Estamos implementando um portfólio normativo para fortalecer a política pública ferroviária. O Plano Nacional de Ferrovias não é apenas uma carteira de projetos, mas um modelo inovador de amadurecimento institucional e regulatório”, afirmou.

O governo federal informa que tem tomado diversas iniciativas para impulsionar o setor. Entre elas estão a regulamentação do Chamamento Público (Resolução 6.058 da ANTT), a definição de novos procedimentos para cálculo indenizatório de patrimônio ferroviário do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) (IN 1/2025) e a criação de uma Comissão Permanente para estruturar projetos. Além disso, foi publicada a Portaria 532, estabelecendo diretrizes para a prorrogação antecipada das concessões, garantindo maior previsibilidade e segurança jurídica aos investimentos.

O Ministério dos Transportes também tem promovido medidas concretas para fortalecer a infraestrutura ferroviária. Entre os principais avanços, destaca-se o acordo firmado com a Vale, que resultará na injeção de R\$ 17 bilhões em investimentos para modernização e expansão da malha ferroviária nacional. Além disso, houve a liberação de R\$ 3,6 bilhões para a conclusão da Ferrovia Transnordestina, conectando Eliseu Martins (PI) ao Porto de Pecém (CE), um projeto estratégico para o escoamento de grãos e minérios do Nordeste.

Outro passo importante foi a retomada dos investimentos no trecho pernambucano da Transnordestina, após anos de paralisação. Também foram realizadas audiências públicas para a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), com o objetivo de discutir melhorias e ampliações na concessão da malha ferroviária operada pela empresa.

Na área de infraestrutura, o governo entregou novas obras ferroviárias, como o terminal rodoferroviário em Alvorada (TO), que permitirá o transporte diário de até 5 mil toneladas de grãos, impulsionando o agronegócio na região. O Dnit também concluiu a construção de viadutos e pontes em Conselheiro Lafaiete e Juiz de Fora, ambos em Minas Gerais, facilitando a mobilidade e a segurança nas interseções entre rodovias e ferrovias.

Setor privado

A retomada de investimentos privados também se destaca, com a empresa VLI adquirindo 12 locomotivas para atender a demanda da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Além disso, foi assinada a concessão de uma área em Araraquara para obras de combate a enchentes, dentro do Marco Legal de Ferrovias, e um aditivo no contrato da Rumo, garantindo investimentos de R\$ 600 milhões na Malha Paulista.

Outro projeto relevante é a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). A Fiol 2, trecho entre Barreiras e Caetité, já tem 70% das obras concluídas e previsão de término em 2027, com investimentos de R\$ 3,1 bilhões dentro do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/03/2025

NACIONAL - SEM CATEGORIA - AGENDA BE, NOVO PROGRAMA DA TV BE NEWS, ESTREIA AMANHÃ

Atração promete aprofundar as principais questões do setor de infraestrutura, com análises e debates sobre as tendências globais e nacionais

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Com a apresentação de Leopoldo Figueiredo, o Agenda BE trará debates sobre assuntos que impactam desde portos até hidrovias, comércio exterior, mineração e agricultura. Foto: Reprodução/TV BE News

A TV BE News lança amanhã, dia 11, o Agenda BE, um novo programa de entrevistas que promete aprofundar temas do setor de infraestrutura, tanto no Brasil quanto no cenário internacional. O programa vai ao ar todas as terças-feiras, logo após o telejornal BE News 19h.

Sob o comando do diretor geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, o Agenda BE trará debates sobre assuntos que impactam desde portos até hidrovias, comércio exterior, mineração e agricultura. Com 25 anos de experiência na cobertura do setor portuário e de transportes, Leopoldo explicou que a proposta do Agenda BE é diversificar e aprofundar ainda mais as discussões sobre o setor.

“Agenda BE é o novo programa de entrevistas da TV BE News, que vai receber empresários, especialistas, autoridades, personalidades do setor de infraestrutura, tanto do Brasil quanto do mercado internacional, que vão poder explicar, vão poder contextualizar melhor os principais fatos, as grandes novidades desse mercado, quer sejam os fatos relacionados a portos, a rodovias, ferrovias, hidrovias, comércio exterior, mineração, agricultura... Enfim, todo o setor de infraestrutura de comércio exterior vai estar em debate no novo programa da TV BE News, o Agenda BE”, afirmou.

No programa de estreia, o tema será a análise dos impactos da nova política tributária adotada pelo governo dos Estados Unidos. “Que oportunidades essas medidas podem criar para o comércio exterior brasileiro e ainda a iniciativa de empresas norte americanas, na verdade, de um fundo de investimento norte-americano, ao adquirir boa parte dos portos administrados pelo grupo Hutchinson, que é um dos líderes na operação portuária de contêineres no mundo”, diz Leopoldo.

Nova programação

A estreia do Agenda BE faz parte de uma reformulação na programação da TV BE News, que agora conta com uma grade diversificada, com conteúdo específico para cada dia da semana. Às segundas-feiras, o BE Job discute o mercado de trabalho no setor de infraestrutura, com Hudson Carvalho e Gustavo Zanaroli. Já às quartas-feiras, o Brasil Export Central trará as principais informações sobre o setor de logística no Brasil.

Às quintas-feiras, a discussão se voltará para o setor jurídico com o InfraJur+, e, nas sextas-feiras, o Vitrine mostrará os bastidores dos eventos mais importantes do setor, com apresentação de Vanessa Martins.

Leopoldo Figueiredo acredita que essas mudanças marcam um momento de evolução para a emissora.

“A TV BE News entra no seu segundo ano com várias novidades, e esses novos programas diversificam o conteúdo e trazem mais informações. O objetivo é levar ao público informações de qualidade, para que ele consiga entender as novidades e os desafios que estão acontecendo no setor de infraestrutura”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/03/2025

RODOVIAS - VIA CRISTAIS INICIA OPERAÇÕES NA BR-040 COM COBRANÇA DE PEDÁGIO

Tarifas vão de R\$ 11,30 a R\$ 15,50 para veículos de passeio com até dois eixos no trecho entre Belo Horizonte e Cristalina

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Durante o período de concessão do trecho da BR-040/MG/GO, que terá duração de 30 anos, estão previstos investimentos de R\$ 3,8 bilhões nos primeiros sete anos. Foto: Divulgação/Aescom ANTT

Tem início nesta terça-feira (11) a cobrança de pedágio no trecho da BR-040/MG/GO entre Belo Horizonte (MG) e Cristalina (GO). A Via Cristais, subsidiária da Vinci Highways,

será a responsável pela operação de sete praças de pedágio ao longo do trajeto. As tarifas vão de R\$ 11,30 a R\$ 15,50 para veículos de passeio com até dois eixos. A praça localizada em Capim Branco, entre Sete Lagoas e Belo Horizonte, será a mais cara, com valor de R\$ 15,50, devido à maior extensão de pista duplicada no local.

A cobrança foi formalizada com a publicação dos preços no Diário Oficial da União, após a Vinci Highways assumir a gestão da rodovia em 10 de fevereiro. A concessionária, que também será encarregada das melhorias na infraestrutura, anunciou benefícios como descontos para usuários frequentes, ainda sem especificação, e isenção de pedágio para motocicletas. Os pagamentos poderão ser feitos em dinheiro, cartões de débito/crédito e TAGs eletrônicas como Sem Parar, ConectCar, GreenPass, Move Mais e Veloe.

Com o início de sua gestão, a Vinci Highways apresentou um plano de melhorias ambicioso para a BR-040. A empresa se compromete a revitalizar a sinalização, realizar reparos na drenagem e fazer o recapeamento do pavimento. A proposta inclui também a correção de mais de 1.000 buracos, modernização dos postos de Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU) e das torres de telecomunicações, e intensificação da limpeza ao longo do trecho.

Durante o período de concessão, que terá duração de 30 anos, estão previstos investimentos de R\$ 3,8 bilhões nos primeiros sete anos. Esses recursos serão aplicados em obras de infraestrutura, como a duplicação de 10 km da rodovia, construção de 168 km de faixas adicionais em vias duplas, 174 km em vias simples e 61 km de estradas marginais. Além disso, serão realizadas obras de pavimentação, sinalização, drenagem, taludes e pontes ao longo do trecho. Ao longo de todo o período de concessão, os investimentos totais chegam a aproximadamente R\$ 12 bilhões.

Nesta segunda-feira (10), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o Ministério dos Transportes e a Via Cristais promovem uma cerimônia em Contagem (MG) para o lançamento do Plano de 100 Dias para a BR-040/MG/GO. O evento, marcado para as 10h30, contará com a presença do ministro dos Transportes, Renan Filho, e do diretor-geral em exercício da ANTT, Guilherme Theo Sampaio. Durante a cerimônia, será detalhado o plano de ação inicial que inclui a revitalização da sinalização rodoviária, reparos de drenagem, recapeamento do pavimento, modernização dos SAU e melhorias na limpeza da estrada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/03/2025

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS MIRA EFICIÊNCIA COM NOVAS SOLUÇÕES TECNOLÓGICAS

Adoção do gêmeo digital e de rede privativa 5G visam garantir mais controle, eficiência e previsibilidade nas operações

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O plano de instalação da rede privativa 5G prioriza áreas estratégicas do complexo santista, como a sede da Autoridade Portuária Ponto de Inspeção Naval e o Parque Valongo.
Foto: Divulgação/APS

O Porto de Santos (SP) avança em seu processo de transformação digital com a adoção de tecnologias inovadoras que prometem otimizar suas operações, visando maior eficiência, segurança e competitividade internacional. Para isso, a

Autoridade Portuária de Santos (APS) firmou recentemente dois convênios com o Itaipu Parquetec, um ecossistema de inovação focado em pesquisa e desenvolvimento. A parceria viabiliza a implantação de um gêmeo digital e de uma rede privativa 5G.

O gêmeo digital, cujo contrato foi publicado no Diário Oficial da União em 13 de fevereiro, é uma tecnologia que permite a criação de uma réplica virtual detalhada do canal de navegação e de grande parte da infraestrutura física do porto. Funciona como um “laboratório virtual”, onde é possível monitorar em tempo real o tráfego de embarcações, a movimentação de cargas e o uso dos berços de atracação. Além disso, o sistema possibilita a simulação de diferentes cenários operacionais, como a introdução de novas rotas ou mudanças logísticas, sem interferir nas atividades reais. Essa tecnologia contribui para a antecipação de problemas, a otimização de processos e a tomada de decisões mais ágeis e assertivas.

“A implementação do gêmeo digital levará o Porto de Santos a um novo patamar de inovação e eficiência. Com essa ferramenta, poderemos otimizar nossas operações e preparar o porto para os desafios do futuro”, destaca o presidente da APS, Anderson Pomini.



Segundo a Autoridade Portuária, o projeto será desenvolvido em etapas, começando pelo mapeamento detalhado dos objetos e edificações do porto, incluindo prédios estratégicos e a usina de Itatinga, com suas linhas de transmissão. Com base nessas informações, será criada a réplica virtual para acompanhamento e simulação de cenários operacionais.

A tecnologia dos gêmeos digitais já é utilizada em grandes portos ao redor do mundo, como Roterdã (Holanda), Houston (EUA) e Tianjin (China), trazendo ganhos expressivos em eficiência e sustentabilidade. Com essa iniciativa, o Porto de Santos se alinha às melhores práticas internacionais, reforçando seu compromisso com a modernização e a inovação.

Conectividade

A implantação da rede privativa 5G no Porto de Santos foi formalizada em 27 de janeiro, com um prazo de execução de 36 meses. Segundo Anderson Pomini, a tecnologia irá proporcionar maior largura de banda, menor latência e maior densidade de conexões, permitindo a transmissão de grandes volumes de dados em tempo real.

“Isso possibilitará avanços como a automação de processos logísticos, sistemas avançados de monitoramento e segurança, além da integração de dispositivos de Internet das Coisas (IoT), inteligência artificial e Indústria 4.0”, declarou.

De acordo com a APS, o plano de instalação prioriza áreas estratégicas do porto, como o Ponto de Inspeção Naval, a sede da Autoridade Portuária e o Parque Valongo. Além disso, serão realizadas Provas de Conceito para testar inovações como drones de vigilância aérea, câmeras e drones subaquáticos para inspeção de estruturas, além de sistemas automatizados de controle de acesso e segurança perimetral.

A adoção do 5G no Porto de Santos acompanha a tendência global de digitalização dos principais complexos portuários, como Hamburgo (Alemanha), Roterdã (Países Baixos) e Barcelona (Espanha), que já utilizam redes privadas para otimizar suas operações e aprimorar a eficiência logística.

Parceria

O desenvolvimento dessas soluções no complexo santista conta com o apoio do Itaipu Parquetec, um ecossistema de inovação localizado em Foz do Iguaçu, no Paraná. Com uma infraestrutura voltada para pesquisa e desenvolvimento tecnológico, o parque atua na formação de competências para a transição digital e energética, contribuindo para a modernização de setores estratégicos do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/03/2025

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP ENVIA PROJETO DE CONCESSÃO DAS TRAVESSIAS HÍDRICAS À ALESP

Medida visa modernizar o serviço com novas embarcações e melhorias nos terminais, sem reajustes nas tarifas

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Governo de São Paulo enviou à Assembleia Legislativa (Alesp) um Projeto de Lei que autoriza a concessão do Sistema de Travessias Hídricas, abrangendo balsas e embarcações utilizadas no transporte de veículos e passageiros em diferentes regiões do estado. O objetivo da medida é modernizar o serviço, tornando-o mais eficiente, seguro e sustentável.

Com a concessão, estão previstos investimentos de R\$ 1 bilhão ao longo do contrato, incluindo a renovação da frota com 48 novas embarcações, sendo algumas elétricas para reduzir emissões de carbono e aumentar a sustentabilidade ambiental. Além disso, melhorias estruturais serão realizadas nos terminais das travessias, garantindo mais conforto aos usuários.

O plano inclui a operação, manutenção e gestão de 14 linhas aquaviárias, distribuídas entre o litoral paulista, o Reservatório de Paraibuna e a Região Metropolitana de São Paulo. Entre as travessias mais movimentadas estão Santos-Guarujá e São Sebastião-Ilhabela, além de rotas essenciais para comunidades isoladas, como Cananeia-Ariri e Porto Natividade da Serra.

O modelo adotado será o de parceria público-privada (PPP), no qual a política tarifária será mantida sem reajustes nas passagens e sem alterações nas gratuidades vigentes. O governo arcará com 80% da remuneração da concessionária para garantir o equilíbrio financeiro do contrato.

Atualmente, o sistema transporta cerca de 11 milhões de passageiros e 10 milhões de veículos por ano. A expectativa é que o edital da concessão seja publicado no primeiro semestre de 2025, com o leilão e a assinatura do contrato ocorrendo no segundo semestre. O contrato terá duração de 20 anos e contemplará todas as travessias do estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/03/2025

REGIÃO SUDESTE - INSTRUTOR MORRE E ALUNO FICA FERIDO APÓS QUEDA DE AVIÃO EM SP

Acidente ocorreu em Peruíbe, na aldeia Awa Porungawa Dju. Sobrevivente foi resgatado e levado para hospital

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Após cerca de duas horas de trabalho dos bombeiros, o aluno foi retirado da estrutura da aeronave e transportado Samu ao Hospital Regional Jorge Rossmann, em Itanhaém

Um instrutor de voo morreu e seu aluno ficou ferido após a queda de uma aeronave de pequeno porte dentro de uma aldeia indígena, no bairro Gaivotas, em Peruíbe, no litoral de São Paulo, na tarde de domingo (9).

A aeronave, um Cessna 150J do Aeroclube de Itanhaém, prefixo PT-AKY, havia decolado do aeroporto da cidade às 17h16 para um voo de instrução. Às 17h42, foi registrado um alerta de emergência, e, dez minutos depois, o avião caiu dentro da aldeia Awa Porungawa Dju, localizada na Rua Mogi das Cruzes, em uma área próxima à divisa entre Peruíbe e Itanhaém. Não há registro de indígenas mortos ou feridos no acidente.

O Corpo de Bombeiros foi acionado imediatamente e deslocou cinco viaturas e 15 agentes ao local. No primeiro atendimento, os socorristas encontraram o instrutor de voo fora da aeronave, já sem vida, possivelmente arremessado no impacto da queda. O aluno, preso às ferragens, apresentava nível de consciência 12 na Escala de Coma de Glasgow, indicando confusão mental moderada e possível dificuldade para responder a comandos.

Os bombeiros iniciaram os trabalhos de desencarceramento utilizando equipamentos de corte e expansão para liberar a vítima das ferragens. Após cerca de duas horas, o aluno foi retirado da estrutura da aeronave e transportado pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) ao Hospital Regional Jorge Rossmann, em Itanhaém.

A Rede VOA, concessionária do Aeroporto de Itanhaém, confirmou em nota que a aeronave realizava um voo de instrução no momento do acidente e que estava em operação regular. A concessionária afirmou ainda que as autoridades competentes foram acionadas para apurar as causas da queda.

A Polícia Militar e a Defesa Civil de Peruíbe também prestaram apoio na ocorrência. As causas do acidente serão investigadas pelo Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 10/03/2025

REGIÃO NORDESTE - COMPANHIA BAIANA DE PESQUISA MINERAL DISCUTE PARCERIA COM CANADÁ

Vice-presidente da CBPM teve reunião com o ministro de Minas de Ontário durante o PDAC 2025
Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redebeneews.com.br



Está em análise a formalização de um Memorando de Entendimento entre a Bahia e Quebec, que pode fortalecer relações e impulsionar investimentos no setor mineral baiano. Foto: Divulgação

O vice-presidente da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM), Carlos Borel, participou de uma reunião com o ministro de Minas de Ontário, no Canadá, durante o evento anual promovido pela Associação de Prospectores e Desenvolvedores do Canadá (PDAC na sigla em inglês). Realizado em Toronto, o encontro, que contou também com a presença do presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo, teve como foco oportunidades de cooperação entre a província canadense e a Bahia.

Entre os temas debatidos, segundo Borel publicou em suas redes sociais, destacaram-se os investimentos de empresas canadenses no Estado, infraestrutura e ambiente de negócios, além de parcerias com universidades e centros de pesquisa. Também foi discutida a troca de experiências sobre os marcos regulatórios da mineração, especialmente no licenciamento ambiental.

Como resultado das tratativas, está em análise a formalização de um Memorando de Entendimento entre a Bahia e Quebec, medida que pode fortalecer as relações entre as regiões e impulsionar investimentos no setor mineral baiano.

Encontro

O PDAC 2025 é a Convenção Anual da Associação de Prospectores e Desenvolvedores do Canadá, reconhecida como o principal evento mundial de exploração mineral e mineração. Realizada entre os dias 2 e 5 deste mês, no Metro Toronto Convention Centre, em Toronto, a convenção reuniu aproximadamente 27.000 participantes de mais de 135 países.

O evento contou com mais de 1.100 expositores e 700 palestrantes, com uma plataforma para programação educacional, networking e discussões sobre investimentos no setor mineral.

A CBPM é a empresa estatal responsável pela pesquisa e desenvolvimento do setor mineral na Bahia. Criada em 1972, a CBPM atua na identificação de oportunidades minerais, promoção de investimentos e fomento da mineração sustentável no estado.

A companhia realiza estudos geológicos, incentiva parcerias com empresas privadas e universidades e busca atrair investidores nacionais e internacionais para o setor mineral baiano. Além disso, a CBPM desempenha um papel estratégico na geração de conhecimento geológico e na estruturação de projetos que impulsionam a economia da região.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 10/03/2025

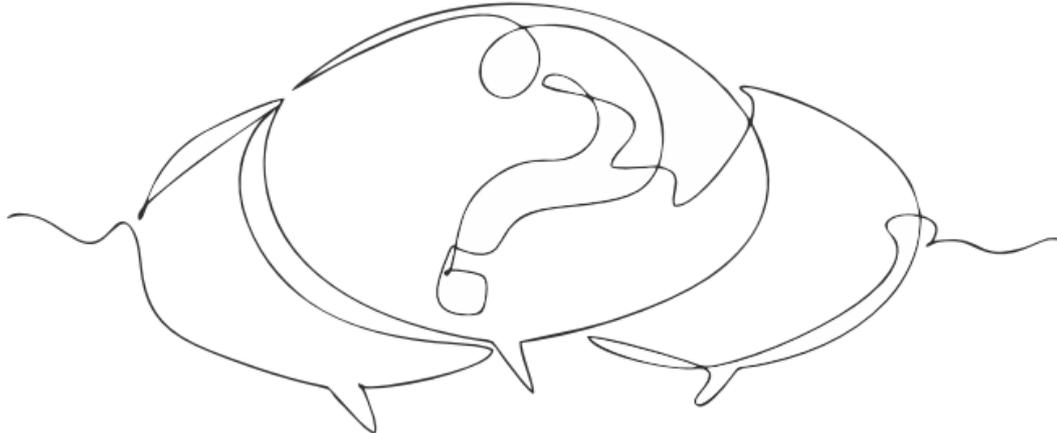
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ENQUADRANDO OS DEBATES SOBRE A AMAZÔNIA: BENEFICIÁRIOS E PERDEDORES



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



Quando participo de discussões sobre a infraestrutura para o Amazonas, o que acontece é um olhar de prioridade para outra região e não para a Amazônia. Da mesma maneira quando se discute o petróleo na costa do Amapá. A questão é sempre o que o outro ganha. Por exemplo, toda a discussão sobre dragagem na região da Foz do Madeira não é para o interesse central do Amazonas, mas sim para a garantia do escoamento da soja nacional para a exportação.

Os debates sobre a Amazônia seguem sendo enquadrados sob uma ótica de ocupação. Não se faz conta, não se faz análise em profundidade. Ignoram-se as pessoas, o meio-ambiente, os sistemas econômicos existentes e tudo o mais que há na região. As análises do Governo Federal, da mídia “nacional” olham apenas sob a perspectiva central. São raríssimos os momentos em que isso não acontece.

A forma é tudo. A mensagem que se passa é valiosa. Afinal, quem não quer “explorar as riquezas”? Pouco ou nada se fala de passivo. Fala-se apenas do ativo e do ganho. As perdas viram genéricas sobre o “risco”, “meio-ambiente” e são tipicamente depreciativas, questionando a necessidade de pensar neste detalhe. Onde estão os contrastes entre ganhos e perdas? Em discussões sobre perdas, apenas os opositores são mencionados com nomes genéricos, sem a apresentação de seus argumentos. Não há um contraste de ideias, apenas de princípios, com uma vantagem recorrente para o capital, independentemente de quem o defenda.

Quando participo de discussões sobre a infraestrutura para o Amazonas, o que acontece é um olhar de prioridade para outra região e não para a Amazônia. Da mesma maneira quando se discute o petróleo na costa do Amapá. A questão é sempre o que o outro ganha. Por exemplo, toda a discussão sobre dragagem na região da Foz do Madeira não é para o interesse central do Amazonas, mas sim para a garantia do escoamento da soja nacional para a exportação. A questão recorrente, que permanece no cerne das preocupações nacionais, é como melhorar a exportação dos nossos produtos agrícolas.

Simplesmente está fora da pauta a questão do problema da indústria do Amazonas ou do comércio da cidade de Manaus. Pessoas? Nem pensar. Quando se olhou para a seca nos dois últimos anos, a questão crucial é se teria eletroeletrônico em tempo para a Black-Friday. Não havia, nem há hoje, preocupação e ação claramente voltadas para a correção dos problemas de infraestrutura de Manaus. Por isso seguimos numa conversa sem fim no assunto da BR-319. O centro do problema não é o meio-ambiente, mas quem vai se beneficiar.

Há um enquadramento alternativo que proponho: vamos olhar quem são os beneficiários e quem são os perdedores de cada um dos projetos de infraestrutura ou grande porte na Amazônia. Quando estes beneficiários estiverem primariamente na região, a sua realização será desafiante ao extremo, tendo como consequência não fazer nada. Quando os benefícios forem para outros lugares do mundo, será observável a sua realização, sem muitas compensações.

Neste texto não explorarei o caminho para a mudança de cenário. Se o leitor conseguir começar a interpretar o enquadramento da Amazônia e das grandes questões de infraestrutura debatidas desta forma, teremos o objetivo alcançado. Isso talvez te faça repensar a questão da BR-319, das concessões de estradas e rios, do escoamento da soja ou da extração de petróleo. Olhar quem ganha, quem perde, quem se beneficia e demandar esta informação claramente podem ser transformadores.

Nas análises de projetos na Amazônia, os maiores beneficiários estão fora da região. O consenso é que os projetos não avancem ou enfrentem forte oposição, exceto quando os benefícios são externos. Vale lembrar que o Amazonas destina 17% do PIB para impostos, acima da média nacional de 15%, e as desigualdades regionais permanecem sem solução.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/03/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A SÉRIA SÉRIE: PRECISO EXPLICAR?



HUDSON CARVALHO

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

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

No momento de grandes e rápidas mudanças em que vivemos, Valores (o conceito, por isso agora uso “V” maiúsculo), que formam a base de comportamento das pessoas e do funcionamento da sociedade, é o que mais tem sido deixado em segundo plano.

“O óbvio é aquilo que ninguém enxerga, até que alguém o expresse com simplicidade”

Khalil Gibran, escritor libanês-americano

Há algum tempo venho fazendo uma brincadeira no LinkedIn que está se tornando algo estimulante, para mim, com o passar do tempo. Nutro enorme respeito por essa rede social, sentimento que é maior ainda por cada um dos meus 30.000 contatos e quase 32.000 seguidores. Então, o que chamo de brincadeira é, na verdade, algo muito sério.

Dois ingredientes, antes de seguirmos. Primeiro, que o motivo de fazer essas publicações é a minha constatação pessoal que a percepção do óbvio não é comum a todos. O óbvio para uns pode ser algo completamente ignorado e sem valor para o outro. Aliás, no momento de grandes e rápidas mudanças em que vivemos, Valores (o conceito, por isso agora uso “V” maiúsculo), que formam a base de comportamento das pessoas e do funcionamento da sociedade, é o que mais tem sido deixado em segundo plano. Em seguida, que a reação das pessoas que acessam os posts é muito mais qualitativa do que quantitativa. O número de acessos não é enorme, mas as reações e os comentários são para lá de interessantes.

O nome da brincadeira – uma sequência de posts – é Séria Série: Precisa Explicar? (que você vai encontrar mais facilmente acessando #seriaserie ou #precisaexplicar).

Essas publicações somam atualmente cerca de 40. Separei as “Top 8”, aquelas oito que mais obtiveram reações. Algumas são frases, outras imagens, as quais coletei de várias fontes diferentes. Nenhuma delas é de minha autoria. Vamos lá:



1) “Gente sincera não fala tudo que pensa. Pessoas sinceras falam o necessário com sabedoria”. A frase vem acompanhada de figura de um papagaio tagarelando fortemente no ouvido de uma coruja impávida. Praticamente autoexplicativa, mas me lembra a necessidade imperiosa de ouvir mais do que falar (sem isso, qualquer aprendizado fica prejudicado). Me lembra também a enorme quantidade de “especialistas no tema” que somos obrigados a ouvir, a maioria deles com pouco ou nenhum conteúdo. Esse me parece ser o ponto chave: “sabedoria” – para que possamos falar quando necessário- cria-se com o repetido estudo de um tema, aliado a nossa capacidade de tirar conclusões. E revê-las continuamente;

2) A seguinte é um desenho de duas crianças. Um menino deitado de bruços, com o queixo apoiado nas mãos, assistindo a algo no computador. E uma menina sentada lendo um livro. Atrás de ambos, suas imaginárias sombras. A do menino, um simples e apagado retângulo cinza. A da menina, um mundo de imaginação, com pessoas, animais e castelos, mostrando o poder dos livros e da leitura. É forte, está intimamente ligado à questão da falta de sabedoria de nossos tempos e nos lembra que não podemos deixar a educação de nossas crianças por conta das redes sociais;

3) “A honestidade é um presente caro. Não espere isso de pessoas baratas”. Forte, não?! Tenho certeza de que você entendeu, sem que eu precise acrescentar uma única palavra. Essa postagem tem uma similar frase de Charlie Munger, bilionário norte-americano, que remete ao mundo dos negócios, e diz: “Bons negócios são negócios éticos. Um modelo de negócios que depende de trapazas está fadado ao fracasso”. Conceito assimilado;

4) A próxima remete à disciplina, persistência e liderança, um dos meus temas preferidos: “Todo mundo quer ser o leão, ... até precisar entrar na selva e fazer o que o leão faz.”. É preciso coragem para “ser leão”. Falando em leões e liderança, lembro que eles caçam em grupos, trabalham em equipe, o que me remete à frase que terminou a apresentação da escuderia Mercedes-AMG na apresentação dos carros de Fórmula 1, neste ano: “Every Dream Needs a Team” (Todo sonho precisa de uma equipe). Leitura feita;

5) Sobre liderança, há também um outro post com frase de Winston Churchill que diz: “A diferença entre os humanos e os animais é que os últimos nunca permitem que um estúpido lidere a manada”. É Churchill, é forte, mas nós também não devemos permitir;

6) Outra que fez bastante sucesso foi escrita pelo imperador romano Marco Aurélio, autor do famoso livro Meditações: “Se for suportável, então suporte. E pare de reclamar.” Todos nós temos problemas. Todos os dias. Entenda por que aconteceram e siga para a solução;

7) Uma das minhas preferidas não é uma frase. Um desenho apenas. De um homem tentando segurar um dos ponteiros de um enorme relógio. O tempo não para. O ontem e o amanhã não nos pertencem. Só vivemos de verdade o momento presente. Carpe Diem, ou, Aproveite o Dia;

8) Enquanto aproveita o dia, pegue carona na frase que mais teve compartilhamentos: “Não facilite a vida dos outros se tiver que dificultar a sua”. Óbvio que devemos ajudar aos outros, na máxima extensão possível, mas há um limite para isso.

Entendo que deveriam ser óbvias, cada uma delas. Mas como escrevi acima, não são. Nem para mim.

Costumo incluir nos posts a seguinte expressão, que vou compartilhar com você, por aqui também: Mais uma da Séria Série: Precisa explicar? Mas, SE precisar, podemos CONVERSAR. Estou por aqui.

NO MOMENTO DE GRANDES E RÁPIDAS MUDANÇAS EM QUE VIVEMOS, VALORES (O CONCEITO, POR ISSO AGORA USO “V” MAIÚSCULO), QUE FORMAM A BASE DE COMPORTAMENTO DAS PESSOAS E DO

FUNCIONAMENTO DA SOCIEDADE, É O QUE MAIS TEM SIDO DEIXADO EM SEGUNDO PLANO

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/03/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

MINAS E ENERGIA ESTUDA USAR FUNDO DO PRÉ-SAL PARA ALIVIAR TARIFAS DE ENERGIA ELÉTRICA

Aplicação de recursos públicos para pagar subsídios foi mencionado por ministro Alexandre Silveira, mas sofre resistências na Fazenda

Por Ivan Martínez-Vargas — Brasília



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

Auxiliares do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, estudam usar recursos do Fundo Social do Pré-Sal para financiar parte dos subsídios das contas de luz e reduzir as tarifas. O Fundo, que recebe recursos advindos da exploração de petróleo, teve sua regulamentação modificada na semana passada por uma medida provisória que flexibilizou a destinação dos recursos.

O plano do Ministério de Minas e Energia (MME) ainda é embrionário, mas deve encontrar resistência do Ministério da Fazenda, que tem se posicionado contra gastos fora do arcabouço fiscal. O tema sequer é de conhecimento de toda a equipe econômica. A Secretaria de Política Econômica, por exemplo, afirmou desconhecer a proposta. A parte da equipe econômica que sabe dos planos do MME afirma que é uma medida cujo debate ainda é incipiente e ressalta que uma despesa bilionária iria exigir cortes em outras áreas.

Em entrevista ao GLOBO publicada na sexta-feira, o ministro Silveira afirmou que governo enviará ao Congresso Nacional até maio um projeto de lei que estabelece uma reforma nas diretrizes do setor elétrico. A ideia de Silveira é incluir nessa proposta o uso de recursos públicos para bancar parte dos subsídios que hoje são pagos pelos consumidores nas contas de luz por meio da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE).

Com isso, seria possível reduzir as tarifas em um momento de baixa popularidade da gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o que traria apelo político dentro do governo. Na avaliação do MME, a tarifa de energia tem limitado o poder de compra de consumidores de baixa renda. Neste ano, a previsão é de que os consumidores arquem com R\$ 36,5 bilhões de incentivos para usinas eólicas e solares, irrigação e redução tarifária para baixa renda. Isso representa, em média, quase 15% do total pago na conta de luz.

Procurados, o MME e o Ministério da Fazenda não se manifestaram.

O fundo social reúne receitas do pré-sal, como a venda do óleo que cabe à União. Uma das medidas estudadas pelo MME para viabilizar o corte da tarifa é o uso de R\$ 20 bilhões do Fundo Social do

Pré-Sal para financiar a redução tarifária, diz uma pessoa familiarizada com o tema. De acordo com estimativas do TCU, entre 2024 e 2032, o Fundo Social receberia cerca de R\$ 930 bilhões.

Nesta semana, Lula enviou ao Congresso uma medida provisória que flexibilizou a destinação dos recursos do fundo, criado em 2010. Assinada pelos ministros Fernando Haddad (Fazenda) e Rui Costa (Casa Civil), o texto atendia a uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), que pedia uma regulamentação sobre como o montante do fundo deve ser gasto.

Segundo o texto da MP, metade do montante é carimbado para ações voltadas à educação pública. A medida provisória adicionou entre as demais áreas que podem receber recursos do Fundo: a mitigação dos efeitos de mudanças climáticas, o "enfrentamento das consequências sociais e econômicas de calamidades públicas", ações de infraestrutura social, e da habitação de interesse social. Já estavam previstos em lei projetos das áreas de cultura, esporte, saúde pública, ciência e tecnologia e meio ambiente.

A MP flexibiliza ainda o uso de aproximadamente R\$ 20 bilhões do Fundo para uso em etapas, dentro das regras fiscais. Na visão do MME, a redução da tarifa de energia poderia se enquadrar em uma ação de "infraestrutura social" e poderia acessar esses recursos.

O que integrantes da equipe econômica rejeitam em relação às pretensões do MME é qualquer manobra para gastar recursos do Fundo fora do arcabouço fiscal e da meta de déficit zero. Dessa forma, esse gasto iria exigir o corte de outras despesas – mas trata-se de um valor elevado para ser absorvido em despesas discricionárias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/03/2025

HADDAD DIZ QUE MEDIDA PROVISÓRIA QUE CRIA NOVO CONSIGNADO PRIVADO SERÁ PUBLICADA NESTA SEMANA

Projeto para isenção do Imposto de Renda será enviado depois, de acordo com o ministro
Por Thaís Barcellos — Brasília



Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, fala com a imprensa após reunião com o presidente Lula no Palácio do Planalto — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta segunda-feira que o governo Lula vai editar ainda nesta semana a medida provisória (MP) que cria a nova modalidade de crédito consignado privado. Técnicos do Executivo e dos bancos estão trabalhando no sistema.

Após a posse de Gleisi Hoffmann na Secretaria de Relações Institucionais e de Alexandre Padilha na Saúde, Haddad disse também que o envio ao Congresso do projeto de isenção do Imposto de Renda ficará para depois do envio da MP do consignado privado. Esse projeto trará o aumento da faixa de isenção do IR para R\$ 5 mil mensais.

O governo deve enviar ao Congresso Nacional o novo formato do consignado privado sem nenhuma limitação dos juros que poderão ser cobrados.

A medida atende o pleito dos bancos e contraria o ministro do Trabalho, Luiz Marinho, que queria um desenho nos moldes do consignado do INSS.



A proposta que será enviada pelo governo deve conter apenas o "básico" para operacionalização da modalidade a partir da base de dados do eSocial, sistema do governo em que as empresas registram as informações de seus funcionários com carteira assinada, público-alvo da modalidade.

A discussão do governo sobre o uso do FGTS como garantia e sobre possíveis mudanças no empréstimo com antecipação do saque aniversário vai continuar de forma apartada. A tendência, porém, é de que a modalidade seja mantida, com uma limitação do número de anos que o trabalhador poderá comprometer de seu fundo.

O empréstimo consignado permite o desconto das mensalidades diretamente na folha de pagamento, o que reduz o risco de inadimplência para os bancos e permite uma taxa de juros mais baixa. Essa modalidade, porém, é pouco usada no setor privado, sendo mais comum no setor público e entre aposentados do INSS, em que a garantia é o pagamento pelo Estado.

A carteira de consignado privado terminou 2024 em R\$ 39,7 bilhões, contra R\$ 270,8 bilhões do INSS e R\$ 365,4 bilhões do funcionalismo público. O juro médio, por sua vez, é bem mais elevado. Em dezembro de 2024, estava em 40,8% ao ano contra 23,8% do consignado dos servidores públicos e 21,9% do INSS, que tem teto mensal.

A ideia do governo é destravar o crédito consignado privado por meio do eSocial. Com informações centralizadas sobre os trabalhadores, a proposta busca conceder uma garantia mais firme para os bancos, que poderão ajustar a análise de risco. O crédito seria oferecido na plataforma do eSocial, onde os trabalhadores poderiam comparar as taxas de cada banco.

A proposta foi apresentada pelo presidente Lula aos principais banqueiros do país no fim de janeiro. Atualmente, as instituições financeiras têm dificuldade de oferecer a linha de crédito, porque o público-alvo é bastante pulverizado e diverso, com diferentes tipos e tamanhos de empresa, além do próprio risco do cliente final.

Além disso, a oferta depende de convênios bilaterais com as empresas empregadoras. Quando o funcionário é demitido, tem dificuldade de migrar o empréstimo.

Com a reformulação, estimativas da Federação Brasileira de Bancos (Febraban) apontam que o saldo atual de crédito consignado do setor privado poderia triplicar e chegar a R\$ 120 bilhões.

Para os bancos, contudo, para que a modalidade dê certo é preciso que não haja limitação para a cobrança de juros, justamente porque o perfil de risco dos trabalhadores com carteira assinada destoa muito. Os executivos também defendem que a oferta da modalidade não se restrinja à plataforma do governo, mas ocorra também por meio dos canais próprios de cada instituição.

Na semana passada, o presidente do Bradesco, Marcelo Noronha, disse que o teto de juros pode limitar o avanço desse tipo de empréstimo. (<https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2025/02/07/teto-de-juros-para-consignado-privado-pode-limitar-avanco-desse-tipo-de-emprestimo-diz-ceo-do-bradesco.ghtml>)

Fonte: O Globo - RJ
Data: 10/03/2025

MINISTRO DA AGRICULTURA MINIMIZA FALA DE LULA SOBRE 'ATITUDES DRÁSTICAS' PARA CONTER ALTA DOS ALIMENTOS: 'NÃO SERÁ PRECISO'

Em entrevista à GloboNews, o ministro assegurou que não serão tomadas medidas pirotécnicas, como uma intervenção artificial nos preços, por exemplo.

Por Geralda Doca — Brasília

Após o presidente Lula afirmar que o governo tomará "atitudes drásticas" caso o preço dos alimentos não caia, o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, descartou a adoção do que chamou de "medidas ortodoxas" para conter alta da inflação. Em entrevista à GloboNews, o ministro assegurou que não

serão tomadas medidas pirotécnicas para reduzir a inflação dos alimentos, como uma intervenção artificial nos preços, por exemplo.



Ministro Carlos Fávaro na CPI do MST — Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

Em viagem a Minas Gerais, Lula se referia ao preço do café e do ovo, que segundo ele, estão muito caros. Ao discursar em um evento do Movimento dos Trabalhadores Sem-Terra (MST), o presidente disse que o governo tem tentado buscar uma solução "pacífica", mas se não for possível, tomará "atitudes mais drásticas porque o que interessa é levar a comida barata para o prato do povo brasileiro".

Pouco depois, na entrevista à GloboNews, Fávaro minimizou a declaração do presidente e disse que isso não será necessário.

— Nós editamos as medidas sem nenhum tipo de pirotécnia. Eu quero crer que não será preciso nenhum tipo de medidas heterodoxas, em hipótese alguma. Mas é bom dizer que governos em geral estão tomando medidas heterodoxas, um governo progressista como o do presidente Lula preferiu e prefere medidas normais, que podem ser tomadas — disse o ministro, acrescentando que com a colheita de uma grande safra, medidas adotadas, como reduzir a zero impostos de importação sobre nove itens da cesta básica e esforço conjunto os preços vão cair nas gôndolas dos supermercados.

Segundo o Fávaro, se Lula tivesse o mesmo perfil do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, talvez estivesse tomado medidas, como corte de cotas e taxaço e "não o fez porque sabe que não vai dar certo". Ele afirmou que o governo optou por ouvir todos os elos da cadeia produtiva.

Fávaro reiterou que os governadores que ainda cobram ICMS sobre os produtos da cesta básica serão chamados para seguirem o exemplo do governo federal, que zerou os tributos para esses produtos.

— Haverá um chamamento. Tenho certeza de que os governadores que ainda cobram terão sensibilidade — disse o ministro.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 10/03/2025

TARIFAS DA CHINA EM RETALIAÇÃO A MEDIDAS DE TRUMP ENTRAM EM VIGOR

Produtos agrícolas que deixarem os EUA a partir de hoje serão taxados em patamares entre 10% e 15%

Por The New York Times — Pequim

O governo chinês começou, nesta segunda-feira, a impor tarifas sobre muitos produtos agrícolas dos Estados Unidos, para os quais a China é o maior mercado externo. Essa é a mais recente escalada na disputa comercial entre as duas maiores economias do mundo.

Pequim anunciou as tarifas na semana passada, logo após o presidente Donald Trump aumentar as tarifas sobre produtos chineses pela segunda vez desde que assumiu o cargo em janeiro. As tarifas chinesas incluirão uma taxa de 15% sobre produtos dos EUA, como frango, trigo e milho, além de 10% sobre itens como soja, carne suína, carne bovina e frutas.

Pequim afirmou que mercadorias que já haviam sido enviadas antes de segunda-feira e importadas até 12 de abril não estariam sujeitas às novas tarifas. Como culturas como soja, trigo e milho, em particular, tendem a ser transportadas por via marítima, isso significa que os funcionários da



alfândega chinesa na verdade cobrarão poucas tarifas até que as remessas cheguem à China após deixarem os Estados Unidos na segunda-feira ou mais tarde.

Um porta-voz do Congresso Nacional do Povo, a sessão legislativa anual da China, declarou na semana passada que as tarifas mais recentes de Trump “desestabilizaram a segurança e a estabilidade das cadeias globais de produção e fornecimento.”

O governo chinês também anunciou que estava bloqueando 15 empresas dos EUA de comprarem produtos chineses sem uma permissão especial, incluindo um fabricante de drones que fornece para o exército americano. Além disso, afirmou que estava impedindo outras 10 empresas dos EUA de fazerem negócios na China.

Trump impôs uma tarifa de 10% sobre quase todas as importações da China no início de fevereiro e elevou a taxa para 20% na semana passada. Ele afirmou que as medidas foram, em parte, para pressionar a China a reduzir o fluxo do opioide fentanil para os Estados Unidos.

Na última terça-feira, Trump também impôs tarifas de 25% sobre o Canadá e o México, embora tenha suspenso muitas dessas taxas abruptamente dois dias depois.

Ele adicionou tarifas de 20% sobre aproximadamente US\$ 440 bilhões em bens chineses importados anualmente pelos Estados Unidos. A tarifa média dos EUA sobre produtos chineses afetados agora está em 39%, comparada aos 3% no início do primeiro mandato de Trump, há oito anos. Fora China, Canadá e México, os EUA aplicam tarifas médias de cerca de 3% sobre a maioria dos países.

Apesar das recentes escaladas na guerra comercial entre EUA e China, ambos os lados indicaram que podem estar abertos a um acordo. Na semana passada, o ministro do Comércio da China disse a jornalistas que convidou seu homólogo americano e o representante comercial dos EUA para uma reunião. No mês passado, Trump afirmou que um novo acordo comercial com a China era “possível.”

As tarifas desta segunda-feira não são a primeira retaliação da China às ações comerciais de Trump nas últimas semanas. Após o presidente impor tarifas de 10% no início de fevereiro, a China anunciou que taxaria gás natural, carvão e equipamentos agrícolas comprados dos Estados Unidos.

Entretanto, os EUA têm mais alvos em uma guerra comercial, pois os americanos compram muito mais produtos da China do que os chineses compram dos americanos. Isso permitiu que os Estados Unidos superassem a China com relativa facilidade após o país asiático impor tarifas retaliatórias sobre bens dos EUA no primeiro mandato de Trump.

A China também enfrenta diversos problemas econômicos, incluindo o enfraquecimento dos investimentos estrangeiros e as consequências da crise no setor imobiliário.

Ainda assim, o país tem outras ferramentas para administrar o conflito comercial. No passado, reduziu impostos para empresas chinesas exportadoras para os EUA, permitindo-lhes baixar os preços e amenizar o impacto das tarifas americanas.

Empresas chinesas também transferiram a montagem final de seus produtos para países como Vietnã e México, que mantêm relações comerciais relativamente livres com os Estados Unidos nas últimas décadas. No entanto, Trump tentou fechar essa brecha ameaçando impor tarifas ao México.

Além disso, companhias chinesas exploraram a chamada regra de minimis, que isenta de tarifas pacotes com valor inferior a US\$ 800. Trump tentou reprimir essa prática, mas a implementação da medida se mostrou complexa, levando-o a suspender a iniciativa em grande parte.

ALCKMIN ADMITE DIFICULDADE DE GOVERNADORES REDUZIREM ICMS DE ALIMENTOS: 'ENTENDEMOS A REALIDADE DE CADA ESTADO'

Estados cobram que governo federal ajude com compensação financeira
Por Karolini Bandeira — Brasília



O vice-presidente Geraldo Alckmin — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O vice-presidente Geraldo Alckmin reconheceu a resistência de governadores ao pedido do governo federal para que estados zerem a alíquota do ICMS sobre itens da cesta básica, a fim de reduzir os preços de alimentos.

Em entrevista à Rádio CBN nesta segunda-feira, Alckmin afirmou que o governo entende "a realidade de cada estado" e que não será preciso zerar o ICMS sobre todos os itens:

— Nós entendemos a realidade de cada estado, por isso não é obrigatório, é uma proposta. E também não precisa zerar tudo. Não posso reduzir todos os ICMS? Mas posso de um produto, de outro... o que puder, ajuda.

Na última quinta, o governo anunciou um conjunto de medidas para tentar conter a alta dos preços dos alimentos. A principal linha de ação é zerar o imposto de importação sobre diferentes produtos, como carne, café e açúcar, milho, óleo de cozinha e azeite.

O vice-presidente declarou que os resultados do conjunto de medidas não serão vistos pelo consumidor de forma imediata.

— Isso não é em 24 horas — disse.

Dentro do pacote, o governo também vai pedir aos estados que reduzam o ICMS para a cesta básica, o que não agradou governadores.

Para estados em situação fiscal ruim, como Rio Grande do Sul e Minas Gerais, a medida ampliaria ainda mais o problema.

Conforme mostrou o GLOBO, os governos estaduais afirmam que estão fazendo as contas de quanto a medida custaria em renúncia fiscal, mas cobram que o governo federal ajude com uma compensação financeira, caso a isenção de ICMS se torne realidade.

Seis estados já isentam ou reduziram o ICMS da cesta básica: Amazonas, Ceará, Maranhão, Piauí, Rio de Janeiro e São Paulo.

'Tarifaço' de Trump

Questionado sobre a resposta do governo brasileiro sobre a ampliação de tarifas do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, a alguns países (entre eles, Brasil), Alckmin afirmou que o governo buscará "aprofundar a relação com os Estados Unidos".

— O maior parceiro comercial do Brasil é a China, mas o maior investidor no Brasil são os Estados Unidos — reforçou. — O Brasil não é problema para os Estados Unidos. Os Estados Unidos têm um grande déficit de balança comercial, ele importa mais que exporta. Mas não é o caso do Brasil.

A partir desta semana, haverá reuniões técnicas entre representantes dos governos do Brasil e dos EUA para buscar um acordo que evite prejuízos às exportações brasileiras de aço e alumínio. Segundo o Itamaraty, Vieira e Greer fizeram um balanço positivo sobre o comércio bilateral.

Assim que voltou à presidência, Trump anunciou que, a partir deste mês, as compras de siderúrgicos e alumínio de todos os países, incluindo o Brasil, terão uma tarifa de 25%.

Além disso, o governo americano informou que vai aumentar tarifas de importação de produtos com imposto maior do que o pago ao chegar nos EUA. Um exemplo é o etanol, que tem uma tarifa de 18% no Brasil e 2,5% nos EUA.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/03/2025

‘INDÚSTRIAS AINDA USAM MUITA LENHA NO BRASIL’, AFIRMA CEO DA ENERGISA

Descendente dos fundadores do grupo de geração e distribuição de energia de 120 anos, Ricardo Botelho diz ver o gás natural como decisivo para a transição energética

Por Bruno Rosa



O CEO da Energisa, Ricardo Botelho — Foto: Gabriel de Paiva / Agência O Globo

Elétrons, moléculas e bytes. É assim que Ricardo Botelho, CEO do Grupo Energisa, resume a estratégia da empresa de geração e distribuição de energia que atua em 11 estados, com destaque para as regiões Norte e Centro-Oeste. A companhia vem diversificando sua atuação e absorvendo novas tecnologias, como a inteligência artificial (IA). Interessado em dados e inovações, Botelho aposta no gás natural como um degrau da transição energética no Brasil, podendo substituir a lenha que ainda é usada em indústrias.

Em entrevista ao GLOBO, ele admite que as distribuidoras têm um desafio grande para manter o fornecimento de energia em meio às mudanças climáticas.

Para o executivo, a busca por redes de distribuição mais resilientes a tempestades impulsionará um superciclo de investimentos no setor, mas faltam um plano nacional e mudanças na regulação. Botelho, da quarta geração da família fundadora do negócio, comanda a Energisa em um momento emblemático: a companhia completou 120 anos no mês passado.

O Brasil tem enfrentado ondas de calor. As empresas de energia estão conseguindo se adaptar a esses efeitos das mudanças climáticas?

O grande problema da onda de calor é o choque com uma frente fria, que provoca muitos ventos, raios e tempestades. Isso não é bom para o sistema de distribuição. O mundo inteiro tem estabelecido diretrizes para aumentar a resiliência das redes, uma vez que já vivemos extremos climáticos.

Precisamos avaliar se está sendo feito investimento suficiente para modernizar e criar mais resiliência nas redes (no Brasil). A discussão passa por políticas públicas e por uma orientação para a modernização das redes. Depende de sinais que são dados pelo regulador e pelo governo. Esse tema tem avançado um pouco, mas ainda precisa evoluir mais.

Avançar de que forma?

Precisamos analisar o modelo atual do setor e verificar se as empresas têm sustentabilidade econômica suficiente para realizar investimentos em resiliência. No setor elétrico, os investimentos



feitos ao longo de um ciclo de cinco anos só são reconhecidos no quinto (os valores aportados são usados para calcular a tarifa).

Defendemos que haja reconhecimento dentro do próprio ciclo tarifário. Se as empresas não tiverem capacidade financeira, fica difícil alocar recursos, já que esses investimentos não trazem receita adicional. Alguns países criaram fundos especiais para esse fim e estabeleceram diretrizes para que esses investimentos sejam reconhecidos com antecedência.

Que tipo de investimento aumentaria a resistência de redes, evitando blecautes?

Trata-se de reforçar o sistema para situações de emergência. Um exemplo é a medição eletrônica, que permite acompanhar o consumo e gerar sinais econômicos para um uso mais eficiente da energia. Quando há uma enchente, uma subestação essencial pode ficar submersa, desligando praticamente uma cidade inteira.

Esses investimentos são ainda mais complexos de serem considerados, como a realocação de uma subestação para um local mais seguro. Também inclui o alteamento da subestação, elevando os componentes a uma altura que os proteja de enchentes. São medidas que antes não eram adotadas. Há uma necessidade de reconhecer investimentos voltados exclusivamente para a qualidade do serviço.

Como isso pode ser feito?

É fundamental a criação de um plano nacional em que o regulador e as empresas identifiquem os pontos que precisam ser reforçados para garantir maior resiliência ao sistema elétrico. Esse seria um plano específico, seguindo uma tendência global, já adotada por diversos países. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) precisa tornar essa questão explícita nos contratos de concessão e regulamentar essa matéria.

Ainda há um caminho a ser percorrido, mas esse debate já está em curso. Estamos entrando em um superciclo de investimentos no setor de energia em todo o mundo, buscando maior robustez para as redes elétricas. O sistema está sob estresse não apenas pelo crescimento acelerado da demanda, mas também pelos desafios impostos pelas mudanças climáticas.

Outro ponto crítico é a crescente complexidade na gestão das redes. A expansão da geração distribuída (placas solares nos telhados) tem alterado os fluxos dentro das redes, e parte da modernização do setor será essencial para acomodar essa nova realidade. Por isso, as distribuidoras precisam ter um mandato claro para ordenar melhor esses fluxos. Por fim, a administração da intermitência das fontes renováveis, como eólica e solar, é outro desafio que precisa ser tratado.

A Energisa vai investir R\$ 6,2 bilhões neste ano. As questões climáticas impactaram esse plano?

Desse total, R\$ 5,5 bilhões serão destinados à distribuição, sendo que 42% serão para a expansão da rede. Estamos atuando na região do Brasil que mais cresce em demanda e em extensão de rede, atendendo áreas no Centro-Oeste e no Norte, especialmente na Amazônia, onde ainda há um grande território a ser conectado.

Essas regiões representam nossa nova fronteira de crescimento. Atualmente, conectamos cerca de 300 mil novos clientes por ano e já contamos com 8,8 milhões na distribuição. Há demanda crescente por mais redes. A quantidade de ar-condicionado vendida neste país em 2024 é surpreendente. É um crescimento de demanda futura.

A empresa pretende manter esse ritmo de investimento nos próximos anos?

Quando falo de superciclo de investimentos, estamos tentando capturar as oportunidades que aparecem. Olhamos a energia em um contexto entre elétrons, moléculas e bytes. Nosso negócio é energia em toda sua cadeia de valor. Por isso, abrimos uma frente de gás natural, que é um combustível de transição energética.



Enquanto a eletrificação não se expande mais, as indústrias pesadas vão depender de fontes fósseis. Não existe alternativa viável hoje. E a transição energética pode ser feita com o gás. Além disso, o gás pode ajudar a combater o desmatamento da caatinga, porque se usa muita lenha no Brasil.

Mas há muitas empresas que ainda usam lenha?

Ainda é um combustível muito usado no Brasil. Estamos em fase de implementação de um projeto para substituir a lenha de um polo gesso de Araripina, no oeste de Pernambuco. Haverá uma economia e ainda deixará de se desmatar a caatinga. As indústrias utilizam muita lenha no Brasil. E nem sempre essa lenha vem de fonte certificada, gerando crimes ambientais. Compete às empresas de distribuição de gás estudar a viabilidade, se há demanda suficiente para puxar uma rede ou criar sistemas isolados.

Como a Energisa ampliará sua presença no mercado de gás?

O gás compete com outras fontes, como eletricidade, lenha e óleo combustível. Há um grande espaço para o gás em diversas indústrias, como a siderúrgica. E o país tem grandes reservas de gás, como nas bacias de Santos e Campos, além de descobertas no Nordeste. Há ainda um grande potencial para ampliar o uso do gás na frota de caminhões, que hoje é movida a diesel. Eletrificação não faz muito sentido para frotas pesadas por conta da extensão dos trajetos e do tempo de carregamento de baterias. Por isso, usar gás natural ou biometano é uma saída. Estamos trabalhando para criar e aumentar essa demanda.

Além do gás, a companhia mira em outros segmentos?

Lançamos uma iniciativa em Santa Catarina para produzir biofertilizantes. A unidade recebe os resíduos (de atividades rurais), produz uma compostagem e devolve ao campo, substituindo o fertilizante sintético nitrogenado por um natural, orgânico.

E parte desses resíduos é transformada em biogás, depois tratada e transformada em biometano (similar ao GNV). Nós vendemos para a indústria, por exemplo, que precisa abater suas emissões também. Vamos produzir 30 mil metros cúbicos por dia de biometano em Santa Catarina. E temos interesse em replicar esse modelo. Há espaço em todo o país para uma base de negócios que seja significativa para o grupo.

Como avalia as mudanças que ocorrerão com o mercado livre de energia?

Temos trabalhado para entender os modelos comerciais e a forma de atuar no mercado livre. Hoje, metade da atuação da geração distribuída ocorre fora das nossas áreas de concessão. E, quando os 95 milhões de consumidores do Brasil forem livres (para escolher sua distribuidora de energia), a Energisa certamente tem que estar presente, participando não só como provedora de redes, mas também de energia. Queremos estar sempre com o cliente no nosso centro. Não vamos abdicar dessa relação que construímos durante 120 anos.

Com a empresa chegando aos 120 anos, como olhar para o futuro e investir em tecnologia?

Não tem como operar uma rede sem digitalização, IA e automação. A tecnologia permite usar dados e extrair mais informações para atender melhor o cliente e aumentar a eficiência. Temos uma orientação estratégica para aplicações de IA e para o uso de dados de forma massificada.

Ainda nem arranhamos a superfície das possibilidades de uso de dados. A tecnologia pode ajudar na previsão de compra de materiais, da própria demanda por energia, levando em consideração as variações climáticas e até o perfil de crédito do cliente. Estamos fazendo bastante experimentação em IA generativa no call center.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/03/2025

‘PETROBRAS DEVERIA DESISTIR DA ENERGIA LIMPA’, PROVOCA ASWATH DAMODARAN, UM DOS ‘GURUS’ DAS FINANÇAS CORPORATIVAS

Professor da escola de negócios Stern, na Universidade de Nova York, lança livro no Brasil
Por Rennan Setti



Maior autoridade do mundo em “valuation” de empresas, Aswath Damodaran é autor de “O ciclo de vida corporativo” (Intrínseca) — Foto: Jason Koerner/Getty Images via AFP/15-02-2022

Recém-nascidos, crises de meia-idade, busca pela eterna juventude e reencarnação. Não parece, mas esses são alguns dos temas discutidos no mais novo livro Aswath Damodaran, a maior autoridade do mundo em “valuation” — a técnica para determinar o valor justo de uma empresa. Em “O ciclo de vida corporativo” (Intrínseca), o professor da Stern, escola

de negócios da Universidade de Nova York, traça um paralelo entre a trajetória das companhias e as etapas da vida humana, do nascimento à velhice.

Em conversa exclusiva com a coluna, o autor indiano radicado nos EUA afirmou que um dos erros capitais das corporações é mentir a idade — e gastar fortunas tentando voltar a ser jovem. Conhecedor do mercado acionário brasileiro, o especialista avalia que o governo brasileiro estrangula a ascensão de novos negócios inovadores ao proteger “joias da coroa” corporativas.

Crítico do conceito ESG, Damodaran também criticou os planos da Petrobras para a transição energética, sustentando que a companhia deveria desistir de projetos de energia limpa. Questionado sobre o que a estatal deveria fazer para se preparar para o fim do petróleo, o professor foi categórico:

— Devolver o dinheiro aos acionistas, como o BNDES, e deixar que eles invistam em novas empresas.

Leia abaixo uma versão editada e condensada da entrevista.

Por que comparar empresas com o ciclo de vida humano?

Estamos rodeados de empresas fazendo exatamente o que fazemos quando envelhecemos. Querem ser jovens novamente, gastam muito dinheiro com consultores, banqueiros e aquisições assim como gastamos com lifting e academia. E adivinha só? Envelhecem de qualquer maneira.

O que define cada estágio?

Em empresas muito jovens, tudo é sobre potencial e futuro, mas com uma mortalidade muito alta. O objetivo é sobreviver. Quando a empresa é adolescente, o potencial começa a ser avaliado. Ela tem que mostrar suas notas, provar que as receitas estão crescendo. Ainda faz coisas estúpidas, como qualquer adolescente, está tentando se encontrar. A empresa adulta está no auge, mas tem que aproveitar porque é passageiro. À medida que você fica maior, é mais difícil seguir crescer. É inevitável, não dá para lutar contra isso, embora vai ter gente dizendo que é possível voltar a ser jovem. Meu conselho: ajam de acordo com a idade. Aceitar isso leva a decisões que refletem a essência da empresa sem desperdiçar dinheiro e energia.

Há exceções?

A Apple estava no leito de morte quando Steve Jobs a reinventou. É o que Satya Nadella fez na Microsoft. São reencarnações. O problema é que tem um monte de gente vendendo às empresas a ideia de que podem replicar esse feito, que é raríssimo e depende também da sorte.

Toda empresa está condenada ao declínio?

Por que “condenada”? Envelhecer é melhor que a alternativa. Manter sua bisavó viva para sempre não é boa ideia. Não devemos ter apego emocional com corporações. Empresas em idade avançada devem colocar a casa em ordem e encolher com graça.

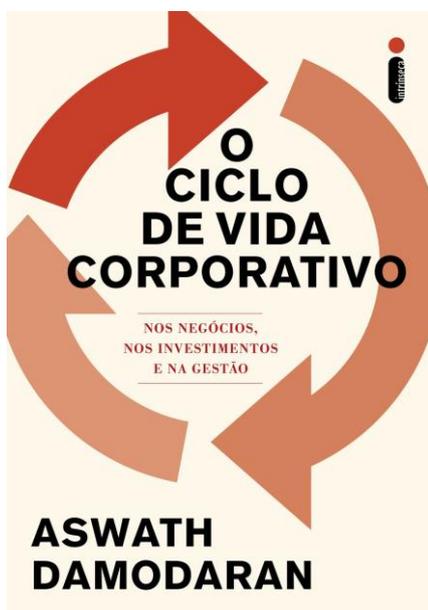
“A internet não aumentou o valor das Bolsas porque criou tanto perdedores como vencedores. Será assim com a IA.”

Isso significa eventualmente acabar?

Não, mas se acabar, ok. Quando o minério de ferro acabar, você vai querer que a Vale venda alimentos? Quando o petróleo acabar, o que a gente faz com a Petrobras? “Mas e a energia verde?” Nada que a Petrobras fez até aqui vai ajudá-la nesse negócio. Petrolíferas como Exxon e Shell gastaram fortunas nisso, mas não têm nada para mostrar. É melhor aceitar se tornar uma versão menor de si própria.

No Brasil, debate-se como a Petrobras deveria olhar para energia verde...

A Petrobras vai jogar bilhões em novas energias, outras pessoas vão ficar ricas e a empresa vai ficar mais pobre. Explorar petróleo nada tem a ver com energia verde. Digo o mesmo sobre montadoras fazendo carro elétrico, que tem mais a ver com um smartphone.



O que a Petrobras deveria no futuro então?

Devolver o dinheiro aos acionistas, como o BNDES, e deixar que eles invistam em novas empresas. Aliás, é algo que eu gostaria de mencionar. Olhe o Ibovespa: só tem empresa de meia-idade ou em declínio. O S&P 500 está cheio de empresas como o Facebook. Mas os EUA são exceção. Há algo na estrutura econômica dos EUA que permite que jovens empresas se tornem gigantes. Em países como o Brasil, os governos tentam proteger empresas em declínio dizendo que são joias da coroa. É natural, já que Vale e Petrobras já foram 100% estatais, empregam muita gente. Mas, nos EUA, ninguém quis proteger o Yahoo da Google. Não à toa, passamos o dia em ecossistemas criados por jovens empresas americanas, e as Bolsas dos EUA já têm metade do valor do mercado acionário do mundo.

Capa do novo livro de Aswath Damodaran — Foto: Divulgação

Trump não tentará proteger o status quo com o apoio do Vale do Silício?

Acho que o Vale do Silício ainda é o lugar da destruição criativa de que fala Joseph Schumpeter. Em dez anos, as empresas dominando a inteligência artificial não serão nenhuma das que vemos hoje. E, por mais que a chinesa DeepSeek esteja no noticiário, a maioria será dos EUA. É algo da natureza do sistema americano. Para que nova vida surja, a velha tem que desaparecer. Senão você tem a Europa, cheia de empresas-zumbi.

O senhor investe em empresas brasileiras?

Tenho um pouco de Vale na carteira, mas não tenho mais Petrobras. Gostaria de uma grande empresa de tecnologia brasileira. O mais perto disso é o Mercado Livre, que não é brasileira. No Brasil, muita coisa impede que um jovem empreendedor diga: “Quero ser o próximo Zuckerberg.” O governo precisa refletir sobre a proteção a negócios estabelecidos.

Há uma bolha de IA?

Aplicações fantásticas de IA estão por toda parte e são revolucionárias porque mudam a forma como trabalhamos. A questão é: você pagará por isso? Grandes empresas de tecnologia saberão como fazer a IA funcionar para elas, mas pode haver tecnologias revolucionárias com zero efeito líquido sobre o valor do mercado. A internet não aumentou o valor das Bolsas porque criou tanto perdedores como vencedores. Acho que será assim com a IA.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/03/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

O GOVERNO ESTÁ NO MODO ELEITOREIRO E CONTINUA DANDO TIROS NO PRÓPRIO PÉ, DIZ EX-PRESIDENTE DO BC

Segundo Gustavo Loyola, para manter a popularidade, governo não só torna política monetária menos eficaz e efetiva como também mantém os juros mais altos pela questão da piora do prêmio de risco do País

Por Francisco Carlos de Assis (Broadcast)



**Entrevista com
Gustavo Loyola - Ex-presidente do BC e sócio da
Tendências Consultoria Integrada**

Para o ex-presidente do Banco Central e sócio da Tendências Consultoria Integrada Gustavo Loyola, a desaceleração do Produto Interno Bruto (PIB) no quarto trimestre de 2024 já reflete, ainda que de forma incipiente, o impacto do ciclo de alta da taxa Selic iniciado em setembro. Por outro lado, de acordo com ele, as medidas que o governo acaba de anunciar podem levar a um pouco de perda de eficácia da política monetária.

“O governo está no modo eleitoreiro, continua dando tiros no próprio pé”, disse o ex-BC ao se referir a ações como a liberação de recursos do FGTS para trabalhadores que foram demitidos e haviam optado pela modalidade saque-aniversário.

Indiretamente, de acordo com Loyola, essa e outras medidas vão acabar por afetar a credibilidade do esforço do Ministério da Fazenda para equilibrar as contas públicas.

Confira os principais trechos da entrevista concedida ao Estadão/Broadcast:

Um dos destaques do PIB de 2024 foi a desaceleração no quarto trimestre. Já tem efeito da política monetária nessa desaceleração?

Acho que não é o único efeito, mas certamente a política monetária é um deles. Temos três efeitos, mas o primeiro é a política monetária. Acho que é o mais importante.

Quais são os outros dois?

O segundo são as transferências do governo, que aumentaram nos primeiros trimestres e diminuíram no final do ano. Isso levou aos sinais de desaceleração do mercado de trabalho. E a inflação, que, mesmo com a subida do juro, também aumentou, contribuindo para o menor consumo. Aí você começou a ver uma desaceleração bem generalizada. O setor de serviços cresceu só 0,1% no último trimestre e o de construção civil também. Então, vamos dizer, isso teve muito da política monetária.

Como fica, na sua visão, o cabo de guerra com, de um lado, o BC puxando o juro para esfriar a economia e, de outro, o governo adotando medidas de estímulos ao consumo para tentar recuperar a popularidade?

É exatamente isso! O governo está no modo eleitoreiro, reagindo fortemente à queda da popularidade. Tanto que trocou o responsável pela área de comunicação, trouxe lá um marqueteiro conhecido (Sidônio Palmeira). Essas tentativas do governo de recuperar a popularidade à custa de medidas econômicas populistas atrapalham não apenas diretamente a política monetária, mas indiretamente também dão sinais contrários na questão fiscal, que significam aumento de gastos.



Gustavo Loyola diz que medidas para reduzir preço dos alimentos terá pouco efeito para consumidor Foto: Divulgação/Tendências

Aumento de juros, mais à frente, não impacta a dívida? Isso não pode se traduzir em mais desaprovação?

Exatamente. Não apenas a política monetária fica menos eficaz e efetiva, como também mantemos os juros mais altos pela questão da piora do prêmio de risco do país. Se tivéssemos todo o governo no mesmo tom do BC, nós teríamos uma inflação caindo mais rapidamente e a possibilidade de a política monetária ser afrouxada o mais rapidamente possível. E isso traria benefícios para o governo daqui a um ano, na véspera das eleições.

E qual é a dificuldade para se entender essa lógica?

Esse entendimento para nós economistas é uma coisa meio óbvia. Mas parece que para as pessoas que cercam o presidente e para ele próprio não é assim que funciona. Essas políticas, dependendo da sua intensidade e características, podem fazer com que em 2025 a gente tenha os juros ainda muito altos e a inflação muito alta, que é uma combinação extremamente negativa do ponto de vista de popularidade. O governo está seguidamente dando tiros no próprio pé.

Em quanto que o sr. acha que a taxa de juro pode chegar? E a inflação e o câmbio?

A Tendências prevê 15,5% de juro no final do ano e acho que a nossa inflação já está próxima de 6%. Quanto ao câmbio, acho difícil ficar muito abaixo do patamar de hoje.

O sr. consegue vislumbrar a continuidade da tranquilidade que estão dando ao presidente do BC, Gabriel Galípolo, para trabalhar?

Esse é outro aspecto a ser observado. Será que quando estivermos mais próximos das eleições o Banco Central não vai virar alvo de tiros, do fogo amigo? Os juros vão estar altos e a inflação alta. Será aquele ambiente típico para se culpar o Banco Central e ficar exigindo queda de juros a qualquer custo. Então, apesar de você ter até agora o Galípolo trabalhando em paz, não sei se esse ambiente persiste.

Como o sr. viu as medidas anunciadas na semana passada, como a zeragem do Imposto de Importação para reduzir preços de alimentos, por exemplo?

Não acho serão efetivas porque não tem tanta disponibilidade de alimentos no mundo. O Brasil produz, é o grande produtor desses alimentos cujas tarifas foram zeradas. E digo mais. Para a maioria deles, se não para todos, os custos de produção no Brasil são menores. Então, a não ser que outros países façam dumping, vendendo abaixo do custo, não vejo nenhuma efetividade nisso. Se tiver algum peso, é irrelevante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/03/2025

GOVERNO VAI PROPOR AJUSTES NO ORÇAMENTO E COGITA PROJETO PARA ADEQUAR O PÉ-DE-MEIA, DIZ RANDOLFE

Expectativa é de que o texto orçamentário seja votado no dia 19, mas o governo ainda precisa ajustar os recursos destinados para o programa educacional por determinação do TCU

Por Sofia Aguiar (Broadcast) e Giordanna Neves (Broadcast)

BRASÍLIA - O líder do governo no Senado, Randolfe Rodrigues (PT-AP), afirmou nesta segunda-feira, 10, que o governo deve se reunir nos próximos dias com o relator do Orçamento, senador Ângelo Coronel (PSD-BA), para apresentar propostas de ajustes no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2025. A expectativa é de que a peça orçamentária seja votada no próximo dia 19.

Randolfe afirmou ainda que o governo pode enviar ao Congresso um PLN (Projeto de Lei do Congresso Nacional, um tipo de proposição sobre matéria orçamentária de iniciativa do Executivo) para ajustar o programa educacional Pé-de-Meia ao Orçamento, em cumprimento à decisão do Tribunal de Contas da União (TCU).



Segundo Randolfe, governo deve se reunir em breve com o relator do Orçamento, o senador Ângelo Coronel (PSD-BA) Foto: Wilton Junior/Estadão

No dia 12 de fevereiro, o TCU determinou que o governo tome providências em 120 dias para adequar o Pé-de-Meia às regras orçamentárias. De acordo com a decisão, a execução do programa educacional poderá ser feita fora do Orçamento até a deliberação do Congresso Nacional sobre o tema.

A Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira (Conof) da Câmara dos Deputados estimou que há R\$ 10 bilhões com recursos do Pé-de-Meia que não passaram pelo Orçamento. O PLOA de 2025 enviado pelo governo previu apenas R\$ 1 bilhão para o programa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/03/2025

GOVERNO VAI EDITAR DECRETO QUE REGULAMENTA NOVA LEI SOBRE BIOCOMBUSTÍVEIS

Ministério de Minas e Energia diz que perspectiva é 'endurecer penalidades' para distribuidoras que não cumprem metas e proibir compra de combustíveis para quem descumprir mistura ao diesel
Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O Ministério de Minas e Energia (MME) anunciou nesta segunda-feira, 10, que o governo federal vai editar um decreto regulamentador da lei sancionada no fim de 2024, que alterou regras da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio).

A pasta informou que, conforme a disposição da lei, a perspectiva é "endurecer penalidades" para as distribuidoras que não cumprem as metas do programa, além de proibir compra de combustíveis por distribuidoras que descumprem os mandatos de biocombustíveis, ou seja, a mistura ao diesel.

No mês passado, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) anunciou a criação de uma operação conjunta entre órgãos do governo federal para "combater fraudes na mistura obrigatória do biodiesel ao diesel", hoje na proporção de 14%. A mistura em 15% foi adiada.



RenovaBio busca expandir produção de biocombustíveis no Brasil Foto: Claudio Coradini/Estadão

O RenovaBio busca expandir a produção de biocombustíveis no Brasil, visando também redução das emissões de gases de efeito estufa no país. A lei sancionada no fim do ano passado incluiu os produtores independentes de cana-de-açúcar e de outras biomassas destinadas à produção de biocombustíveis.

Segundo o MME, o decreto regulamentador da lei também busca reforçar uma "repartição justa" das receitas dos créditos de descarbonização (CBIOS) entre produtores de cana-de-açúcar e biocombustíveis.

"Esse decreto fortalece o RenovaBio e garante que os benefícios do programa cheguem a toda a cadeia produtiva", afirmou o ministro Alexandre Silveira, em reunião com a Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe), em vista ao Estado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/03/2025

GUERRA COMERCIAL: TARIFAS DA CHINA SOBRE PRODUTOS AGRÍCOLAS DOS ESTADOS UNIDOS ENTRAM EM VIGOR

Produtos como frango, trigo, milho e soja americanos passam a pagar uma sobretaxa, em mais uma escalada da disputa comercial deflagrada após a posse de Trump
Por Noam Scheiber (The New York Times) e Keith Bradsher (The New York Times)

A China começou nesta segunda-feira, 10, a impor tarifas sobre muitos produtos agrícolas dos Estados Unidos, para os quais o gigante asiático é o maior mercado externo. Essa é a mais recente escalada de uma disputa comercial entre as duas maiores economias do mundo.

O governo chinês anunciou as tarifas na semana passada, logo após o presidente Donald Trump ter aumentado as tarifas sobre os produtos chineses pela segunda vez desde que assumiu o cargo em janeiro. As tarifas chinesas incluem uma cobrança de 15% sobre produtos americanos como frango, trigo e milho, além de 10% sobre produtos como soja, carne suína, carne bovina e frutas.



Porto de Qingdao, na China: país impôs novas tarifas a produtos americanos Foto: AFP

Pequim disse que os produtos que já haviam sido enviados antes desta segunda-feira e importados até 12 de abril não estariam sujeitos às novas tarifas. Como culturas como soja, trigo e milho, em particular, tendem a viajar por via marítima, isso significa que as autoridades alfandegárias da China cobrarão poucas tarifas até que as remessas cheguem à China depois de deixarem os Estados Unidos na segunda-feira ou mais tarde.

Um porta-voz do Congresso Nacional do Povo, que está realizando sua sessão legislativa anual, disse na semana passada que as últimas tarifas de Trump haviam “perturbado a segurança e a estabilidade das cadeias industriais e de suprimentos globais”.

O governo chinês também disse que estava impedindo 15 empresas americanas de comprar produtos chineses, a menos que fosse concedida uma permissão especial, incluindo um fabricante de drones que abastece as forças armadas americanas. E disse que estava impedindo outras 10 empresas americanas de fazer negócios na China.

Trump argumentou que as tarifas são necessárias sobre as importações da China, a maioria das quais são produtos manufaturados, para permitir que os Estados Unidos reconstruam seu setor industrial e também para gerar receita fiscal para o orçamento federal. Ele impôs uma tarifa de 10% sobre quase todas as importações da China no início de fevereiro e aumentou a tarifa para 20% na semana passada. Ele disse também que as ações tinham como objetivo, em parte, pressionar a China a reduzir o fluxo da droga fentanil para os Estados Unidos.

Trump também impôs tarifas de 25% sobre o Canadá e o México na última terça-feira, embora tenha suspenso abruptamente muitas dessas taxas dois dias depois.

Ele adicionou tarifas de 20% aos cerca de US\$ 440 bilhões em produtos chineses que os Estados Unidos importam anualmente. A tarifa média dos EUA sobre os produtos chineses afetados agora é de 39%, em comparação com 3% quando Trump iniciou seu primeiro mandato há oito anos. Com exceção da China, do Canadá e do México, os Estados Unidos cobram tarifas de cerca de 3%, em média, da maioria dos países.



Apesar das recentes escaladas na guerra comercial entre os EUA e a China, ambos os lados sinalizaram que podem estar abertos a um acordo. Na semana passada, o ministro do comércio da China disse aos repórteres que havia convidado seu colega americano e o representante comercial dos EUA para uma reunião. E no mês passado, Trump disse que um novo acordo comercial com a China era “possível”.

Os impostos desta segunda-feira não são a primeira vez nas últimas semanas que a China responde às ações comerciais de Trump. Depois que o presidente impôs tarifas de 10% no início de fevereiro, a China disse que aplicaria tarifas sobre gás natural, carvão e equipamentos agrícolas comprados dos Estados Unidos. Mas os Estados Unidos têm mais alvos em uma guerra comercial porque os americanos compram muito mais produtos da China do que os chineses compram dos americanos.

Mao Ning, porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, argumentou na reunião diária do ministério na segunda-feira que ninguém deveria impor tarifas extras. “As guerras comerciais e as guerras tarifárias começam prejudicando os outros e terminam prejudicando a si mesmo - os Estados Unidos deveriam aprender as lições e mudar seu curso”, disse.

A China enfrenta uma economia doméstica mais problemática agora do que durante o primeiro mandato de Trump. Ela é prejudicada por problemas econômicos, incluindo o fraco investimento estrangeiro e as consequências de um colapso imobiliário.

Ainda assim, a China tem outras ferramentas para administrar o conflito comercial em andamento. No passado, o país reduziu os impostos sobre as empresas chinesas que exportam produtos para os Estados Unidos, permitindo que elas reduzissem os preços e atenuassem os efeitos de uma tarifa americana.

As empresas chinesas também transferiram a montagem final de seus produtos para países como Vietnã e México, com os quais os Estados Unidos mantiveram relações comerciais relativamente livres nas últimas décadas. Mas Trump tentou restringir essa brecha ao ameaçar com tarifas sobre o México.

E as empresas chinesas têm procurado explorar a chamada “regra de minimis”, que isenta as embalagens de tarifas se seu valor for igual ou inferior a US\$ 800. Trump já tentou reprimir essa prática, mas a repressão se mostrou complicada de ser executada e o presidente acabou pausando esse esforço.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/03/2025

VENDA DE VEÍCULOS NOVOS EM FEVEREIRO SOBE 12% EM UM ANO, DIZ FENABRAVE

Mercado teve crescimento de 9% no primeiro bimestre deste ano, quando foram emplacados 356,2 mil veículos, segundo associação que representa as concessionárias de automóveis

Por Eduardo Laguna (Broadcast)

As vendas de veículos novos no País tiveram crescimento de 12% no mês passado frente a fevereiro de 2024, segundo balanço divulgado nesta segunda-feira, 10, pela Fenabrave, a associação que representa as concessionárias de automóveis. No total, 185 mil unidades foram vendidas, entre carros de passeio, utilitários leves, caminhões e ônibus.

Na comparação com janeiro, a alta das vendas foi de 8%. Com isso, o mercado teve crescimento de 9% no primeiro bimestre, quando foram emplacados 356,2 mil veículos.

A previsão da Fenabrave, divulgada em janeiro, aponta a um crescimento de 5% das vendas de veículos zero quilômetro neste ano, dada a tendência de desaceleração pelos juros mais altos. Se for confirmado o prognóstico, o ano vai terminar com 2,77 milhões de veículos comercializados.



Associação prevê crescimento de 5% das vendas de veículos zero quilômetro neste ano Foto: Nilton Fukuda/Estadão

Motos

As vendas de motos tiveram crescimento de 14,4% no mês passado, na comparação anual. No total, 156 mil motocicletas foram comercializadas, mais do que o total de carros de passeio vendidos no País durante o mês passado: 134,8 mil unidades.

O balanço da Fenabreve mostra que o segmento de duas rodas segue em alta, na esteira da expansão dos serviços de entrega (delivery) e da busca dos consumidores por veículos mais baratos e econômicos em combustível. Na margem — ou seja, de janeiro para fevereiro —, as vendas de motos subiram 2,6%.

No primeiro bimestre, 307,9 mil motos foram vendidas no Brasil, volume 10,1% superior ao dos dois primeiros meses de 2024. A Fenabreve prevê aumento de 10% das vendas de motocicletas em 2025, para 2,06 milhões de unidades.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/03/2025

EUROCHEM PRETENDE INVESTIR R\$ 200 MILHÕES NO BRASIL EM 2025 E ESTUDA FÁBRICA EM MT

Grupo russo prevê colocar no mercado até 6,3 milhões de toneladas de adubos neste ano; empresa afastou plano de fechamento de capital da Heringer

Por Coluna Broadcast Agro

O grupo russo EuroChem, dono da Fertilizantes Tocantins e da Fertilizantes Heringer, investirá este ano R\$ 200 milhões no Brasil. O foco são melhorias nas plantas no Sudeste e Centro-Oeste e na expansão no Sul, onde quer crescer a participação de mercado de 3% para 6%. Para tanto, reativará a Heringer em Paranaguá (PR) e ampliará a de Rio Grande (RS). Estuda, ainda, abrir uma fábrica em Mato Grosso, com aporte próximo de R\$ 15 milhões. Em 2024, a EuroChem aplicou R\$ 120 milhões nas fábricas em São Luís (MA), Candeias (BA) e Barcarena (PA), enquanto hibernou unidades em Catalão (GO), Dourados (MS), Querência (MT) e Rosário do Catete (SE), a fim de manter o foco em plantas com maior eficiência logística e tributária.

Oferta de fertilizantes maior em 2025



A EuroChem prevê colocar no mercado de 6,2 milhões a 6,3 milhões de toneladas de adubos em 2025, ante 6 milhões de 2024. A produção de fosfatados em Serra do Salitre (MG), que deve dobrar para 900 mil t, ajudará. A planta foi inaugurada em 2024, após aporte de US\$ 1 bilhão.

Além do complexo da Serra do Salitre, que começou a operar em março de 2024, a EuroChem tem 22 misturadoras no País Foto: Eurochem/Divulgação

Heringer seguirá na Bolsa

A empresa afastou o plano de fechamento de capital da Heringer, aventado desde a aquisição, em 2022. “Nos demos conta de que a Heringer ter capital aberto nunca nos impediu de fazer

investimentos. Não há nenhuma ação concreta de buscar o fechamento”, afirma Gustavo Horbach, presidente da EuroChem na América do Sul.

Todos juntos

O Ministério da Agricultura quer fomentar a promoção de eventos preparatórios para a Conferência do Clima (COP-30) este ano, em Belém (PA), por entidades do setor produtivo. “A ideia é de que cada segmento, como carnes e soja, organize suas agendas e se una em pautas comuns, como a monetização das florestas em pé”, explica Carlos Ernesto Augustin, assessor especial da pasta.

Foco na floresta

O Ministério da Agricultura pretende, ainda, estimular o debate sobre a regulamentação do pagamento por serviços ambientais para aqueles produtores que preservam áreas além do percentual exigido pelo Código Florestal e que varia conforme o bioma. A COP-30 vai ocorrer em novembro.

Avanço

A canadense Lallemand Biofuels & Distilled Spirits (LBDS), do setor de biotecnologia para etanol, vê o Brasil como seu mercado mais promissor e projeta crescimento anual de 20% a 30% no País. Atualmente, detém 40% do mercado de biotecnologia para etanol de milho e 20% no etanol de cana por aqui e pretende dobrar essa participação. Tanto que, de 15 anos para cá, investiu US\$ 100 milhões em engenharia genética para esses segmentos.

Expansão

O crescimento deve vir, segundo a LBDS, no aumento da demanda por etanol, impulsionado pelo programa Combustível do Futuro. Além disso, pretende expandir sua presença para além do Centro-Oeste — onde atende usinas em Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás —, acompanhando a abertura de usinas de etanol de milho em outros Estados. Também acelera pesquisas em etanol de segunda geração, o E2G, produzido a partir de biomassa, e deve lançar uma nova tecnologia ainda este ano.

Cautela

A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) defende que o governo federal tenha uma postura de equilíbrio na relação com os Estados Unidos. “Espero que o Executivo não queira vencer Trump na queda de braço, sendo os EUA um mercado importante para o Brasil para café, suco de laranja e borracha, que não pode ser descartado”, diz Pedro Lupion (PP-PR), presidente da bancada. Para ele, não há motivos para o Brasil passar ileso da cruzada de Trump com taxaço sobre produtos agropecuários, como o etanol. “O agronegócio precisa se preparar para o que pode vir”, alerta, defendendo retaliações em caso de sobretaxas contra produtos brasileiros.

Importação sem tarifa pode ter efeito reduzido

A decisão do governo federal de zerar a alíquota de importação de diversos alimentos e produtos agrícolas pode ter efeito limitado, segundo analistas ouvidos pelo Broadcast Agro, pois o Brasil é autossuficiente na maior parte dos produtos que tiveram tarifas zeradas. O Goldman Sachs projetou que a medida deve reduzir o preço do milho em 1,3% e o da carne bovina em 0,5%.

Taxação do etanol em foco na conferência da Datagro

O risco de imposição de tarifas pelo governo Trump para a importação do etanol brasileiro deve dominar os debates na conferência Datagro sobre o setor sucroenergético, que será nesta quarta e quinta-feira em Ribeirão Preto (SP). O Brasil adota tarifa de 18% sobre o etanol dos EUA, e os EUA impõem taxa de 2,5%./AUDRYN KAROLYNE, ISADORA DUARTE e LEANDRO SILVEIRA

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/03/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

POSSE DE GLEISI E PADILHA REÚNE DE SARNEY A MINISTROS DO CENTRÃO NO PLANALTO

Dezenas de pessoas tiveram que ficar de pé para acompanhar o evento e até mesmo parlamentares disputaram cadeiras no local

Por Renan Truffi, Fabio Murakawa, Marcelo Ribeiro e Murillo Camorotto, Valor — Brasília



Posse dos ministros da Saúde, Alexandre Padilha, e da Secretaria de Relações Institucionais, Gleisi Hoffmann — Foto: Reprodução/ YouTube

A cerimônia de posse da nova ministra da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), Gleisi Hoffmann (PT-PR), e do novo ministro da Saúde, Alexandre Padilha (PT-SP), realizada nesta segunda-feira (10), lotou o segundo andar do Palácio do Planalto, onde normalmente se realiza esse tipo de cerimônia.

Dezenas de pessoas tiveram que ficar de pé para acompanhar o evento e até mesmo parlamentares disputaram cadeiras no local.

Uma das autoridades que surpreendeu pela presença foi o ex-presidente José Sarney, conhecido por ser um dos principais caciques do MDB. Além dele, ministros do Centrão também acompanharam a transmissão de cargo in loco.

Foram vistos no evento, por exemplo, os ministros do Esporte, André Fufuca (PP-MA); de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) e do Turismo, Celso Sabino (União-PA), todos indicados por legendas do Centrão. O líder do MDB na Câmara, Isnaldo Bulhões (AL), que chegou a ser cotado para o cargo na SRI, foi outro parlamentar que participou do evento. Também compareceu o presidente do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP).

No cargo, Gleisi Hoffmann terá a tarefa de liderar a articulação política do governo Lula e buscar aproximação com o Congresso Nacional. Gleisi substituirá justamente Alexandre Padilha, que estava na SRI desde 2023, mas foi designado para assumir o lugar de Nísia Trindade, na Saúde. Médico de formação, Padilha ocupará o Ministério da Saúde pela segunda vez em sua carreira política. Ele esteve à frente da pasta entre 2011 e 2014, durante a gestão da ex-presidente Dilma Rousseff.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/03/2025

REEMISSÃO DEVE ESTIMULAR OFERTAS DE INCENTIVADAS

Com medida autorizada em portaria, empresas poderão captar com prazos mais curtos, com garantia de que lá na frente não precisarão de novo lastro quando for necessário rolar dívida

Por Rita Azevedo — De São Paulo

As concessionárias de rodovias e ferrovias que usam debêntures incentivadas para financiar seus projetos poderão reutilizar o lastro de emissões anteriores para uma nova operação. A medida é válida desde que a nova oferta tenha como objetivo financiar o pagamento da anterior, segundo uma portaria publicada na última semana pelo Ministério dos Transportes.

A mudança deve elevar o número de ofertas e permitir que as empresas captem com prazos mais curtos, com a garantia de que lá na frente não precisarão de um novo lastro quando for necessário fazer a rolagem da dívida.

Para George Santoro, secretário-executivo do Ministério dos Transportes, a possível “reemissão” dos papéis deve ajudar as companhias a mitigar o risco de variação da taxa de juros. “Hoje os juros estão numa crescente, mas, se o estresse do mercado melhorar e a questão fiscal for resolvida, será possível pensar em uma redução. A possibilidade de emitir com prazo curto e reemitir com uma taxa mais baixa vai ajudar a resolver o desafio que é lidar com os investimentos iniciais, mais pesados”, disse.

A alta dos juros e o cenário econômico mais instável têm levado empresas a buscar formas de não “travar” a taxa das dívidas em um nível alto por um prazo longo, incluindo a emissão de papéis mais curtos. Ainda não estava claro, no entanto, se no momento do vencimento dos papéis de prazo reduzido seria possível utilizar o mesmo lastro.

Roberto Figueiredo Guimarães, diretor de planejamento e economia da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), avaliou a medida como positiva e disse que ela deve atenuar o impacto da alta dos juros no setor de infraestrutura. “Por isso, é importante que outros ministérios, principalmente os de Minas e Energia, Portos e Aeroportos e Cidades sigam a mesma iniciativa”, afirmou. Além de concessionárias de rodovias, são emissores frequentes as companhias de energia e saneamento.

Segundo Santoro, os papéis com prazo mais curto encontrarão demanda, mas é possível que investidores como fundos cobrem um prêmio adicional por isso. “Não sabemos ainda como o mercado irá cobrar esses papéis, mas sabemos que há interesse. Tivemos conversas com bancos e fundos e todos viram com bons olhos a reemissão das incentivadas”, afirmou.

Para as gestoras, investir em títulos mais curtos pode ser positivo devido ao impacto no “duration”, que mede a sensibilidade do valor dos ativos às variações da taxa de juros. O “duration” mostra em quanto tempo o investidor deve recuperar o valor investido mais juros, levando em consideração os fluxos de pagamentos, como juros e amortizações. Em ciclos de alta dos juros, as assets podem se interessar por papéis mais curtos, considerando a redução da volatilidade na chamada marcação a mercado.

A carteira de concessões e repactuações prevista para 2025 inclui investimentos na casa dos R\$ 160 bilhões, no caso das rodovias, e de cerca de R\$ 50 bilhões em ferrovias, volume que deve ser financiado ao longo dos próximos anos, segundo Santoro. “O BNDES continuará tendo um papel como âncora, mas não será exclusivo. Ele deve manter a participação de 40% a 60% e o mercado de capitais entrará com um volume maior.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/03/2025

FT: BILIONÁRIOS LOCAIS ATENDERAM AO CHAMADO DE TRUMP SOBRE CANAL DO PANAMÁ

Como Li Ka-shing, Larry Fink e Adebayo Ogunlesi fecharam uma transação de US\$ 22,8 bilhões em portos em poucas semanas

Por Eric Platt, Kaye Wiggins e Ivan Levingston — de Nova York, Hong Kong e Londres

Canal do Panamá — Foto: Divulgação



Em seu discurso à nação na terça-feira (4), o presidente dos EUA, Donald Trump, jurou que seu governo vai reaver o Canal do Panamá, a passagem crucial que liga



os Oceanos Atlântico e Pacífico. “Já começamos a fazer isso”, disse, mencionando uma “grande empresa americana” que acertara a compra de dois portos nas extremidades do canal “precisamente hoje”.

Trump já tinha conhecimento da transação antes mesmo que fosse anunciada. Ele e os membros de mais alto escalão de seu governo, como o secretário de Estado, Marco Rubio, foram informados pelo próprio executivo-chefe da BlackRock, o bilionário Larry Fink, de que sua empresa acertara a aquisição, por US\$ 22,8 bilhões, de 43 portos de propriedade da CK Hutchison, do bilionário Li Ka-shing, entre eles os dois que ficam nas extremidades do Canal do Panamá.

Fink mostrou ser uma peça crucial em uma transação que não tinha muitos dos aspectos característicos de uma aquisição multibilionária. Enquanto alguns dos maiores nomes do setor de aquisições examinaram a carteira de portos – inclusive a Blackstone e a KKR –, as hordas habituais de consultores de Wall Street não estavam presentes. A Blackstone e a KKR não comentaram o assunto.

A transação ressalta o poder que as palavras de Trump passaram a ter sobre o comércio mundial e a velocidade com que os executivos de empresas mais poderosos têm respondido a seus desejos.

Os planos para levar adiante a transação já estavam em discussão em Hong Kong, sede da CK Hutchison, poucos dias depois de Trump tomar posse e afirmar que “a China está operando o Canal do Panamá... e vamos retomá-lo”.

Essa promessa levou os altos executivos da CK Hutchison a entrar em ação, segundo duas fontes. Ficou claro que a exposição tendia a se tornar um problema maior.

O aspecto mais importante é que eles decidiram que seria pouco sensato vender apenas os portos sensíveis do ponto de vista político no Panamá. Em vez disso, a empresa – que nos últimos anos sofreu uma queda de 40% no preço de suas ações — viu uma chance de virar a situação a seu favor.

Ao tomar a medida drástica de se retirar de vastas áreas do negócio de portos que é uma parte central de sua identidade desde os anos 1990, o grupo conseguiu sair da mira de Trump e fechou uma transação que elevou o preço de suas ações em dificuldades em mais de 20% nesta quarta-feira. Segundo a CK Hutchison, a transação lhe renderá US\$ 19 bilhões em dinheiro, e parte disso provavelmente será entregue aos acionistas por meio de dividendos ou recompras.

As negociações para concluir a aquisição foram rápidas – duraram apenas algumas semanas – e na maior parte se deram por videoconferências e telefonemas. Elas foram conduzidas por alguns dos maiores nomes da área das finanças em Hong Kong e Nova York.

O Goldman Sachs ajudou a supervisionar um processo de venda rápido e em boa parte informal que garantiu manifestações de interesse de vários dos maiores investidores em instalações de infraestrutura do mundo, segundo uma fonte. Michael Corbat, que tem mantido perfil discreto desde que deixou o cargo de executivo-chefe do Citigroup, em 2021, foi um corretor crucial, que aconselhou a CK Hutchison desde sua base de Jackson Hole, Wyoming.

A oferta da BlackRock foi apresentada por um consórcio, do qual participam a Global Infrastructure Partners, empresa de investimento privado em infraestrutura que a BlackRock comprou no ano passado, e a Terminal Investment Limited (TIL), uma operadora de portos financiada pela GIP e pela maior linha de transporte marítimo de contêineres do mundo, a Mediterranean Shipping Company (MSC).

As negociações foram direto para o topo de cada grupo, o que incluiu Fink na BlackRock, o executivo-chefe da GIP, Adebayo Ogunlesi, e o próprio Li Ka-shing, assim como seu filho Victor.



Diego Aponte, da família extremamente rica que está por trás da MSC, também teve um papel crucial, de acordo com duas fontes com conhecimento das negociações. A gigante do transporte marítimo de carga já tinha um relacionamento próximo com o negócio de portos da CK Hutchison, como um de seus principais clientes. Esse relacionamento de trabalho fortaleceu a oferta do consórcio da BlackRock.

A CK Hutchison “sabia que os portos iriam para outra família bilionária em que confiava”, disse uma fonte a par das negociações, em uma referência à família Aponte. “E eles sabiam o poder que o nome BlackRock tinha.”

A transação pegou os analistas do setor desprevenidos. O Bank of America a descreveu como “uma grande surpresa”, com um preço de 11 a 13 vezes os lucros estimados da empresa para 2024. Para analistas do JPMorgan Chase, ela marcou uma “mudança estratégica significativa”. A estimativa do banco é de que, depois que o acordo for concluído, o segmento portuário será responsável por apenas 1% dos lucros totais da CK Hutchison antes de juros, impostos, depreciações e amortizações.

“Do ponto de vista histórico, portos têm sido uma parte importante de seus negócios”, disse Dan Baker, analista sênior de ações da Morningstar que cobre a CK Hutchison. “De maneira geral, o negócio dos portos é algo bastante lucrativo e em que é difícil entrar; mas depois que você tem um porto, é difícil ter concorrência lá”, explicou ele. “Este era um dos seus negócios mais fortes.”

Os portos da CK Hutchison em Hong Kong e na China continental não estão incluídos na transação. Sua venda poderia ser tensa sob o aspecto político e exigiria, no mínimo, um processo de aprovação das agências reguladoras bastante demorado.

“É bem possível que eles [BlackRock] não quisessem esses portos [na China]”, disse Baker. “Se você é um proprietário ocidental de um porto na China, é provável que você ache que essa pode não ser uma posição estratégica tão boa para você. Não tenho certeza nem se a China iria querer isso.”

Apenas cinco meses depois de concluir sua compra da GIP, a empresa de investimento em infraestrutura já concretizou a grande ambição de Fink de colocar a BlackRock na vanguarda dos mercados privados.

Para a CK Hutchison, o dinheiro da transação poderia suplementar suas reservas para novas aquisições – ela fez uma oferta não vinculativa pela empresa de serviços públicos Thames Water, do Reino Unido – e também ser usado para tranquilizar acionistas.

“É provável que direção esteja um pouco frustrada com o preço atual das ações”, comentou Baker. “Essa é uma maneira de realizar valor.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/03/2025

RELICITAÇÃO DE VIRACOPOS VIVE NOVO IMPASSE

TCU sinaliza prazo até junho, mas fontes avaliam que incertezas podem travar processo
Por Taís Hirata e Cristian Favaro — De São Paulo

Após o fracasso da repactuação da concessão do aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), a solução para o contrato vive um impasse. Nos últimos dias, o Tribunal de Contas da União (TCU) sinalizou que o ativo terá de ser relicitado a um novo operador até o dia 2 de junho. No entanto, pessoas que acompanham o tema afirmam que será difícil destravar uma solução nesse prazo e avaliam que ainda há incerteza sobre o avanço do processo.



Leilão deve atrair interesse, mas crise na Azul, que está em discussões para uma fusão com a rival Gol, traz incerteza, dizem fontes a par do assunto — Foto: Divulgação

O maior entrave, dizem fontes, é a resistência da concessionária, controlada por Triunfo e UTC, que nos últimos anos tem brigado em todas as frentes para não perder o contrato. Há também desafios burocráticos, como a

exigência de uma auditoria que a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) terá que correr para fazer no prazo.

A concessionária de Viracopos aderiu à relicitação em 2020, como forma de evitar a falência da empresa, que estava em recuperação judicial. A ideia era que o contrato fosse leiloado a outro grupo, o que não se concretizou até hoje.

Segundo a lei das relicitações, o processo teria até quatro anos para ser concluído. O limite já havia vencido no ano passado, mas o TCU concordou em suspender o prazo para tentar viabilizar um acordo entre governo e empresa para repactuar a concessão, com possibilidade de manter os atuais donos à frente do aeroporto. Como a negociação fracassou, o contrato voltou a ficar sob pressão.

Em voto publicado no dia 26 de fevereiro, o relator do caso no TCU, Bruno Dantas, definiu 2 de junho como “prazo fatal” para a relicitação - entendimento que ainda precisa ser confirmado pelo plenário, destacou o Ministério de Portos e Aeroportos ao ser questionado sobre o tema. Atores do setor dizem que também não ficou claro se essa data máxima seria para o leilão, mas fontes próximas ao tema sinalizam que o limite deverá se aplicar à publicação do edital.

Um dos entraves burocráticos para a relicitação é o fato de que a Anac não contratou a auditoria externa para avaliar o cálculo da indenização devida à concessionária, pelos investimentos não amortizados. Essa análise é condição necessária para realizar o leilão.

Uma fonte do setor diz que a Anac conseguiria fazer a avaliação a tempo. Porém, outros afirmam que o prazo é curto, o que dá margem para questionamentos da concessionária, que podem travar o leilão. Questionada, a Anac disse que enviará ao TCU as informações sobre a contratação da auditoria.

Há também dúvida sobre como a mudança do comando da Anac pode afetar o processo. O nome indicado ao cargo é o de Tiago Faienstein, atual diretor comercial da Infraero. Nos bastidores, fontes dizem que ele deu sinalização favorável ao pleito da concessionária para manter o contrato. Porém, as fontes também ponderam que ele sozinho terá margem limitada para mudar o rumo do caso, que depende de outros diretores e do TCU. Procurado, Faienstein diz que “só responderá sobre assuntos referentes à agência após sua posse”.

Caso a relicitação estoure o prazo máximo, a lei diz que o caminho seria retomar o processo de caducidade da concessão, destaca uma fonte. A única outra possibilidade prevista na legislação para a extensão da data-limite seria a falta de interessados na nova licitação, cenário visto como remoto.

Questionada sobre o prazo de 2 de junho, a Anac disse que “contando com a rápida aprovação dos documentos pelo Tribunal, a agência trabalha para o avanço exitoso da relicitação até a referida data”. Já o Ministério de Portos e Aeroportos afirmou que “trata-se de um prazo desafiador para conclusão do processo de relicitação”.

No mercado, a avaliação é que o novo leilão de Viracopos atrai interesse, mas que é desafiador. Os estudos, atualizados em novembro de 2024, preveem investimento de R\$ 4,9 bilhões. A relicitação



também deverá exigir pagamento de outorga inicial de ao menos R\$ 2,9 bilhões, além de parcelas variáveis.

Um dos maiores desafios, dizem fontes, é que a movimentação de passageiros depende da Azul, companhia aérea que enfrenta dificuldades financeiras e passa por uma fusão com a Gol, que dificilmente se encerrará antes do leilão.

Um executivo do setor avalia que hoje Viracopos depende mais da Azul do que o contrário, dado que a aérea diversificou a atuação. Ao unir negócios com a Gol, a empresa consolidada pode focar em terminais mais rentáveis, como Congonhas, dizem fontes.

Procurada, a Azul afirmou que atualmente Viracopos é seu maior hub no país, com operação de quase 10 mil voos mensais, entre pousos e decolagens. “A Azul estruturou um modelo de conectividade em Viracopos que atende a clientes do interior de São Paulo e de todos os Estados do Brasil”, disse.

Por enquanto, acionistas da Gol e da Azul estão em conversas para definir os próximos passos do negócio, sobretudo no lado dos órgãos de defesa antitruste. O tema passa agora por um rito de pré-notificação no Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), mecanismo comum nos casos mais complexos. Após a notificação, o Cade tem até 330 dias para analisar o tema - no ano passado, na média, as avaliações dentro do rito ordinário, dos casos mais complexos, levaram 93 dias no Cade.

Nos bastidores, a visão é de que a negociação para a eventual junção dos negócios vai ganhar corpo depois de a Gol concluir o seu “Chapter 11” (recuperação judicial nos Estados Unidos), cujos trâmites devem ser concluídos em maio ou, no mais tardar, em junho.

Apesar dessa incerteza referente à Azul, outras fontes do setor afirmam que um forte atrativo de Viracopos é a receita do transporte de carga, principalmente à importação, o que pode atrair investidores focados nesse segmento, além dos operadores do setor.

Sobre o tema, o ministério disse que já há “concessionárias demonstrando interesse” no leilão. A Anac afirmou que espera uma relicitação com bastante concorrência. “A agência tem recebido de operadores aeroportuários domésticos e internacionais diversas solicitações de audiências”, disse.

Procurada pela reportagem, a concessionária de Viracopos disse que “prefere aguardar a manifestação da Anac sobre as diligências solicitadas pelo TCU”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/03/2025

M&AS EM MINERAÇÃO PODEM MOVIMENTAR R\$ 15 BI

Revisão de portfólio e corrida por minerais críticos aquecem fusões e aquisições no setor

Por Fernanda Guimarães, Stella Fontes e Robson Rodrigues — De São Paulo

A revisão de portfólio das maiores mineradoras do mundo e a corrida por minerais críticos têm impulsionado transações de fusão e aquisição (M&As, na sigla em inglês) no setor mineral. Considerando apenas os mandatos que estão na rua neste momento, segundo fontes de mercado, as operações no Brasil têm potencial de somar, juntas, até R\$ 15 bilhões.

Esse movimento já teve início. O ano passado foi aquecido para transações no setor, com volume financeiro chegando a R\$ 13 bilhões (US\$ 2,291 bilhões) e perdendo na linha histórica apenas para 2023, que somou R\$ 20,1 bilhões (US\$ 3,51 bilhões), valor que foi inflado pela venda de uma fatia de 10% da Vale Base Metals por R\$ 14,25 bilhões (US\$ 2,5 bilhões), segundo estudo do UBS BB, feito a pedido do Valor.



Em 2024, a maior transação envolveu a CSN Mineração, com a venda de uma fatia minoritária de 11% para a Mitsui, por R\$ 4,4 bilhões. Desconsiderando o negócio multibilionário da Vale em 2023, o ano passado registrou mais transações no setor em uma década, o que tende a ser superado em 2025.

Já neste ano, a Anglo American vendeu a operação de níquel no Brasil para a chinesa MMG por US\$ 500 milhões e encerrou sua atuação no segmento no país. A transação reflete o movimento estratégico das grandes mineradoras diante do excesso de oferta global do metal, ao mesmo tempo em que sinaliza a aposta da China no potencial futuro do níquel.

A BHP Billiton, depois de comprar a Oz Minerals em 2023, também colocou à venda ativos de cobre no Brasil. O diretor do UBS BB, João Auler, diz que o tabuleiro de M&A no setor de mineração tem se organizado com as grandes empresas ajustando operações após um processo de consolidação.

“As empresas enfrentam, no momento, pressão de como gerar valor”, afirma. A Anglo American, por exemplo, recusou oferta hostil da BHP e agora busca gerar valor para seus acionistas de forma independente. Nesse contexto, M&As se tornam peça-chave. “Existe ainda corrida pelos minerais críticos, e esse é o principal ‘driver’ de consolidação”, diz Auler.

Esse movimento se refletiu na precificação das mineradoras listadas em bolsa. “As empresas mais diversificadas estão negociando com prêmio”, afirma o responsável pela área de M&A do Goldman Sachs na América Latina, Pedro Muzzi. Com isso, depois de um período em que predominou a venda de ativos, empresas globais estão mais uma vez olhando para aquisições, em busca de diversificar seus negócios. “A diversificação está sendo reconhecida em bolsa e isso tem gerado mais M&As. Muitas empresas também querem surfar a onda da transição energética”, diz. Um dos focos dessas mineradoras, segundo ele, são terras raras, metais usados na indústria de alta tecnologia, incluindo veículos elétricos e turbinas eólicas.

Essa percepção dos investidores aparece no desempenho das empresas listadas em bolsa globalmente. Estudo recente do Boston Consulting Group (BCG), intitulado “Value Creation in Mining 2024”, analisou o desempenho de 77 empresas de mineração, com valor de mercado superior a US\$ 5 bilhões, e mostra que apenas uma em cada quatro empresas do setor superou o índice MSCI World - que acompanha ações de mais de mil empresas em diferentes países - entre 2013 e 2023.

Em média, conforme a pesquisa, o retorno total para o acionista (TSR) dessas empresas ficou 2,5 pontos percentuais abaixo do “benchmark”. “O estudo mostra que o desempenho abaixo da média das empresas de mineração em ciclos anteriores de commodities abalou os investidores”, explica a diretora executiva e sócia do BCG, Juliana Abreu.



Conforme a executiva, essa performance reflete a dificuldade de gerar retornos consistentes em um ambiente volátil de preços e desafiador. Por outro lado, há um novo grupo de mineradoras que se destacou em geração de valor ao acionista. “Isso mostra que, independentemente do minério explorado ou do local de atuação, a mineração ainda apresenta muita oportunidade de geração de valor”, pondera.

Em sua avaliação, fusões e aquisições são um caminho para acelerar o crescimento do setor e garantir acesso a novos recursos e mercados. Em determinados casos, são também um meio de simplificar portfólio e buscar eficiência e alocação de capital mais efetiva.

“Para navegar em um ambiente volátil e incerto e tomar decisões estratégicas que criem valor a longo prazo, as empresas de mineração precisam explorar novas oportunidades de mercado e os M&As podem ajudá-las a expandir operações e diversificar seus portfólios”, afirma. Essa decisão, porém, exige visão “estratégica e cuidadosa”, com foco em “oportunidades que realmente agreguem valor”.

“As empresas enfrentam, no momento, pressão de gerar valor”
— João Auler

Existem mais mandatos de venda em curso no Brasil. Há anos, o Eurasian Resources Group (ERG) busca um comprador para a Bamin. O grupo assumiu o controle da mineradora baiana em 2010 e chegou a negociar com um grupo chinês, mas as tratativas não vingaram.

A Vale avalia a aquisição da Bamin, mas o ativo também despertou o interesse da Brazil Iron, conforme o Valor informou. O caso, contudo, é complexo e o potencial comprador terá de resolver infraestrutura de ferrovia e porto para viabilizar o projeto. (Veja reportagem Venda da Bamin tem 2 rotas possíveis, mas é incerta)

Outro processo de venda na rua é o do Porto Sudeste, terminal portuário de minério de ferro no Rio de Janeiro, do fundo Mubadala e da trading Trafigura, que inclui a mina Morro do Ipê, comprada em 2014 do empresário Eike Batista.

Do lado comprador, a Pan American Silver, listada na bolsa canadense, levou a Yamana Gold e, segundo fontes, segue compradora em ativos de ouro no país.

Especialistas afirmam que este rearranjo é impulsionado pela corrida por minerais essenciais para a transição energética, como lítio, níquel, cobalto e cobre, além de ajustes para aumentar a rentabilidade, pressões ambientais, além da busca por maior competitividade via fusões e aquisições. A instabilidade geopolítica também leva as empresas a diversificar riscos, enquanto o ciclo de preços das commodities influencia a compra e venda de ativos estratégicos.

De acordo com Juliana, do BCG, as mineradoras enfrentam um cenário complexo, com desafios relacionados às incertezas quanto à desaceleração econômica na China, à geopolítica fragmentada, à substituição dos combustíveis fósseis, ao aumento de barreiras regulatórias e à crescente resistência social. Mas há três que chamam a atenção: queda do teor de metal obtido por tonelada de minério, eventos climáticos extremos e questões políticas e regulatórias.

A queda no teor de metal, em particular nas regiões mineradoras já consolidadas, tem se refletido em concentrações cada vez maiores de “jurisdições de fronteira”, áreas com menor exploração histórica, menos ativos e regulamentação menos estabelecida.

“Eventos climáticos extremos e imprevisíveis estão se tornando mais comuns, causando interrupções maiores para as mineradoras”. Além disso, diz, preocupações sociais e ambientais têm colocado pressão em reguladores e políticos para restringir e até impedir o desenvolvimento mineral.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/03/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - A IMPORTÂNCIA DA INTERMODALIDADE PARA A DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS

Por Paulo Campos Fernandes e Felipe Castilho Opinião 10/03/2025 - 19:02



A descarbonização portuária não pode ser analisada isoladamente, pois suas emissões de gases de efeito estufa (GEE) estão diretamente ligadas à eficiência e à integração com os demais modais de transporte, incluindo o marítimo, ferroviário, rodoviário e hidroviário. A redução da emissão de carbono nos portos depende da implementação de soluções que envolvam toda a cadeia logística, garantindo que a transição para práticas mais sustentáveis ocorra de maneira equilibrada e sem comprometer a competitividade do setor.

O inventário de emissões de GEE em um porto mostra que a maior parte das emissões está concentrada em três fontes principais: a operação dos navios atracados, a movimentação de cargas dentro dos terminais e o transporte terrestre de mercadorias. Os navios atracados representam uma das maiores fontes de emissões, pois continuam consumindo combustíveis fósseis para alimentar seus sistemas auxiliares enquanto permanecem nos portos. O uso contínuo dos motores para geração de energia elétrica contribui significativamente para as emissões de dióxido de carbono, óxidos de nitrogênio e material particulado. Além disso, a movimentação de cargas nos portos, realizada por equipamentos como guindastes, empilhadeiras e rebocadores, também gera emissões significativas, especialmente quando esses equipamentos são movidos a diesel.

A intermodalidade desempenha um papel crucial na descarbonização dos portos, pois permite a redução das emissões associadas ao transporte terrestre de cargas. O modelo logístico brasileiro é historicamente dependente do transporte rodoviário, responsável por mais de 60% do escoamento de mercadorias no país, enquanto o transporte ferroviário, cabotagem e hidroviário ainda possuem participação reduzida. A ampliação da malha ferroviária e o incentivo ao transporte por via marítima podem diminuir significativamente a emissão de carbono do setor. Nos Estados Unidos, o Programa Green Freight, promovido pela Agência de Proteção Ambiental (EPA), fomenta a substituição do modal rodoviário por opções mais sustentáveis, incentivando o uso de ferrovias e vias navegáveis para o transporte de mercadorias.

No Brasil, algumas iniciativas voltadas à intermodalidade começam a ganhar força. O Plano Nacional de Logística (PNL 2035) prevê a ampliação da participação do modal ferroviário na matriz de transportes, reduzindo a dependência dos caminhões para o escoamento da produção. Além disso, programas como o BR do Mar, que incentiva a cabotagem, têm o potencial de reduzir as emissões no transporte de cargas ao longo da costa brasileira. A integração entre os portos e os terminais ferroviários também pode ser aprimorada, facilitando a conexão direta entre os diferentes modais e reduzindo a necessidade de deslocamentos rodoviários de longa distância.

Outra estratégia essencial para a descarbonização e eficiência logística no Brasil envolve a ampliação das concessões de hidrovias. O país possui uma das maiores redes hidroviárias do mundo, mas sua utilização para o transporte de cargas ainda é limitada em comparação a outros modais. Nos últimos anos, o governo federal tem promovido estudos para a concessão das principais hidrovias, como a Hidrovia do Madeira, a Hidrovia do Paraguai-Paraná e a Hidrovia do Tocantins-Araguaia visando a modernização da infraestrutura. Esses investimentos têm o potencial de expandir

significativamente o transporte fluvial de cargas, reduzindo a dependência do modal rodoviário e, conseqüentemente, as emissões de gases de efeito estufa. A melhoria da infraestrutura hidroviária pode permitir o escoamento mais sustentável de grãos, minérios e outros produtos, aumentando a competitividade do comércio exterior brasileiro e contribuindo para um sistema logístico mais eficiente e menos poluente.

Além das ações voltadas à infraestrutura, políticas públicas podem desempenhar um papel fundamental para fomentar a intermodalidade e a redução das emissões no setor portuário. A criação de corredores logísticos verdes, com incentivos fiscais para empresas que adotam modais de transporte menos poluentes, pode estimular o uso de ferrovias e marítimo. Outro ponto importante é a regulamentação de incentivos financeiros para portos que adotam medidas de eficiência energética e eletrificação, tornando a transição para um modelo mais sustentável economicamente viável para operadores e terminais.

Aspectos Políticos e Regulatórios

A descarbonização portuária pode ocorrer tanto por meio de regulação governamental obrigatória quanto por iniciativas voluntárias do setor privado. No primeiro caso, os governos estabelecem metas rígidas e impõem restrições ao uso de combustíveis fósseis, determinando padrões ambientais e exigências para redução de emissões. No segundo caso, empresas e operadores portuários adotam medidas sustentáveis por iniciativa própria, motivados por exigências do mercado, demandas de investidores ou benefícios operacionais e financeiros.

As políticas públicas desempenham um papel central na promoção da descarbonização da economia, especialmente no setor portuário e logístico. Sem um arcabouço regulatório bem estruturado, o setor privado tende a adotar práticas sustentáveis de forma fragmentada e desigual. Assim, o País pode impulsionar a transição para operações portuárias mais limpas por meio de uma política de Estado estruturante, estabelecendo padrões ambientais obrigatórios, como metas de redução de emissões de GEE e incentivos à eletrificação das operações.

A criação de incentivos fiscais e financeiros, linhas de crédito verde, isenção de impostos para investimentos em tecnologias sustentáveis e estímulos à pesquisa e desenvolvimento de combustíveis alternativos, são medidas que podem acelerar essa transição. O planejamento estratégico do governo deve incluir o desenvolvimento de políticas de curto, médio e longo prazo para modernização da infraestrutura portuária, promovendo a adoção de tecnologias limpas e otimizando a logística intermodal.

No entanto, atualmente, o Brasil ainda não possui uma regulamentação específica para a descarbonização portuária, mas diversas iniciativas setoriais estão sendo discutidas. Entre os principais marcos legais e normativos que impactam a agenda de sustentabilidade no setor, destacam-se a Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC – Lei nº 12.187/2009), que estabelece diretrizes para mitigação das emissões de GEE, mas não define regras específicas para o setor portuário, e o Programa Combustível do Futuro, proposto pelo Governo Federal, que busca incentivar a produção e uso de biocombustíveis e combustíveis de baixa emissão, incluindo a navegação. Além disso, o Plano Setorial de Mitigação e Adaptação às Mudanças Climáticas para a Consolidação de uma Economia de Baixa Emissão de Carbono na Agricultura (Plano ABC) tem impacto indireto sobre os portos, pois incentiva práticas sustentáveis na logística de exportação de commodities. O Projeto de Lei do Mercado Brasileiro de Redução de Emissões (PL 528/2021) propõe a criação de um mercado regulado de créditos de carbono, que poderia impactar as operações portuárias ao incentivar a compensação de emissões.

Os estudos da ANTAQ sobre descarbonização portuária têm sido fundamentais para mapear o panorama atual do setor e orientar o caminho a ser seguido pelo país. Como resultado, foi identificada a necessidade de criar um inventário nacional de emissões portuárias, estabelecer critérios para incentivos fiscais e definir metas progressivas de redução de carbono. No entanto, a implementação de metas uniformes para todo o setor enfrenta desafios significativos, dada a diversidade operacional e estrutural das empresas portuárias. Nesse contexto, visando estimular a adoção voluntária de práticas sustentáveis pelo setor privado, o Ministério de Portos e Aeroportos

tem enfatizado que dará prioridade ao acesso ao Fundo da Marinha Mercante e à análise de pedidos administrativos para empresas comprometidas com a sustentabilidade.

Enquanto o Brasil ainda discute a criação de normas específicas para a descarbonização portuária, países da União Europeia e dos Estados Unidos já implementaram regulamentações robustas para limitar as emissões no setor marítimo. A União Europeia, por meio do pacote regulatório Fit for 55, estabeleceu exigências para a redução das emissões de CO₂ no transporte marítimo, incluindo requisitos para portos e operadores de navios. Além disso, o EU Emissions Trading System (EU ETS) criou um mercado de carbono que impõe custos às emissões do setor de transporte marítimo, incentivando investimentos em tecnologias limpas, enquanto o FuelEU Maritime estabelece regras para o uso de combustíveis alternativos e metas progressivas de descarbonização até 2050. Nos Estados Unidos, o Clean Air Act regula as emissões de poluentes e impacta diretamente os portos, especialmente na Califórnia, e iniciativas como a Green Ports estabeleceram metas obrigatórias de eletrificação e adoção de combustíveis limpos nos portos de Los Angeles e Long Beach. O governo federal dos EUA tem investido em financiamento bilionário para modernização portuária, incentivando eletrificação e o uso de combustíveis alternativos.

Diante do avanço da regulação internacional, o Brasil precisa modernizar sua legislação para garantir que a descarbonização ocorra de forma eficiente e sem prejudicar a competitividade do setor logístico. Para isso, seria necessário criar um Marco Nacional de Descarbonização que defina metas claras para redução de emissões, inspiradas nas regulamentações europeias e americanas. A incorporação do setor portuário ao mercado de carbono poderia incentivar os portos a adotarem estratégias de compensação de emissões e participarem ativamente de mercados de créditos de carbono. Além disso, o estímulo à eletrificação e ao uso de combustíveis alternativos deve ser regulamentado, garantindo incentivos para a adoção de gás natural, biometano, etanol e hidrogênio verde no setor portuário e logístico. Outra medida importante seria a regulamentação do Onshore Power Supply (OPS), tornando obrigatória a implementação progressiva desse sistema em portos de grande movimentação para reduzir as emissões dos navios atracados. Para viabilizar essas mudanças, a criação de linhas de financiamento verde para infraestrutura portuária se mostra essencial, facilitando a modernização de terminais, a eletrificação de equipamentos e o desenvolvimento de projetos inovadores.

Dessa forma, a legislação brasileira poderá evoluir para oferecer segurança jurídica e previsibilidade aos investidores do setor, ao mesmo tempo em que garante que os portos brasileiros não fiquem para trás no cenário global de descarbonização. A transição para portos de baixo carbono depende de um esforço coordenado entre setor público e privado, garantindo que as mudanças regulatórias e econômicas sejam implementadas de forma planejada. O Brasil tem vantagens estratégicas, como uma matriz elétrica renovável e capacidade de produção de biocombustíveis, mas ainda precisa



fortalecer seu arcabouço legal e regulatório para acompanhar o avanço de países desenvolvidos. Ao adaptar sua legislação e expandir seus incentivos para a descarbonização portuária, o país poderá reduzir suas emissões sem comprometer a competitividade logística, garantindo um futuro sustentável para o setor e fortalecendo sua posição no comércio global.

Paulo Campos Fernandes e Felipe Castilho são advogados do escritório Kincaid Mendes

Vianna

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2025

NOVA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ FAZ BALANÇO POSITIVO DOS PRIMEIROS MESES DE GESTÃO

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 10/03/2025 - 18:30



APS destacou manutenção de operações para impulsionar crescimento do complexo portuário e aumento da competitividade

Nos primeiros meses à frente da administração do Porto de Itajaí, a Autoridade Portuária de Santos (APS) enfrentou desafios jurídicos, administrativos e estruturais para manter a operacionalidade do complexo portuário. A gestão da APS, uma indicação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), visava garantir a continuidade das operações e fortalecer a posição do porto no cenário nacional. À Portos e

Navios, a nova administração do porto organizado catarinense destacou, entre os primeiros desafios superados, a manutenção do alfandegamento, obtida junto à Receita Federal com a criação da filial 'APS-Itajaí', e a formalização de um convênio com a Prefeitura de Itajaí, a fim de preservar os empregos da autarquia municipal.

Na infraestrutura, a dragagem de manutenção foi uma das principais prioridades, permitindo a retirada de sedimentos e garantindo a profundidade necessária para a plena navegabilidade do porto. Além disso, a administração implementou medidas para otimizar a movimentação terrestre de carga geral, mesmo com a presença de navios de cruzeiro atracados, o que aumentou a produtividade e gerou novas oportunidades para trabalhadores autônomos.

O desempenho financeiro da APS reflete essa gestão estratégica, com um faturamento de R\$ 18 milhões no período. Embora não seja comparável diretamente a administrações anteriores devido às diferentes condições operacionais, o resultado demonstra a viabilidade econômica do Porto de Itajaí, assegurando geração de renda para a região.

Entre os planos estratégicos da APS, a remoção do navio Pallas, que está soçobrado na entrada do canal, é uma das prioridades para garantir a segurança da navegação. Reuniões já estão sendo realizadas com a Marinha e outras entidades para viabilizar a operação. Além disso, a administração pretende implementar o sistema de gestão de tráfego de navios (VTMIS), replicando uma iniciativa bem-sucedida no Porto de Santos para otimizar o fluxo de embarcações.

A transição da gestão exigiu diálogo com trabalhadores, empresas de navegação e demais stakeholders para garantir um ambiente de cooperação e confiança. A APS enfatizou uma gestão voltada ao benefício do porto, empreendedores e trabalhadores locais, promovendo um entendimento transparente das mudanças. Esse esforço se refletiu no aumento de 26% na movimentação de cargas em janeiro, um indicativo positivo do impacto das medidas adotadas.

Para garantir o crescimento sustentável do Porto de Itajaí, a APS avalia a possibilidade de obras para aumentar o calado operacional, permitindo a recepção de navios de maior porte. Outra estratégia em estudo é a ampliação do porto por meio da agregação de novas áreas e do apoio à Prefeitura de Itajaí na conclusão da via expressa portuária, infraestrutura fundamental para agilizar o fluxo logístico.

A gestão da APS em Itajaí está prevista para durar um ano, até 31 de dezembro, período no qual será estruturada uma empresa autônoma para continuar a administração do porto público. Até lá, a prioridade segue sendo a consolidação das operações, a atração de novos investimentos e a modernização da infraestrutura para manter a competitividade do Porto de Itajaí no mercado nacional e internacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2025

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA PODE REDUZIR EM ATÉ 16% CONSUMO DE COMBUSTÍVEL NA INDÚSTRIA MARÍTIMA

Por Lorena Parrilha Teixeira Navegação 10/03/2025 - 17:58



Relatório da DNV identifica que, apesar dos avanços, adoção em larga escala de soluções enfrenta desafios como alto custo de implementação de algumas tecnologias, incerteza sobre retorno do investimento e falta de uma padronização global para facilitar transição

A indústria marítima enfrenta um dos maiores desafios de sua história: reduzir emissões de carbono e se adaptar às novas regulamentações ambientais globais. A Organização Marítima Internacional (IMO) estabeleceu metas ambiciosas de descarbonização, incluindo a redução de 20% das emissões até 2030 e a

neutralidade de carbono até 2050. Ao mesmo tempo, medidas como o 'EU ETS' e o 'FuelEU Maritime' começam a pressionar economicamente armadores e operadores portuários para adotar práticas mais sustentáveis. Nesse cenário, a eficiência energética surge como peça-chave para viabilizar a transição, reduzindo custos e consumo de combustíveis fósseis enquanto o setor avança rumo a novas fontes energéticas.

Um relatório da DNV estima que a adoção de medidas de eficiência pode reduzir o consumo de combustível em até 16%, o que equivale a retirar de operação 55 mil navios pequenos ou 2.500 de grande porte movidos a combustíveis convencionais. Nos portos, a eletrificação das operações, especialmente com o fornecimento de energia em terra (shore power), pode diminuir significativamente as emissões de gases poluentes, melhorando a qualidade do ar e atendendo a exigências ambientais mais rígidas.

A busca por maior eficiência passa por diferentes frentes, desde inovações tecnológicas no design das embarcações até otimizações operacionais que permitem melhor aproveitamento da energia consumida. Entre as principais soluções, destaca-se a lubrificação a ar, que reduz o atrito do casco com a água, e o uso de revestimentos especiais que minimizam incrustações marinhas e melhoram a hidrodinâmica do navio. Além disso, sistemas de propulsão assistida pelo vento, como velas rotativas, já demonstram potencial para reduzir o consumo de combustível em viagens longas.

A gestão operacional também se tornou um fator crucial. O roteamento meteorológico permite que navios escolham rotas mais eficientes, economizando combustível ao evitar condições climáticas adversas. O ajuste dinâmico de velocidade e a otimização de trim e calado ajudam a reduzir o esforço da embarcação, impactando diretamente no consumo energético. Essas mudanças, muitas vezes implementadas sem a necessidade de grandes investimentos, já fazem parte das estratégias de diversas companhias que buscam reduzir custos com combustíveis e emissões de CO₂.

Nos portos, a transição para infraestruturas mais sustentáveis vem ganhando força. A instalação de sistemas de fornecimento de eletricidade para navios atracados permite que embarcações desliguem seus motores auxiliares e utilizem energia limpa da rede elétrica, diminuindo a poluição atmosférica local. Além disso, a digitalização das operações portuárias possibilita um controle mais preciso do tráfego de embarcações, reduzindo tempos de espera e otimizando o uso de energia em manobras e atracações.

Apesar dos avanços, a adoção em larga escala dessas soluções enfrenta desafios. O alto custo de implementação de algumas tecnologias, a incerteza sobre o retorno do investimento e a falta de uma padronização global dificultam a transição. Muitos armadores ainda hesitam em apostar em determinadas tecnologias por temerem que uma escolha errada leve a ativos obsoletos em poucos anos. A escassez e os altos custos de combustíveis neutros em carbono, como metanol verde e amônia, também representam obstáculos adicionais.

O relatório da DNV ressaltou ainda que a necessidade de acelerar a transição energética é evidente. Enquanto a indústria naval busca soluções definitivas para a substituição dos combustíveis fósseis, a eficiência energética se apresenta como um caminho viável e imediato para reduzir emissões e

mitigar impactos ambientais. O documento aponta que, com regulamentações cada vez mais rigorosas e consumidores exigindo práticas mais sustentáveis, navios e portos que investirem nessas soluções desde já estarão melhor posicionados para enfrentar os desafios do futuro e garantir competitividade no setor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2025

APS ABRE LICITAÇÃO PARA DUPLICAR ACESSO À ILHA BARNABÉ E REFORÇA INFRAESTRUTURA DA GUARDA

Da Redação Portos e logística 10/03/2025 - 18:18



A Autoridade Portuária de Santos (APS) lançou, nesta segunda-feira (10), um processo licitatório para contratação do projeto básico das obras de duplicação da rodovia de acesso à Ilha Barnabé, em Guarujá. A iniciativa visa atender ao crescimento das operações de graneis líquidos e contêineres no terminal de uso privado (TUP) da DP World. O edital 17/2025 prevê a implantação de duas novas faixas de rolamento ao longo de 2,7 quilômetros, além da construção de pontes sobre os rios Diana e Sandi, restauração do pavimento e integração com o viaduto ferroviário. As empresas interessadas podem enviar propostas até 31

de março.

A expansão da infraestrutura acompanha o crescimento expressivo na movimentação de graneis líquidos, que atingiu 19,6 milhões de toneladas em 2024, registrando recordes históricos, com destaque para o aumento de 48,2% na movimentação de gasolina e 25,8% em óleo diesel e gasóleo. Em janeiro de 2025, o embarque de óleo diesel e gasóleo cresceu 89,7% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Além da obra viária, a APS publicou, no último dia 28 de fevereiro, o edital 16/2025 para aquisição de uniformes destinados à Guarda Portuária, incluindo botas táticas, juponas, bermudas e capas de chuva. A compra visa repor vestimentas desgastadas e atender ao novo efetivo admitido no concurso de 2024. Este é o terceiro edital do ano voltado à modernização da Guarda Portuária, que também contará com novas viaturas e embarcações blindadas conforme os editais 09 e 10/2025.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2025

KONGSBERG LIDERA CONVERSÃO DA BALSA PARA OPERAÇÃO TOTALMENTE ELÉTRICA

Da Redação Indústria naval 10/03/2025 - 18:09



A Kongsberg Maritime anunciou um novo projeto de conversão para transformar a balsa de carros de duas pontas 'MF Hamlet' em uma embarcação totalmente elétrica e sem emissões. Operada pela Öresundlinjen na rota entre Helsingør, Dinamarca, e Helsingborg, Suécia, a balsa passará por uma atualização significativa, incluindo a instalação de grandes baterias e motores de ímã permanente para os propulsores azimutais.

O objetivo da conversão é eliminar emissões, permitir uma operação elétrica completa e garantir redundância de propulsão mecânica. O sistema de carregamento de alta voltagem no porto permitirá que a balsa reabasteça suas baterias em apenas 8 a 12 minutos, com uma alternativa de carregamento de baixa

voltagem por geradores. A Kongsberg Maritime será responsável pela adaptação dos propulsores existentes para operação elétrica, equipando cada um dos quatro propulsores de azimute principais com motores elétricos de ímã permanente de 1530 kW. Além disso, fornecerá um pacote abrangente de energia, automação e controle, incluindo a atualização do sistema K-Chief 600 para um novo modelo com Energy Management System e a implementação do controle do propulsor Mcon.

Os sistemas de armazenamento de energia serão fornecidos pela Echandia, enquanto a conversão mecânica ficará a cargo da Oresund Drydocks. A instalação será realizada pela SH-Group, que produzirá e instalará casas de convés e garantirá a correta roteirização do cabeamento e conexão do novo equipamento.

O processo de conversão começará em novembro de 2025 no Oresund Drydocks, com trabalhos preparatórios previstos para março, durante a manutenção programada da embarcação. A conversão permitirá que os propulsores sejam alimentados exclusivamente por motores elétricos, mantendo os motores a diesel como reserva. Com essa modernização, toda a rota entre Helsingør e Helsingborg, uma das mais movimentadas do mundo, será operada por balsas elétricas.

A Kongsberg também realizará a conversão dos quatro propulsores US 3001 Controllable Pitch, permitindo entrada dupla: a primária, acionada pelos novos motores elétricos, e a secundária, conectada aos motores a diesel existentes. A balsa será carregada em terra por robôs de carregamento de 10,6 MW/10,4 kV e estará preparada para receber tecnologia Auto-Crossing e Auto-Docking para automatizar manobras portuárias.

O MF Hamlet também receberá novas casas de convés no convés superior, além de layouts aprimorados nas duas pontes para melhor visibilidade e ergonomia dos operadores. Segundo Kristian Durhuus, CEO da Molslinjen, a conversão do Hamlet é um passo essencial para a eletrificação total da frota da empresa, com a meta de neutralidade de carbono até 2040.

Martin Kjøraas, chefe de pós-vendas Seaborne, Integração e Energia da Kongsberg Maritime, destacou a importância do projeto para a sustentabilidade marítima, ressaltando a colaboração entre todos os envolvidos na conversão e o impacto positivo esperado na eficiência da rota.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2025

CMA CGM LANÇA SERVIÇO PARA CONECTAR ÁSIA E AMÉRICA DO SUL

Da Redação Navegação 10/03/2025 - 18:03



A CMA CGM anunciou o lançamento do 'SEAS 3' - Ásia para a Costa Leste da América do Sul 3, um novo serviço marítimo projetado para otimizar remessas do Extremo Oriente para a ECSA (costa leste sulamericana). A iniciativa acompanha as dinâmicas do mercado regional e reforça o compromisso da companhia em oferecer soluções logísticas eficientes e de alta qualidade.

O SEAS 3 contará com uma rotação estratégica passando por Xangai, Shekou, Vung Tau, Singapura e Santos, antes de retornar à Ásia. Entre os diferenciais do serviço, destaca-se a conexão direta e expressa para o Terminal Tecon de Santos Brasil, abrangendo escalas nas regiões central e sul da China. Além disso, a inclusão de Vung Tau possibilita conexões diretas via Singapura para diversos mercados do Sudeste Asiático.

O hub de Santos será aprimorado por meio de uma rede de alimentação confiável, permitindo conexões com o Mercosul e destinos como Argentina, Uruguai e Caribe. A operação contará com uma frota de 11 navios – sete da CMA CGM e quatro da Maersk –, garantindo um serviço semanal



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 038/2025
Página 70 de 70
Data: 10/03/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

direto, com dia fixo e mais de 20% de buffer para maior confiabilidade. A partida inaugural do CMA CGM NANSHA está prevista para 8 de abril de 2025, saindo de Xangai.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/03/2025



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 10/03/2025