

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING



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

Edição 040/2025
Data: 13/03/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
MEGATERMINAL COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO PODE COLOCAR O PORTO DE SANTOS ENTRE OS MAIORES DO MUNDO	4
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS CANCELA AUDIÊNCIA SOBRE PÁTIOS PARA CAMINHÕES NO LITORAL DE SÃO PAULO	5
TRANSFORMADOR COM MAIS DE 800 TONELADAS SERÁ TRANSPORTADO ATÉ O PORTO DE SANTOS E SEGUIRÁ PARA OS EUA. 6	6
ANTAQ AUTORIZA CONTRATOS PRIVADOS EM TERMINAIS DE USO PRIVADO	7
NAVIO DESGOVERNADO BATE EM TRÊS EMBARCAÇÕES DA MARINHA NO PORTO DE SANTOS E DEIXA OFICIAL FERIDO.....	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO.....	8
GOVERNO APRESENTA ESTUDO PARA PONTE ENTRE ARACAJU E BARRA DOS COQUEIROS	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	10
COMPANHIA DOCAS DO PARÁ REGISTRA MAIOR ÍNDICE ECONÔMICO DA HISTÓRIA DA INSTITUIÇÃO	10
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS INAUGURA OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO AEROPORTO REGIONAL DE DOURADOS (MS) NESTA SEXTA-FEIRA (14)	11
PORTO DE SANTOS LEVA ENERGIA GERADA PELA PRÓPRIA HIDRELÉTRICA ATÉ O CAIS	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	12
OPERAÇÃO RODOVIDA CHEGA AO FIM COM AUMENTO DE 225% NAS AÇÕES EDUCATIVAS POR TODO O PAÍS.....	12
MINISTRO RENAN FILHO RECEBE HONRARIA MÁXIMA DO SETOR DE TRANSPORTES.....	14
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APRESENTA MOBILIZAÇÃO DE RECURSOS INTERNACIONAIS PARA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA.....	15
“SÓ HÁ DESENVOLVIMENTO NO PAÍS SE HOVER ESTRADA”, DIZ RENAN FILHO AO ANUNCIAR PAVIMENTAÇÃO NA BR-135/MG	16
PORTAL PORTO GENTE.....	17
INFRAERO ASSINA CONTRATO DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO DE PARANAVÁ.....	17
TRÊS SIGNIFICATIVAS OBRAS FORAM ENTREGUES EM PORTOS BRASILEIROS	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	18
EDITORIAL – A BUSCA POR SOLUÇÕES NO IMPASSE COMERCIAL ENTRE BRASIL E EUA	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
Terceirização 1	19
Terceirização 2	19
Impactos da decisão de Trump 1	20
Impactos da decisão de Trump 2	20
Impactos da decisão de Trump 3	20
Inflação 1	20
Inflação 2.....	20
NACIONAL - COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL CRITICA TAXAÇÃO SOBRE AÇO E AVALIA MEDIDAS PARA PROTEGER EXPORTAÇÕES	20
AEROPORTOS - LATAM ASSUME REALOCAÇÃO DE PASSAGEIROS APÓS SUSPENSÃO DA VOEPASS.....	21
BRASIL EXPORT - CONSELHO NACIONAL DEBATE ÚLTIMOS DETALHES DO SANTOS EXPORT	23
BRASIL EXPORT - BRASIL TECH VAI DESVENDAR O PCS EM EVENTO GRATUITO.....	25
PORTO DE SANTOS - FRENTE PARLAMENTAR SUSPENDE AUDIÊNCIA SOBRE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS	26
REGIÃO SUDESTE - ECOVIAS PASSA A SE CHAMAR ECOVIAS IMIGRANTES.....	27
REGIÃO NORTE - GRUPO CHIBATÃO PLANEJA NOVO PÍER FLUTUANTE NO AMAZONAS	27
JORNAL DA ORLA - SP.....	28
SANTOS EXPORT ACONTECE NA PRÓXIMA SEMANA, COM PAINÉIS TÉCNICOS E DEBATES.....	29
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	30
PARQUE VALONGO, EM SANTOS, RECEBE AGENTES DE VIAGENS DE TODO O BRASIL PARA EVENTOS SOBRE CRUZEIROS	30
TRANSPETRO TEM ALTA DE 9,2% NAS OPERAÇÕES DE TRANSBORDO DE NAVIOS EM 2024; BUSCA NOVOS NEGÓCIOS	31
MEDIDAS RELATIVAS ÀS EXPORTAÇÕES DE AÇO E ALUMÍNIO PARA OS ESTADOS UNIDOS – NOTA CONJUNTA MRE/MDIC	32
JORNAL O GLOBO – RJ.....	33
ALCKMIN DIZ QUE TARIFAÇÃO DE TRUMP SOBRE O AÇO É MEDIDA 'EQUIVOCADA' E DEFENDE DIÁLOGO: 'O CAMINHO NÃO É OLHO POR OLHO'	33
BRASIL ESCOLHE O MELHOR CAMINHO PARA REAGIR AO TARIFAÇÃO DE TRUMP	34



TARIFAS DE 25% SOBRE AÇO NOS EUA: 'BRASIL ESTÁ EM POSIÇÃO MAIS CONFORTÁVEL PARA NEGOCIAR', DIZ PRESIDENTE DA FIEMG	35
GOVERNO LULA FAZ PRIMEIRA REUNIÃO COM REPRESENTANTES DE TRUMP APÓS INÍCIO DA TAXAÇÃO DE AÇO E ALUMÍNIO	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	37
ENQUANTO GOVERNO PUXAR DE UM LADO E BC DO OUTRO, INFLAÇÃO CONTINUARÁ ALTA, DIZEM ECONOMISTAS	37
ECONOMIA GLOBAL CAMINHA PARA DESACELERAR EM MÁ HORA PARA O PAÍS, DIZEM EM VÍDEO ECONOMISTAS DA FGV	39
FUNDOS SOBERANOS E DE PARTICIPAÇÕES EM EMPRESAS COMEÇAM A AVALIAR ATIVOS DA CCR	41
BRASIL ACREDITA QUE TARIFAÇÃO DE TRUMP PODE DAR EMPURRÃO À APROVAÇÃO DO ACORDO MERCOSUL-UE	42
LULA DEVE LEVAR AO JAPÃO COMITIVA COM 100 EMPRESÁRIOS, ENTRE ELES JBS E EMBRAER	43
ANÁLISE - APOSTA DE TRUMP É QUE OS AMERICANOS VÃO TOLERAR A DOR ECONÔMICA PARA CONSEGUIR RESTAURAR A INDÚSTRIA	45
OPINIÃO - BRASIL APOSTA NO COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL DE AVIAÇÃO, MAS NEGLIGENCIA PRODUTOS QUE TÊM O MESMO VALOR	48
VALOR ECONÔMICO (SP)	50
'PSD TEM QUE SER PROTAGONISTA, NÃO UMA SUBLEGENDA', DIZ RATINHO JUNIOR	50
CSN PROJETA REDUÇÃO DA ALAVANCAGEM FINANCEIRA EM 2025	53
LEWANDOWSKI AUTORIZA USO DA FORÇA NACIONAL PARA APOIAR ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA NO RJ	54
AGÊNCIA BRASIL - DF	54
BRASIL AVALIA RECORRER À OMC CONTRA TARIFA DOS EUA AO AÇO E ALUMÍNIO	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS	56
EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL ATINGE 3,3 MILHÕES DE SACAS EM FEVEREIRO	56
PETROLEIRO COLIDE NO PORTO DE SANTOS, FERE OFICIAL DA MARINHA E DANIFICA EMBARCAÇÕES	56
PORTOS DO PARANÁ INVESTE R\$ 29 MILHÕES EM OBRAS NO PÍER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS	57
WÄRTSILÄ FORNECERÁ MOTORES PARA REBOCADORES DA ADM NO PARAGUAI	57
CONAB PROJETA SAFRA RECORDE DE 328,3 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS EM 2024/25	58
TRANSPETRO AMPLIOU OPERAÇÕES SHIP TO SHIP EM 9% NO ANO PASSADO	58
ÍNDICE MUNDIAL DE CONTÊINERES CAI 7% E ATINGE US\$ 2.368/CONTÊINER DE 40 PÉS	59
EXPORTAÇÕES DEVEM CRESCER ACIMA DE 5% AO ANO ATÉ 2034, PROJETA ESTUDO	59
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	60
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	60



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MEGATERMINAL COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO PODE COLOCAR O PORTO DE SANTOS ENTRE OS MAIORES DO MUNDO

Terminal Portuário Logístico (TPL) vai movimentar 20 milhões de toneladas por ano

Por Bárbara Farias



O complexo porto-ferroviário será instalado na Área Continental de Santos e movimentará 20 milhões de toneladas por ano (Reprodução)

O Porto de Santos poderá subir de posição no ranking dos maiores portos do mundo com o futuro Terminal Portuário Logístico (TPL), um terminal de uso privado (TUP) da Triunfo Participações e Investimentos. O complexo porto-ferroviário será instalado na Área Continental de Santos e movimentará 20 milhões de toneladas por ano, quase o total movimentado pelo Porto de

Vila do Conde (Pará) em 2024, que foi de 19 milhões de toneladas. O projeto está em fase de elaboração de Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima).

Escala mundial

Para o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, o TPL “confirma a importância crescente do Porto de Santos para o cenário econômico do Brasil e com potencial ainda maior de expansão em escala mundial”.

Pomini diz que o TPL confirma a tendência de interesse do setor privado na região. “Por isso, propusemos um aumento inédito na poligonal do Porto Organizado, que saltará, em alguns anos, dos atuais 8 milhões de metros quadrados para mais de 20 milhões de metros quadrados, abrindo perspectivas para novos investimentos deste tipo, multipropósitos, integrados ao nosso projeto de ampliação do modal ferroviário, que recebe aporte de R\$ 1 bilhão da Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos)”.

O terminal

O TPL foi autorizado por meio do contrato de adesão 02/2022, firmado com a União e intermediado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Em 2024, a Antaq deferiu o pedido da Triunfo prorrogando a adesão por mais dois anos. O investimento previsto no empreendimento é de R\$ 5,3 bilhões.

Licenças

“O empreendimento se encontra na fase de elaboração do Estudo e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima), necessários para a obtenção da Licença Prévia a ser emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama). A construção terá início após a obtenção de todas as licenças”, informou a Triunfo em nota.

A companhia quer movimentar toda a carga exclusivamente por ferrovia “minimizando problemas no trânsito. O projeto foi concebido para que toda a carga prevista para o terminal possa ser movimentada por esse modal”.



Diversidade de cargas (Reprodução)

Localização deve minimizar gargalos logísticos

O diretor de Desenvolvimento de Novos Negócios da empresa, Dorival Pagani Junior, afirma que o futuro complexo porto-ferroviário está alinhado ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos e à Lei de Uso de Ocupação de Solo da Cidade. “A área da região denominada como Barnabé-Bagres foi considerada prioritária sobre as demais do interior do estuário”, afirmou.

Pagani pontua que a localização atende à demanda futura de carga, sendo afastada dos centros urbanos, mitigando gargalos logísticos.

Os acessos rodoviários são pela Ilha de Barnabé, pela Rodovia Cônego Domênico Rangoni e Rio-Santos. Já o aquaviário é pelo canal de navegação do Porto, área nas bacias de evolução e giro e área de manobra e atracação.

Por fim, o acesso ferroviário é via ramal operado pela MRS, contando ainda com ramais internos e um túnel. Além disso, será construída uma pera ferroviária, cruzando oito linhas ferroviárias que receberá trens com até 80 vagões.

O empreendimento contará com quatro terminais em terra, um para cada tipo de carga: grãos, celulose, combustíveis e fertilizantes. Os produtos serão escoados por cinco berços de atracação de navios, sendo dois para combustíveis, um para grãos, um para celulose e um para fertilizantes.

Reunião pública

O estudo preliminar de impacto ambiental do TPL será apresentado em reunião pública na próxima terça-feira, às 18 horas, no Teatro Procópio Ferreira (Avenida Dom Pedro I, 350, no Jardim Tejereba), em [Guarujá](#).

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 13/03/2025

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS CANCELA AUDIÊNCIA SOBRE PÁTIOS PARA CAMINHÕES NO LITORAL DE SÃO PAULO

Encontro seria realizado nesta sexta-feira (14) em Santos

Por *ATribuna.com.br*



Projeto em Cubatão, na Ilha do Tatu, ao lado do Viaduto Mário Covas, tem sido alvo de críticas na Cidade (Reprodução)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) cancelou a audiência pública sobre implantação de pátios de caminhões na região, que estava marcada para esta sexta (14), na sede da gestora do cais santista, no Macuco. Antes, o encontro já havia sido adiado, a primeira data prevista foi 26 de fevereiro.

A audiência, em conjunto com a Frente Parlamentar Mista dos Portos Nacionais, tinha como objetivo debater a ampliação das áreas destinadas a pátios reguladores de caminhões.

A APS prevê quatro condomínios logísticos retroportuários nos municípios de Guarujá, São Vicente, Santos e Cubatão, que terão capacidade para regular o acesso de caminhões e abrigar mais de 2,8 mil veículos, oferecendo estrutura e serviços aos caminhoneiros.

A suspensão acontece no momento em que um dos projetos, na Ilha da Tatu, em Cubatão, enfrenta resistências por conta dos possíveis impactos ambientais e sociais. Ele prevê 1.020 vagas em uma área verde ao lado do Viaduto Mário Covas.

Justificativas

Em nota, a APS diz que solicitou a suspensão da audiência pública por causa da “necessidade de atender providências formais relativas às quatro áreas indicadas para os projetos”.

A APS destaca a intenção de que os projetos possam tramitar mais rapidamente e de forma conjunta. A gestora do Porto afirma que para que os projetos tenham mais agilidade é preciso, antes, algumas ações, como fazer uma visita prévia na área próxima de Conceiçãozinha, em Guarujá, e publicar o decreto que inclui áreas de São Vicente na Poligonal, já que também são previstas para receber os condomínios logísticos.

“Da mesma forma em relação a providências formais em Santos e Cubatão. Assim, a APS pediu à deputada federal Rosana Valle (PL), que preside a Frente Parlamentar Mista dos Portos Nacionais, a suspensão da audiência até que tais ações sejam efetivadas”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/03/2025

TRANSFORMADOR COM MAIS DE 800 TONELADAS SERÁ TRANSPORTADO ATÉ O PORTO DE SANTOS E SEGUIRÁ PARA OS EUA

Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) tem operação especial para transporte da carga

Por ATribuna.com.br



O transformador tem 121,8 metros de comprimento, 6,4 metros de largura e 5,576 metros de altura (Ecovias/Divulgação)

O início do transporte da maior carga especial que já passou pelo Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) estava previsto para a madrugada desta quinta (13). Trata-se de um transformador de

grandes dimensões com destino ao Porto de Santos, para ser exportado a Los Angeles, nos Estados Unidos, onde substituirá um equipamento danificado pelos recentes incêndios naquela região.

O transformador tem 121,8 metros de comprimento, 6,4 metros de largura e 5,576 metros de altura, com um peso bruto de 824,25 toneladas.

Devido à complexidade da operação, o transporte seria realizado em três etapas, sempre durante a madrugada.

Segundo informações da concessionária da estrada, nesta quinta a carga entraria na Rodovia dos Imigrantes pelo km 27, no acesso ao Rodoanel, e seguiria até o km 44, onde ficaria estacionada.

Em uma data ainda a ser definida, deve retomar o trajeto pelo trecho de Serra até o km 62 da pista Sul. Na última noite de operação, seguirá da Rodovia dos Imigrantes até o Porto de Santos, concluindo o percurso no trecho sob concessão da Ecovias.

Para garantir a segurança viária, a operação terá apoio do Policiamento Rodoviário, que realizará a escolta do veículo transportador.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/03/2025

ANTAQ AUTORIZA CONTRATOS PRIVADOS EM TERMINAIS DE USO PRIVADO

Terceirização de serviços e locação de áreas em TUPs é permitida, desde que respeitadas as cláusulas contratuais e a responsabilidade da operadora do terminal

Por ATribuna.com.br



Terceiros poderão, sem penalização prevista em lei, executar atividades operacionais que constam no contrato de adesão (Divulgação)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) consolidou entendimento de que não há impedimentos à celebração de contratos privados de prestação de serviços ou de locação de áreas específicas dentro dos terminais de uso privado (TUPs).

Com isso, terceiros poderão, sem penalização prevista em lei, executar atividades operacionais que constam no contrato de adesão, como operação e exploração da área e movimentação e armazenamento de cargas. Porém, para que a terceirização seja válida, não pode haver nenhuma cláusula, no contrato de adesão do TUP, que impeça essa prática.

Além disso, a empresa que opera o terminal deverá manter a responsabilidade integral perante a Antaq e outras autoridades, não poderá desvirtuar o objeto ou transferir a responsabilidade da outorga.

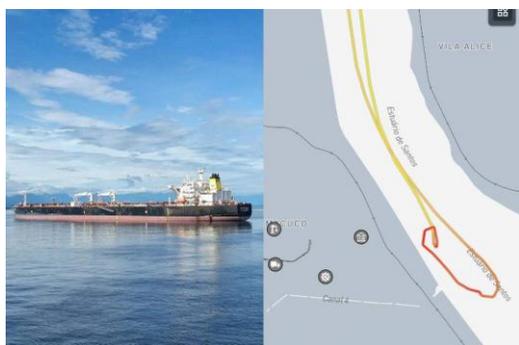
Em caso de celebração de contratos de prestação de serviços ou locação de áreas relacionadas ao seu instrumento de outorga, ficou estabelecido que a empresa deverá comunicar oficialmente à Antaq no prazo de até 30 dias. A Antaq afirma que o entendimento visa desburocratizar e promover a eficiência do setor portuário privado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/03/2025

NAVIO DESGOVERNADO BATE EM TRÊS EMBARCAÇÕES DA MARINHA NO PORTO DE SANTOS E DEIXA OFICIAL FERIDO

Embarcação apresentou problema no leme e perdeu controle; vítima foi socorrida para a Santa Casa
Por ATribuna.com.br



Navio petroleiro Olavo Bilac apresentou problemas no leme e se chocou contra três embarcações no píer da Marinha do Brasil, no Porto de Santos (Carlos Cabral/MarineTraffic e Reprodução/MarineTraffic)

O navio Olavo Bilac, usado para o transporte de petróleo, colidiu com três embarcações da Marinha do Brasil após ficar desgobernado em função de um problema no leme. O acidente aconteceu por volta das 23h20 de quarta-feira

(12), quando a embarcação saía do cais da Alemoa 1 e dirigia-se para o cais de Outeirinhos 1, no Porto de Santos.

Segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS), após apresentar os problemas no leme, o navio acabou virando para o costado do pier da Marinha, se chocando contra as embarcações Guajará, Guaporé e Maracanã. As três estavam atracadas no local e foram danificadas pela colisão.

De acordo com o site Marine Traffic, que rastreia o percurso de embarcações, o Olavo Bilac tinha como destino a cidade de Angra dos Reis, no Rio de Janeiro. Através do rastreamento, é possível ver o momento em que a embarcação perde o controle, erra uma manobra e fica parada próxima ao cais da Marinha.

Em nota, a APS informou que o navio Olavo Bilac retornou para o cais da Alemoa 1, onde aguarda perícia por parte da Capitania dos Portos de São Paulo. Uma equipe da Autoridade Portuária fará, nesta quinta (13), uma inspeção no cais da Marinha para fazer um levantamento dos danos causados no pier.

Ainda de acordo com a Autoridade Portuária de Santos, um oficial da Marinha sofreu escoriações leves na perna e, por isso, foi levado à Santa Casa de Santos, de onde já foi liberado.

Marinha

A Marinha do Brasil comunicou que os danos aos navios não comprometeram a fluidez das embarcações. Segundo a Capitania dos Portos de São Paulo (Cpsp), foi instaurado um Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (Ifan) e, por isso, o navio Olavo Bilac está impedido de sair do Porto de Santos por tempo indeterminado, até que a investigação sobre as causas do acidente seja concluídas.

Transpetro

A Transpetro esclareceu que o navio Olavo Bilac apresentou um travamento no leme, o que resultou em um toque no pier. A companhia informou que está aguardando autorização da Marinha do Brasil para chegar ao local e que irá instaurar uma comissão de investigação para apurar as causas da ocorrência. No comunicado, a empresa reforçou que o acidente não causou nenhum vazamento.

O navio

Do tipo aframax, também chamado navio tanque, o Olavo Bilac tem 249 metros de comprimento, 43 de boca (largura) e capacidade de 114 mil toneladas de porte bruto (TPB), o equivalente a 800 mil barris de petróleo. A embarcação pertence à Transpetro, que conta com outros dois navios para o transporte de petróleo, também batizados em homenagem a poetas brasileiros. São eles o Castro Alves e o Carlos Drummond de Andrade.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 13/03/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

GOVERNO APRESENTA ESTUDO PARA PONTE ENTRE ARACAJU E BARRA DOS COQUEIROS

A construção nova ponte ligando Aracaju à Barra dos Coqueiros está orçada em aproximadamente R\$ 203 milhões

Por *Antônio Carlos Garcia*

O Governo de Sergipe apresentou o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a construção de uma segunda ponte sobre o Rio Sergipe. A obra conectará os municípios de Aracaju e Barra dos Coqueiros, melhorando, portanto, a mobilidade urbana e

impulsionando o desenvolvimento econômico da região. O evento ocorreu no auditório da Companhia de Desenvolvimento Econômico de Sergipe (Codise) e contou com a presença de autoridades e membros da sociedade civil.



Maquete da ponte ligando Aracaju à Barra dos Coqueiros Imagem: ASN

O investimento do governo é de aproximadamente R\$ 203 milhões na construção da nova ponte estaiada. A estrutura terá mais de 1.080 metros de extensão e 21 metros de largura, com duas faixas de rolamento de 3,75 metros cada, além de faixas de segurança laterais de 2,5 metros e passeios de 2,3 metros para cada

lado

O estudo foi elaborado pelo consórcio formado pelas empresas MPB Saneamento Ltda, Única Consultores de Engenharia Ltda e Beck de Souza Engenharia Ltda. Nesse sentido, o documento detalha os impactos e benefícios da obra, que visa, principalmente, resolver os problemas de trânsito e integrar as duas cidades.

A ponte será construída na zona costeira, ligando o bairro Coroa do Meio, em Aracaju, à Atalaia Nova, em Barra dos Coqueiros. A escolha dessa localização, portanto, visa aliviar o tráfego na atual ponte Construtor João Alves, que já opera no limite da capacidade, além de facilitar o acesso ao litoral norte sergipano.

Melhorar o tráfego

Além disso, a nova estrutura vai melhorar o fluxo de tráfego, com viadutos planejados na avenida Delmiro Gouveia, em Aracaju, e uma interseção na Barra dos Coqueiros. Com isso, espera-se que a obra traga benefícios diretos aos setores de comércio, turismo e logística. O tráfego de veículos pesados será redistribuído, o que, por sua vez, reduzirá congestionamentos e aumentará a eficiência no transporte de mercadorias e serviços.



Secretário Luiz Roberto Dantas destacou a importância do estudo para o planejamento urbano Foto: Marcos Rodrigues/ASN

O secretário estadual de Desenvolvimento Urbano e Infraestrutura, Luiz Roberto Dantas, ressaltou a importância do estudo para o planejamento urbano sustentável. Ele afirmou que os benefícios da obra superam os custos estimados, garantindo, assim, a viabilidade do projeto. O engenheiro civil Manolo Caraméz, coordenador adjunto do EVTEA, também destacou o trabalho técnico realizado pelo consórcio. Ele explicou que o cronograma está sendo

cumprido, o que garante que a conclusão da obra ocorrerá dentro do prazo estabelecido, sem necessidade de prorrogações.

Agora que o EVTEA está concluído, os próximos passos incluem, portanto, a continuação do anteprojeto de engenharia e o avanço do Estudo de Impacto Ambiental (EIA-RIMA). A realização de uma audiência pública será a próxima etapa crucial para o licenciamento e a execução da obra, permitindo, dessa forma, a participação ativa da sociedade civil.

A Barra dos Coqueiros é o município que mais cresceu no Estado em termos populacionais: saiu de 24 mil habitantes em 2010, para 41.644 em 2022, um aumento de 66,7%. E não é só isso: com a ponte Construtor João Alves, cresceram também os condomínios de casas e outros investimentos

imobiliários. A cidade tem, hoje, desde habitações do 'Programa Minha Casa, Minha Vida' a outros de alto padrão que chegam a custar mais de R\$ 3 milhões.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 13/03/2025

 Presidência da República

 Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

COMPANHIA DOCAS DO PARÁ REGISTRA MAIOR ÍNDICE ECONÔMICO DA HISTÓRIA DA INSTITUIÇÃO

Empresa alcançou crescimento de 44,68%, o maior registrado desde 2020



A Companhia também registrou redução de 21,71% das despesas administrativas e aumento de 3,59% no lucro líquido - Foto: Companhia Docas do Pará

Em um momento de reestruturação, a Companhia Docas do Pará registrou crescimento de 44,68% no ano de 2024, a melhor taxa Ebitda (lucros sem desconto de juros e impostos) da sua história. Segundo o balanço da empresa, essa é a maior margem alcançada desde o ano de 2020.

Os dados fazem parte das Demonstrações de Resultado do Exercício da CDP.

“É um índice espetacular. Quando a gente alcança o Ebitda positivo, é um índice que mostra que o desempenho, não só econômico-financeiro da empresa, mas todo o desempenho administrativo tem sido positivo. Isso demonstra que, cada vez mais, a empresa tem se estruturado, do ponto de vista de gestão, para que olhe para o futuro com solidez, sendo saudável”, comemorou o Diretor Administrativo Financeiro da CDP, Samuel Rocha.

Além do índice histórico, a Companhia registrou redução de 21,71% das despesas administrativas e aumento de 3,59% no lucro líquido, em 2024 no comparativo com 2023.

De acordo com Rocha, isso demonstra que a Companhia está reduzindo custos desnecessários e mantendo um bom equilíbrio financeiro. “A redução de despesas foi um ato de gestão que tivemos em 2024, que possibilitou termos um desempenho positivo, o que significa menor custo da empresa para os cofres públicos”, ressaltou.

A Companhia Docas do Pará é responsável por sete portos públicos no Estado, sendo três portos organizados e quatro terminais, movimentando quase 40 milhões de toneladas em cargas ao ano, sendo os principais insumos a exportação de milho e soja.

Para o Diretor-Presidente, Jardel Silva, os resultados alcançados mostram que a CDP está mais forte, mais eficiente e mais preparada para os desafios do setor portuário. “Reduzimos custos sem comprometer a qualidade dos serviços, aumentamos nossa margem de lucro e seguimos investindo na modernização da nossa infraestrutura. Isso significa que estamos entregando uma gestão mais sustentável, mais estratégica e com impacto real para o desenvolvimento do Pará e do Brasil”.

Com informações da Companhia Docas do Pará

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

Data: 13/03/2025

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS INAUGURA OBRAS DE INFRAESTRUTURA NO AEROPORTO REGIONAL DE DOURADOS (MS) NESTA SEXTA-FEIRA (14)

Entregas somam R\$97 milhões investidos via Novo PAC; durante a cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho anunciará novos investimentos para o terminal

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), sob a liderança do ministro Silvio Costa Filho, inaugura nesta sexta-feira (14) obras de infraestrutura no Aeroporto Regional de Dourados (MS). Os investimentos somam R\$97 milhões de recursos do Novo PAC, o Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal.

Com o valor, foram revitalizadas e ampliadas a pista de pouso e decolagem e construídos um novo pátio para decolagem e uma taxiway, ou pista de táxi.

Durante o evento, o ministro vai lançar o edital de licitação para construção de novo terminal de passageiros, seção contra incêndio (SCI), e estação prestadora de serviço de telecomunicação e tráfego aéreo (EPTA), além de serviços auxiliares, no valor de R\$44,4 milhões. Desses, R\$38 milhões são recursos federais e R\$6,4 milhões são uma contrapartida do estado de Mato Grosso do Sul.

O ministro Silvio Costa Filho atenderá os jornalistas presentes no evento. Não há necessidade de credenciamento dos profissionais de imprensa. Não está prevista transmissão da cerimônia.

Serviço

O que: Entrega de obras de infraestrutura no Aeroporto Regional de Dourados (MS)

Quando: Sexta-feira, 14 de março

Onde: Complexo Esportivo Jorge Antônio Salomão, na Rua Itamarati, 100 – JD. Água Boa, Dourados (MS)

Horário: 9h

Assessoria Especial de Comunicação Social

Ministério de Portos e Aeroportos

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

Data: 13/03/2025

PORTO DE SANTOS LEVA ENERGIA GERADA PELA PRÓPRIA HIDRELÉTRICA ATÉ O CAIS

Rebocadores que auxiliam os navios nas manobras de entrada e saída do canal de acesso ao porto são abastecidos com energia 100% limpa, proveniente da Usina de Itatinga



Sistema Onshore Power Supply (OPS) permite o fornecimento de energia elétrica terrestre para rebocadores de navios - Foto: Arquivo Porto de Santos

Os navios são verdadeiros monumentos dos mares, impressionantes tanto pelo tamanho quanto pela capacidade. Esses gigantes percorrem o mundo transportando mercadorias e abastecendo a população global. Sua imponência, no entanto, vem acompanhada de um complexo sistema de funcionamento, que exige cuidado e precisão para garantir operações seguras.

Para que essas embarcações possam se movimentar e manobrar nos portos com segurança, elas precisam da ajuda dos rebocadores, pequenas, mas poderosas embarcações projetadas para



auxiliar nas manobras. Eles desempenham um papel fundamental na navegação portuária, garantindo que os navios gigantes possam se movimentar em espaços reduzidos. No entanto, esses "tratores do mar", como são popularmente chamados, utilizam óleo diesel como combustível, o que resulta em uma emissão significativa de CO₂, um dos grandes desafios ambientais da indústria naval.

O #MporPeloBrasil desta edição destaca ações de sustentabilidade no Porto de Santos. A autoridade portuária tem investido em tecnologia para o cumprimento de metas globais de sustentabilidade, servindo como exemplo para outras empresas. Prova disso é a implantação do Sistema Onshore Power Supply (OPS), tecnologia que permite o fornecimento de energia elétrica terrestre para embarcações atracadas.

Como funciona

Desde o ano passado, a energia gerada pela Usina Hidrelétrica de Itatinga, localizada em Bertioga, passou a alimentar diretamente o cais do porto, permitindo a eletrificação dos rebocadores. Agora, os cerca de 20 rebocadores das cinco empresas que operam no local podem se conectar a uma tomada especial e substituir o uso de máquinas a diesel por uma fonte de energia limpa.

Rafael Apolinário dos Santos, gerente de utilidade na Autoridade Portuária de Santos, ressalta que o porto é o único porto organizado do mundo que possui geração própria de energia com emissão zero de carbono. "É uma energia elétrica que utiliza a energia cinética da água, então é um projeto 100% sustentável, pois não emitimos carbono na geração, transmissão ou distribuição de energia", disse.

A iniciativa reduz em cerca de 15% a emissão de CO₂, tornando as operações mais sustentáveis. O gerente de Sustentabilidade do Porto de Santos, Bruno Takano, explica como funciona o sistema: "Quando os rebocadores estão atracados, com esse novo sistema, eles desligam seus motores a combustão e passam a utilizar o excedente energético da Usina de Itatinga para manter em funcionamento seus sistemas de refrigeração e equipamentos. Dessa forma, deixam de emitir carbono na atmosfera enquanto consomem essa energia".

Bruno Takano também destacou que a ideia é que esse tipo de fornecimento de energia chegue, em breve, a todos os navios que atracam na região. "O pilar de mudanças climáticas, dentro do nosso planejamento estratégico, inclui planos de ação e medidas de mitigação para os impactos ambientais", afirmou.

Falando em sustentabilidade, a equipe do MPor cruzou com o navio CMA CGM Bahia, o primeiro navio porta-contêiner movido a gás natural liquefeito (GNL) que chega ao Brasil. Essa inovação, com 336 metros de comprimento total por 51 metros de largura, representa um passo significativo rumo à sustentabilidade no setor marítimo e portuário nacional.

Quer saber mais? Acompanhe nossas redes sociais e fique por dentro do funcionamento dos nossos portos, aeroportos e hidrovias. É o Brasil movimentando o mundo!

Assessoria Especial de Comunicação Social
Ministério de Portos e Aeroportos
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 13/03/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

OPERAÇÃO RODOVIDA CHEGA AO FIM COM AUMENTO DE 225% NAS AÇÕES EDUCATIVAS POR TODO O PAÍS

Cerca de 360 mil pessoas participaram da iniciativa sobre uso de equipamentos de segurança e direção responsável

Mais de 3 mil ações foram realizadas em 400 cidades de todo o Brasil com o objetivo de reduzir acidentes e conscientizar motoristas por meio da Operação Rodovida 2024/2025, realizada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF). A iniciativa foi concluída com o expressivo crescimento de 225% nas atividades desenvolvidas em parceria com órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, coordenadas pela Secretaria Nacional de Trânsito do Ministério dos Transportes (Senatran). A Operação reforçou medidas de segurança viária em todo o país com a campanha “Desacelere. Seu bem maior é a vida”.

Realizada entre 18 de dezembro de 2024 e 9 de março de 2025, a iniciativa, que ocorreu nos períodos de maior fluxo nas estradas, como Natal, Ano Novo e Carnaval, impactou positivamente mais de 360 mil pessoas. Elas participaram de ações educativas e de conscientização sobre o uso de equipamentos de segurança e a importância da direção responsável.

Para promover viagens mais seguras aos motoristas, a PRF intensificou a fiscalização em pontos estratégicos e críticos, coibindo condutas irregulares, como excesso de velocidade, ultrapassagens indevidas e a combinação de álcool e direção.

Nos próximos dias, será divulgado um balanço detalhado com o impacto das ações realizadas em todo o território nacional.

Rodovida: um compromisso com a segurança no trânsito

A Operação Rodovida integra as estratégias do Brasil para atender à meta da Segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2021-2030), estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU). O objetivo é reduzir em pelo menos 50% o número de mortes e lesões no trânsito, fortalecendo as iniciativas de fiscalização, educação e infraestrutura viária.

Para mais informações, confira o Painel de Monitoramento do Programa Rodovida:



https://www.google.com/search?q=Para+mais+informa%C3%A7%C3%B5es%2C+confira+o+Painel+de+Monitoramento+do+Programa+Rodovida%3A&rlz=1C1VDKB_pt-PTBR1070BR1071&sourceid=chrome&ie=UTF-8

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 13/03/2025

MINISTRO RENAN FILHO RECEBE HONRARIA MÁXIMA DO SETOR DE TRANSPORTES



A Medalha JK, concedida pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), reconhece o empenho e trabalho de personalidades pelo desenvolvimento do transporte

Ministro recebe medalha - Ministro dos transportes, Renan Filho, recebe a Medalha JK da Confederação Nacional dos Transportes - Foto: Márcio Ferreira/MT

Nesta quarta-feira (12), o ministro dos transportes, Renan Filho, recebeu a Medalha JK - Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro, na categoria Grã-Cruz, que representa o mais alto reconhecimento do setor e é concedida anualmente às pessoas de grande expressão pela Confederação Nacional dos Transportes. Renan foi agraciado com a mais alta honraria do setor de transportes. A medalha já foi entregue aos ex-presidentes da república Fernando Henrique Cardoso, Itamar Franco e José Sarney, além do ministro Bruno Dantas, ex-presidente do TCU, e do ex-presidente do Senado, senador Rodrigo Pacheco.

O presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa, disse que é uma honra entregar a Medalha JK, em sua categoria máxima, ao ministro Renan Filho, cujo empenho tem sido decisivo para o avanço da infraestrutura do Brasil. “Sua gestão prioriza investimentos, tem modernizado o setor com tecnologia e inovação e impulsionado parcerias público-privadas, acelerando obras essenciais”, afirmou Vander Costa.

Ele ressaltou ainda os avanços nas concessões rodoviárias e o aumento expressivo dos investimentos no setor. “Em 2022, o Governo Federal investiu mais de R\$ 7 bilhões em rodovias. Em 2023, o valor subiu para quase R\$ 27 bilhões. Nos últimos dois anos, também foram realizados nove leilões de rodovias, com potencial de R\$ 111 bilhões em investimentos. Para 2025, a previsão é ainda maior, com 15 novas concessões rodoviárias. É o transporte que move o país”, destacou.

O ministro Renan Filho expressou a satisfação em receber a Medalha JK, e destacou o espírito de colaboração e o reconhecimento de que o sucesso na gestão pública depende da união e do esforço conjunto. “O trabalho de ministro dos Transportes é, sem dúvida, um trabalho coletivo. Se na vida pessoal algumas coisas podem ser feitas sozinho, na política e na gestão pública isso é muito mais difícil. Um trabalho bem-feito só é possível quando o time está organizado, disciplinado e com a capacidade de entregar os resultados na velocidade que as pessoas precisam. Por isso, gostaria de dividir esta comenda com todos os meus companheiros de jornada”, reconheceu.

Renan agradeceu à CNT pela honraria, como uma grande impulsionadora do desenvolvimento do país. “Esta medalha me compromete a me dedicar mais, a me desdobrar, fazer a relação entre o setor produtivo e o governo, entre o governo e o Congresso Nacional, entre o governo e a sociedade civil organizada, para que a gente entregue uma melhor infraestrutura ao povo brasileiro e ao setor produtivo, que tanto carece dela”, concluiu. Neste ano, além do ministro, outras 12 autoridades receberam a medalha, em outras categorias.

Medalha JK

A Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro – Medalha JK é uma homenagem concedida pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) a personalidades que se destacam pela prestação de serviços relevantes ao setor de transporte e logística, que foi instituída em 1991. Ela é dividida em três graus: a Grã-Cruz, que ocorre uma vez por ano, a Grande Oficial e a Oficial, que são concedidas seis vezes por ano.

O prêmio leva o nome do ex-presidente Juscelino Kubitschek, que teve papel fundamental na modernização da infraestrutura brasileira, sendo um marco para o avanço do setor de transportes no país.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 13/03/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APRESENTA MOBILIZAÇÃO DE RECURSOS INTERNACIONAIS PARA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA



Em Washington DC (EUA), secretária Nacional de Transporte Rodoviário destaca potencial de parcerias público-privadas e leilões para modernizar malha viária e impulsionar desenvolvimento nacional

A plenária reuniu especialistas renomados para discutir mecanismos de financiamento e instrumentos financeiros para projetos no setor de transporte - Foto: Benjamin Holzman/Banco Mundial

“Temos 15 leilões programados, com um potencial de investimento próximo de R\$ 160 bilhões. Precisamos melhorar a malha rodoviária no país. As PPPs são aliadas para melhorar essa infraestrutura. Temos que dizer ao mercado o que buscamos”. A afirmação da secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, foi feita durante a plenária “Mobilizando recursos para soluções de transporte”, nesta quarta-feira (12), no Transforming Transportation 2025, evento global realizado na sede do Banco Mundial, em Washington DC (EUA).

Viviane Esse compartilhou com uma audiência internacional as estratégias do Ministério dos Transportes para concessões rodoviárias à iniciativa privada e a importância de atrair investimentos estrangeiros para aprimorar a infraestrutura de transporte do país. "Estamos sempre em busca de recursos financeiros [no Ministério dos Transportes]. O Brasil tem um portfólio amplo para investimentos em rodovias. Estamos aqui com esse portfólio para buscar investimentos privados e promover o desenvolvimento do país", afirmou a secretária.

A plenária reuniu especialistas renomados para discutir mecanismos de financiamento e instrumentos financeiros que apoiem fluxos de receita sustentáveis para projetos no setor de transporte. Foram abordadas parcerias público-privadas (PPPs), títulos verdes, acessibilidade, aportes financeiros nacionais e a contribuição do setor privado.

A secretária destacou a dimensão continental do Brasil e sua posição como um dos maiores exportadores de grãos do planeta, sendo o maior exportador de soja. Viviane ressaltou ainda o crescimento exponencial da produção agrícola nas últimas décadas e a necessidade de ampliar investimentos públicos e privados para acompanhar esse desenvolvimento.

Transforming Transportation 2025

A comitiva brasileira, liderada pelo Ministério dos Transportes, participa do Transforming Transportation 2025 desde segunda-feira (10). O secretário-executivo da pasta, George Santoro, abriu a participação do Brasil, destacando a importância da conectividade rodoviária para o setor agrícola.

Santoro ressaltou a meta nacional de aumentar os investimentos em infraestrutura de 0,5% para 1% do PIB nos próximos 10 anos, prevista no Novo PAC. A comitiva brasileira também discutiu novas oportunidades de projetos e o apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) à estruturação de concessões ferroviárias e rodoviárias.

O evento reúne representantes ministeriais de 15 países e mais de 150 palestrantes, com o tema “Impulsionar a mudança, apresentar soluções” e é organizado pelo Banco Mundial e o WRI Ross Center for Sustainable Cities, do World Resources Institute (WRI).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 12/03/2025

“SÓ HÁ DESENVOLVIMENTO NO PAÍS SE HOVER ESTRADA”, DIZ RENAN FILHO AO ANUNCIAR PAVIMENTAÇÃO NA BR-135/MG



Ordem de serviço para início das obras foi assinada nesta quarta (12); investimento de R\$260,2 milhões irá beneficiar cerca de 1,8 milhão de pessoas, além de impulsionar o desenvolvimento socioeconômico do Norte de MG

Renan Filho assina OS de R\$ 260,2 mi para pavimentação de trecho da BR 135/MG - Foto: Márcio Ferreira/MT

“Qual o custo de atravessar uma hora e meia de estrada de barro diariamente? Custa a paciência do usuário, a saúde, o desenvolvimento. A verdade é que só há desenvolvimento se houver estrada”. A fala do ministro dos Transportes, Renan Filho, resume a importância da pavimentação do único trecho não asfaltado da BR-135/MG, entre os municípios de Manga e Itacarambi, no Norte de Minas Gerais. A ordem de serviço para o início das obras foi assinado nesta quarta-feira (12) pelo ministro.

Serão investidos R\$260,2 milhões nas melhorias de 57,4 quilômetros da rodovia, que irão beneficiar cerca de 1,8 milhão de pessoas, além de impulsionar o desenvolvimento socioeconômico da região.

“Essa é uma obra muito aguardada pelo povo e que agora, no Governo do presidente Lula, a gente autoriza seu início. E com isso, todas as outras áreas se beneficiam conjuntamente”, afirmou o ministro dos Transportes.

O asfaltamento irá, ainda, impulsionar o escoamento da produção local, como algodão, cereais e carne, além de fortalecer a integração rodoviária, uma vez que a BR-135 faz a ligação entre Minas Gerais, Bahia, Piauí e Maranhão, cortando o semiárido nordestino.

“Tem obras que são difíceis e tem outras que são bem mais difíceis. Se não tivéssemos juntado a força que a gente juntou, não estaríamos assinando essa Ordem de Serviço hoje. A previsão é que a obra comece nos próximos 20 dias”, detalhou Fabrício Galvão, diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

A deputada federal Célia Xakriabá, que participou da cerimônia, é natural de São João das Missões – também conhecido como São João dos Índios —, um dos municípios que serão beneficiados com o asfalto. Ela destacou as dificuldades históricas da região com serviços básicos, como deslocamento e abastecimento.

“Quantas vidas perdemos nos últimos anos porque o atendimento médico demorou a chegar? E tudo chega mais caro na região, até os alimentos básicos, como o arroz, têm preços elevados. Por isso essa obra é tão importante”. Em pleno século XXI, no ano de 2025, o ministro Renan Filho está deixando um legado para o futuro da nossa região”, enfatizou a deputada.

Investimento que dá resultado

Em 2024, o Governo Federal investiu R\$731 milhões em obras públicas em todo o estado de Minas Gerais, enquanto que em 2022, no último ano da gestão anterior, o aporte foi de apenas R\$ 273 milhões.

Esse aumento expressivo de recursos traz impactos concretos para a qualidade da malha rodoviária. O percentual de rodovias classificadas como ruins ou péssimas em 2022 caiu de 32% para 12%, em 2024, enquanto as rodovias avaliadas como boas saltaram de 42% no último ano do governo anterior para 61% este ano.

“Com a continuidade dos investimentos, nossa expectativa é encerrar o ano com o melhor índice de qualidade registrado desde o início das medições, consolidando um novo padrão de excelência para a infraestrutura viária do estado e do Brasil”, finalizou Renan Filho.

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

Data: 12/03/2025



PORTAL PORTO GENTE

INFRAERO ASSINA CONTRATO DO NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO DE PARANAÍ

Por Redação Portogente

Em solenidade realizada nesta quinta-feira (13/3), o presidente da Infraero, Rogério Barzellay, assinou o contrato para o início das obras de construção do novo Terminal de Passageiros e do novo estacionamento de veículos do Aeroporto Regional de Paranaíba, no Paraná. O futuro terminal oferecerá uma moderna e confortável estrutura em uma área de 713 m², com capacidade para receber até 200 mil passageiros por ano em fluxos operacionais de embarque e desembarque separados. O estacionamento contará com 27 vagas em frente ao novo terminal.



Divulgação

O Aeroporto de Paranaíba receberá um amplo conjunto de melhorias, que inclui: implantação de sistema de balizamento noturno, nova sinalização vertical de pista, construção de muro patrimonial e de via de inspeção, instalação de farol de aeródromo e de biruta iluminada, além da regularização da RESA (Área de Segurança de Fim de Pista) e da faixa preparada da pista.

Também será feita uma nova sinalização horizontal no pátio de aeronaves e na pista de pouso e decolagens e deverá ser concluída pelos órgãos competentes a homologação do PAPI (Sistema Indicador de Percurso de Aproximação de Precisão), que já teve sua instalação finalizada. O investimento da Infraero é na ordem de R\$ 30 milhões, com previsão de entrega de todas essas melhorias até o fim desse ano.

O presidente da Infraero, Rogério Barzellay, destaca que a qualificação do Aeroporto de Paranaíba faz parte do compromisso do Governo Federal, via Ministério de Portos e Aeroportos e Infraero, no desenvolvimento da aviação regional. "Iremos garantir uma infraestrutura aeroportuária aprimorada com vistas a atender à crescente demanda e aumentar a segurança e a capacidade operacional do aeroporto, permitindo que possa receber voos diurnos e noturnos e com aeronaves de maior porte", disse Barzellay.

"Agradeço à Infraero e ao Governo Federal por investirem no Aeroporto Regional de Paranaíba. A nova infraestrutura do aeroporto colocará Paranaíba definitivamente na rota brasileira da aviação e, conseqüentemente, trará mais desenvolvimento econômico para toda a Região Noroeste do Paraná, gerando emprego e renda e fortalecendo o setor de turismo", afirmou o prefeito de Paranaíba, Mauricio Gehlen.

"Hoje é um dia histórico para Paranaíba e toda a nossa região. Ver o Aeroporto Regional Edu Chaves modernizado, pronto para atender melhor a população e impulsionar o desenvolvimento local é motivo de grande orgulho. Trabalhamos com determinação para garantir que esse importante

modal aéreo continuasse ativo e fortalecido, viabilizando os recursos necessários junto ao Governo Federal", disse o deputado federal Tião Medeiros, que atuou na articulação para a transferência da gestão do Aeroporto de Paranavaí da Prefeitura para a Infraero.

Infraero – Prestadora de Serviços

Com mais de 50 anos de experiência, a Infraero administra 34 aeroportos no País e atua como braço executor de políticas públicas para a aviação civil, com a finalidade de implantar, administrar, operar e explorar industrial e comercialmente a infraestrutura aeroportuária. A Companhia tem presença nacional e expertise consolidada para oferecer serviços de ponta a ponta da infraestrutura aeroportuária, ou seja, desde o projeto, passando pela obra de engenharia, manutenção, gestão e a própria operação, além de oferecer treinamento técnico e desenvolvimento de soluções digitais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/03/2025

TRÊS SIGNIFICATIVAS OBRAS FORAM ENTREGUES EM PORTOS BRASILEIROS

Redação Portogente

Melhorias e reformas em terminais portuários foram feitas pela PCE Engenharia

Do chão ao caminhão ou trem é a infraestrutura que existe no Termag da Bunge, no Porto de Santos que, por ser uma área destinada à importação de enxofre para a composição de fertilizante, necessita de reformas de tempos em tempos, pois o mineral é altamente corrosivo. No terminal existem transportadoras, moegas, máquinas de carregar o produto, entre outros equipamentos.



Divulgação

A PCE Engenharia, de Panambi, foi a empresa escolhida para fazer o retrofit e a adequação de todo o sistema de carga e também dos painéis de controle e instalações elétricas. A obra, uma das três que foram entregues entre o final de 2024 e o início de 2025 compõe um repertório de expertise da empresa na área de automação e instalações em portos e estruturas marítimas.

“Crescemos cerca de 7% no ano de 2024 em relação a 2023, neste setor e a perspectiva para este ano está se mostrando positiva, afirma o diretor comercial da PCE, Everton Rorato. Outra obra que reafirma este crescimento foi a realizada no Porto de Paranaguá, onde a empresa participou do processo de ampliação das estruturas de grãos do cliente, que aumentou sua capacidade estática de 250 mil toneladas para 1500 toneladas. Nesta operação a PCE fez a adequação de toda a instalação elétrica, dos sensores e dos painéis de comando.

A outra obra entregue foi no porto de Rio Grande, fornecendo painéis de controle, instalações elétricas e automação para um novo pescante para carga de navio. “Cada novo contrato é um desafio para a nossa equipe de campo e de P&D porque praticamente são projetos on demand, com suas especificidades, tendo a necessidade de uma entrega técnica muito acurada para evitar retrabalhos”, ressalta Rorato, acrescentando que estas obras têm trazido importantes resultados em termos de experiência e portfólio.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 13/03/2025



EDITORIAL – A BUSCA POR SOLUÇÕES NO IMPASSE COMERCIAL ENTRE BRASIL E EUA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A decisão dos Estados Unidos de elevar as tarifas sobre as importações de aço e alumínio do Brasil é um duro golpe para a indústria nacional e um desafio para a diplomacia brasileira. A medida, que entra em vigor em um momento de incertezas na economia global, exige uma resposta firme e ponderada do governo brasileiro.

A postura adotada pelo governo brasileiro, de buscar o diálogo antes de qualquer ação retaliatória, demonstra a maturidade e a responsabilidade do País na condução das relações comerciais internacionais. A busca por uma solução negociada, que leve em consideração os interesses de ambos os países, é o caminho mais promissor para evitar uma escalada tarifária que prejudicaria a todos.

A decisão dos Estados Unidos, que afeta diretamente as exportações brasileiras de aço e alumínio, ignora a longa história de cooperação e complementaridade econômica entre os dois países. O Brasil, um dos principais fornecedores de aço semiacabado para o mercado norte-americano, é também um importante importador de carvão siderúrgico dos Estados Unidos.

A imposição de tarifas unilaterais, sob o argumento de proteger a indústria nacional, pode gerar um efeito cascata, prejudicando o comércio internacional e a economia global. É fundamental que os Estados Unidos reconheçam os impactos negativos de sua decisão e que estejam dispostos a negociar uma solução que beneficie ambos os países.

A busca por apoio do setor privado e a avaliação de medidas para defender os interesses dos produtores nacionais são iniciativas importantes do governo brasileiro. A realização de reuniões com representantes da indústria e a elaboração de uma nota técnica com as propostas do setor demonstram o compromisso do Governo em defender os interesses do país.

Por fim, a possibilidade de recorrer à Organização Mundial do Comércio (OMC) é uma alternativa que deve ser considerada, caso as negociações bilaterais não produzam resultados satisfatórios. A OMC, como instituição responsável por mediar disputas comerciais internacionais, pode desempenhar um papel importante na busca por uma solução justa e equilibrada para o impasse comercial entre Brasil e Estados Unidos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TERCEIRIZAÇÃO 1

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) autorizou contratos privados de prestação de serviços ou de locação de áreas específicas dentro dos Terminais de Uso Privado (TUPs). Com isso, terceiros poderão, sem penalização prevista em lei, executar atividades operacionais que constam no contrato de adesão, como operação e exploração da área e movimentação e armazenamento de cargas.

TERCEIRIZAÇÃO 2

Mas, de acordo com a Antaq, para que a terceirização seja válida, não pode haver nenhuma cláusula, no contrato de adesão do TUP, que impeça essa prática. Para isso, será necessário um esforço de ajustes nesses contratos. E o TUP deve manter a responsabilidade integral perante a Agência e outras autoridades e, ainda, não pode desvirtuar o objeto ou transferir a responsabilidade da outorga.

IMPACTOS DA DECISÃO DE TRUMP 1

A decisão dos Estados Unidos de ampliar para 25% a tarifa para a importação de aço e alumínio "poderá ter impacto importante sobre o setor de metais ferrosos no Brasil". A avaliação é do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). Em nota técnica publicada nessa quarta-feira, dia 12, o Ipea prevê uma queda de 2,19% na produção, a contração de 11,27% nas exportações e a redução de 1,09% nas importações.

IMPACTOS DA DECISÃO DE TRUMP 2

Em termos absolutos, a tarifa pode causar a perda de US\$ 1,5 bilhão nas exportações, ou cerca de R\$ 8,7 bilhões no câmbio atual. Em volume comercializado, a diminuição pode chegar a 1,6 milhão de toneladas de aço e alumínio.

IMPACTOS DA DECISÃO DE TRUMP 3

O Ipea assinala que "o mercado norte-americano afeta diretamente mais de 10% do faturamento do setor. E a dependência deste mercado é ainda maior no caso dos produtos semiacabados (placas e lingotes), visto que cerca de 90% das vendas brasileiras para os EUA concentram-se nesses produtos."

INFLAÇÃO 1

Sem o desconto na conta de luz que ajudou a segurar a inflação em janeiro, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, a inflação oficial, fechou fevereiro em 1,31%. É o maior resultado desde março de 2022, quando o mercado marcou 1,62%, e o mais alto para um mês de fevereiro desde 2003 (1,57%).

INFLAÇÃO 2

Os dados divulgados nessa quarta-feira, dia 12, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mostram que no acumulado de 12 meses, o IPCA soma 5,06%, o patamar mais alto desde setembro de 2023 (5,19%) e fica acima da meta do Governo - de 3%, com tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou para menos, ou seja, um intervalo de 1,5% a 4,5%.

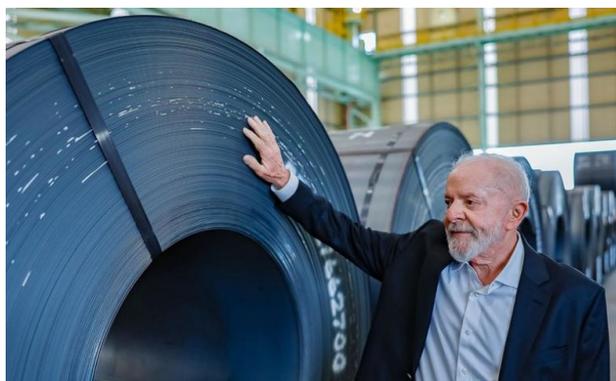
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2025

NACIONAL - COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL CRITICA TAXAÇÃO SOBRE AÇO E AVALIA MEDIDAS PARA PROTEGER EXPORTAÇÕES

Segundo Haddad, diálogo será a primeira opção, mas país não descarta acionar a OMC e adotar contramedidas no comércio exterior

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva quer que o governo busque o diálogo antes de qualquer ação retaliatória aos Estados Unidos, conforme disse o ministro Fernando Haddad

O Governo Federal reagiu à decisão dos Estados Unidos de elevar para 25% as tarifas sobre as importações de aço e alumínio do Brasil. A medida, que entrou em vigor nesta quarta-feira (12), foi confirmada pelo governo americano no dia anterior e afeta diretamente as exportações brasileiras desses produtos. Em nota conjunta, os ministérios das

Relações Exteriores (MRE) e do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) classificou a decisão como "injustificável e equivocada" e destacaram que a imposição de barreiras unilaterais prejudica a relação comercial entre os dois países.



Segundo o governo brasileiro, a taxaço terá um grande impacto nas exporta es nacionais de aço e alumínio para os Estados Unidos, que, em 2024, somaram cerca de US\$ 3,2 bilhões. O Brasil é um dos principais exportadores de aço semiacabado para o mercado norte-americano, fornecendo 60% do total das importa es dos EUA desse insumo essencial para a indústria siderúrgica local. Além disso, o Brasil é o terceiro maior importador de carvão siderúrgico dos EUA, com compras que somaram US\$ 1,2 bilhão no ano passado.

A nota oficial também ressalta que os Estados Unidos mant m um superávit comercial de longa data com o Brasil, que foi de US\$ 7 bilhões em 2024, apenas em bens. O governo brasileiro destacou o histórico de coopera o e complementaridade econômica entre os dois países e criticou a decisão do governo americano de cancelar os arranjos vigentes relativos a cotas de importa o desses produtos.

Diante da taxaço imposta pelos Estados Unidos, o governo brasileiro afirmou que avaliar  todas as possibilidades de aço no campo do comércio exterior para minimizar os impactos negativos da medida. De acordo com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, a orienta o do presidente Luiz In cio Lula da Silva (PT)   buscar o diálogo antes de qualquer aço retaliatória. "O presidente Lula falou 'muita calma nessa hora'. Já negociamos outras vezes em condi es até muito mais desfavoráveis do que essa", declarou Haddad, após reunião com representantes da indústria do aço.

O setor siderúrgico brasileiro já apresentou ao governo um relatório com argumentos técnicos para a negocia o. Haddad afirmou que o Ministério da Fazenda prepara uma nota técnica com as propostas da indústria, que será enviada ao vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, para subsidiar as discussões com os representantes do governo norte-americano.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, também enfatizou que a estratégia inicial será o diálogo. "Eu tenho uma reunião agendada, que o Alckmin está liderando, com o governo americano para tentar chegar ao entendimento. O presidente s  tomar  alguma posi o depois dessa reunião", afirmou Costa. Segundo Haddad, os empresários do setor apresentaram argumentos consistentes de que a taxaço não é vantajosa nem mesmo para os Estados Unidos. "Vamos levar para a considera o do governo americano que há um equívoco de diagnóstico", disse o ministro da Fazenda.

Apoio

O governo brasileiro pretende buscar apoio do setor privado e avaliar medidas para defender os interesses dos produtores nacionais. Já estão previstas reuniões para as próximas semanas para discutir estratégias de aço. Entre as possibilidades, o Brasil pode recorrer à Organiza o Mundial do Comércio (OMC), institui o responsável por mediar disputas comerciais internacionais. Tanto o Brasil quanto os Estados Unidos são membros da OMC, que abrange 98% do comércio mundial.

A Confedera o Nacional da Indústria (CNI) e o Instituto Aço Brasil, que representa os produtores de aço, também manifestaram preocupa o com a medida e reforçaram a necessidade de convencimento do governo norte-americano via negocia es diplomáticas.

Os Estados Unidos são um dos maiores compradores do aço brasileiro. Segundo dados do Instituto Aço Brasil, em 2022, 49% do total do aço exportado pelo Brasil teve como destino o país da América do Norte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2025

AEROPORTOS - LATAM ASSUME REALOCA O DE PASSAGEIROS APÓS SUSPENSÃO DA VOEPASS

Companhia aérea se compromete a reembolsar e remarcar bilhetes após decisão da Anac por falhas na segurança

Por [YOUSEFE SIPP](mailto:YOUSEFE_SIPP@redebeneews.com.br) yousefe.sipp@redebeneews.com.br



Tomé Franca reforçou que a medida tem efeito provisório, válido apenas até que a empresa comprove que pode operar dentro da normalidade e das boas práticas do setor aéreo

“RECENTEMENTE, FIZEMOS UMA REUNIÃO COM A LATAM PARA QUE ELA POSSA SUPRIR TODA A REMARCAÇÃO DOS PASSAGEIROS QUE TINHAM BILHETES COMPRADOS NA VOEPASS”

TOMÉ FRANCA
secretário nacional de Aviação Civil

A companhia aérea Latam assumirá a responsabilidade pela realocação dos clientes e pelo reembolso das passagens aéreas, após a suspensão das operações da Voepass pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) devido à violação das normas de segurança. A informação foi confirmada pelo secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, em entrevista para o BE News na quarta-feira (12), em Brasília (DF).

“DESDE A ÚLTIMA TERÇA-FEIRA (11), A ANAC SUSPENDEU, EM CARÁTER CAUTELAR, AS OPERAÇÕES DA COMPANHIA FORMADA PELA PASSAREDO TRANSPORTES AÉREOS E PELA MAP LINHAS AÉREAS, SOB A JUSTIFICATIVA DE “INCAPACIDADE DA VOEPASS EM SOLUCIONAR IRREGULARIDADES IDENTIFICADAS NO CURSO DA SUPERVISÃO REALIZADA PELA AGÊNCIA, BEM COMO DA VIOLAÇÃO DAS CONDICIONANTES ESTABELECIDAS ANTERIORMENTE PARA A CONTINUIDADE DA OPERAÇÃO DENTRO DOS PADRÕES DE SEGURANÇA EXIGIDOS”.

A fala do secretário foi em resposta à nota da Voepass, na qual a companhia alegava que a decisão da Anac teria um “impacto imensurável” para milhares de brasileiros que utilizam os serviços da empresa para o deslocamento em voos regionais. Segundo Franca, o Ministério de Portos e Aeroportos já se reuniu com representantes da Latam para minimizar as consequências da medida.

“Recentemente, fizemos uma reunião com a Latam para que ela possa suprir toda a remarcação dos passageiros que tinham bilhetes comprados na Voepass”, contou. “A Latam já está assumindo esse compromisso, tanto para aqueles que desejam reembolso quanto para remarcação das passagens através da companhia que fazia codeshare com a Voepass”, completou.

O codeshare é uma parceria entre companhias aéreas em que uma empresa comercializa bilhetes para um voo realizado por outra, utilizando seu próprio código.

Desde a última terça-feira (11), a Anac suspendeu, em caráter cautelar, as operações da companhia formada pela Passaredo Transportes Aéreos e pela MAP Linhas Aéreas, sob a justificativa de “incapacidade da Voepass em solucionar irregularidades identificadas no curso da supervisão realizada pela Agência, bem como da violação das condicionantes estabelecidas anteriormente para a continuidade da operação dentro dos padrões de segurança exigidos”.

Tomé Franca reforçou que a medida tem efeito provisório, válido apenas até que a empresa comprove que pode operar dentro da normalidade e das boas práticas do setor aéreo.

“A gente torce para que isso possa ser feito da maneira mais rápida possível, mas é uma decisão acertada, porque a gente precisa garantir a segurança e a boa qualidade dos serviços para os passageiros que são transportados através do transporte aéreo no Brasil”.

As auditorias realizadas pela Anac na Voepass tiveram início após o acidente aéreo ocorrido em agosto de 2024, em Vinhedo, no interior de São Paulo. Durante o incidente, 62 pessoas a bordo perderam a vida no voo 2283, que partiu de Cascavel, no Paraná, com destino ao Aeroporto Internacional de Guarulhos, na Região Metropolitana de São Paulo.

De acordo com a Anac, após uma etapa de fiscalização realizada em fevereiro de 2025, foram identificados o descumprimento de normas e padrões de segurança, além da reincidência de problemas que anteriormente haviam sido considerados resolvidos.

A Voepass conta atualmente com seis aeronaves, atendendo 15 localidades com voos comerciais e duas com contratos de fretamento.

Procurada pela reportagem, a Latam Linhas Aéreas confirmou que iniciará os serviços emergenciais na quarta-feira (12) e quinta-feira (13), a partir de operações na rota Recife-Fernando de Noronha, em Pernambuco. Os voos serão feitos com aeronaves Airbus A319.

CCR

O secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, comentou ainda sobre a notícia de que a CCR, empresa que administra 17 aeroportos no Brasil, incluindo Confins (MG) e Afonso Pena (PR), estuda vender seus ativos aeroportuários como parte de uma reestruturação da empresa.

Nos bastidores, a conversa é que instituições financeiras como BTG Pactual, Goldman Sachs, Itaú Unibanco e Lazard estariam participando das tratativas para viabilizar a negociação dos ativos da CCR. A previsão é de que a transação ocorra de maneira unificada, com pelo menos seis empresas demonstrando interesse na aquisição.

O representante do Ministério de Portos e Aeroportos destacou que, caso sejam formalizados os acordos, o governo, por meio dos esforços do órgão, continuará buscando outras parcerias com agentes privados para administrar os terminais.

“O Brasil é um país de oportunidades, e sempre surgirão novas possibilidades de investimento”, pontuou. “Essas oportunidades estão acontecendo na aviação civil, com aportes em infraestrutura aeroportuária, e temos trabalhado para que esse ambiente seja cada vez mais seguro e atrativo para novos investidores que queiram atuar em parceria conosco”, finalizou Franca.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2025

BRASIL EXPORT - CONSELHO NACIONAL DEBATE ÚLTIMOS DETALHES DO SANTOS EXPORT

Autoridades e especialistas do setor de infraestrutura discutiram em Brasília o cronograma do próximo fórum regional do ano

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



Reunião promovida pelo Conselho Nacional do Brasil Export, em Brasília: segundo Fabrício Julião, o Tecon Santos 10 será um dos principais temas em debate no Santos Export.
Foto: Yousefe Sipp

O TECON SANTOS 10 (ANTERIORMENTE CONHECIDO COMO STS10) É UM DOS ARRENDAMENTOS MAIS AGUARDADOS DO SETOR, COM INVESTIMENTOS ESTIMADOS EM R\$ 4,5 BILHÕES

O Conselho Nacional do Grupo Brasil Export se reuniu na quarta-feira (12), em Brasília (DF), para definir a programação dos próximos encontros regionais. Autoridades e especialistas do setor de infraestrutura discutiram o cronograma do fórum regional Santos Export, que será realizado nos próximos dias 18 e 19, no litoral de São Paulo.



O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, contou que um dos principais temas de debate será a concessão do terminal de contêineres Tecon Santos 10 (anteriormente chamado de STS 10), com uma palestra especial sobre o projeto, conduzida pelo secretário nacional de Portos, Alex Ávila.

O Tecon Santos 10 é um dos arrendamentos mais aguardados do setor, com investimentos estimados em R\$ 4,5 bilhões. A concessão prevê um aumento de 50% na capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos, passando dos atuais 6 milhões de TEU para cerca de 10 milhões após o leilão.

Além disso, Julião apresentou uma iniciativa para integrar membros do Poder Legislativo, como deputados e senadores, ao encontro no maior porto do país. “Estamos convidando representantes de todo o Brasil para que possam conhecer o Porto de Santos”, afirmou. “Muitos deputados e senadores espalhados pelo país acabam não tendo contato direto com a estrutura portuária. Uma visita aos canais de navegação faz toda diferença na compreensão da importância desse setor”, completou.

O deputado federal Cláudio Cajado (PP-BA) reforçou que uma de suas principais frentes de atuação no Congresso Nacional tem sido a aproximação do Legislativo para destravar gargalos e garantir o bom funcionamento das parcerias com o setor privado.

“Vir a Brasília não é fácil, nós sabemos, mas não é perda de tempo. A força da mobilização é capaz de fazer as coisas acontecerem. O contato com seus representantes, seja deputado federal, estadual ou senador, é fundamental”, disse. “Não adianta ficarmos apenas conversando e esperando que as coisas aconteçam. O tempo do Parlamento é diferente do setor privado, muito mais demorado. Porém, é essencial manter um diálogo constante, porque, em determinado momento, as decisões acabam sendo concretizadas”.

A deputada estadual Solange Freitas (União-SP) destacou que, por meio do diálogo com a iniciativa privada, foi criada a Frente Parlamentar de Apoio à Terceira Pista da Imigrantes, atendendo a uma demanda do setor portuário. O projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes visa ampliar a capacidade da principal ligação entre a capital paulista e a Baixada Santista, reduzindo congestionamentos e melhorando o escoamento de cargas para o Porto de Santos.

“Vários pedidos já haviam sido feitos ao governador Tarcísio de Freitas, e eu também entrei nessa luta. O governador foi sensível à questão, conseguimos chegar a um comprometimento e seguimos acompanhando todas as etapas que estão em andamento”, declarou.

Outro destaque da programação será a palestra do secretário nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos, Tomé Franca, sobre a inauguração do Aeroporto de Guarujá e as iniciativas para aprimorar a logística aérea no estado de São Paulo. “A força que o Brasil Export tem nessa discussão é fundamental para trabalharmos juntos, ouvindo quem produz e quem gera emprego”.

Franca informou que, por meio do governo federal, foram investidos cerca de R\$ 20 milhões na requalificação do Aeroporto de Guarujá e que a obra está conectada ao projeto de construção do túnel Santos-Guarujá, que pretende ligar as duas cidades por meio de uma travessia submersa.

“Realizar essa intermodalidade, aproveitando o potencial da Baixada Santista, que já conta com o Porto de Santos e essa nova infraestrutura, é o que buscamos”, finalizou.

InfraJur

O evento também contou com debates sobre questões estratégicas para o setor portuário e logístico. Foram discutidos temas que serão levantados no InfraJur – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, como a atuação do Tribunal de Contas da União (TCU) nos processos de arrendamento portuário e estratégias para aumentar a eficiência operacional. As perspectivas para os próximos 15 anos do Porto de Santos também foram abordadas, destacando os desafios e oportunidades para o desenvolvimento sustentável do principal complexo portuário do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2025

BRASIL EXPORT - BRASIL TECH VAI DESVENDAR O PCS EM EVENTO GRATUITO

Evento é promovido pelo Grupo Brasil Export em parceria com a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA)

Por BRUNO MERLIN bruno.merlin@redebnews.com.br



A terceira edição do Brasil Tech, no Senai Santos, terá palestras e mesas de debate com especialistas do Brasil e de países que utilizam o sistema, como Singapura e Espanha. Foto: Divulgação/Brasil Export

Apesar de várias tentativas de implantação, nenhum porto brasileiro conta com um Port Community System (PCS). A plataforma eletrônica é discutida há anos no Brasil, mas muitos atores do setor portuário ainda têm dúvidas sobre o funcionamento do sistema, que

já é usado em portos de todo o mundo.

Para elucidar sobre como o PCS funciona na prática, seus modelos de governança e as tecnologias envolvidas, o Grupo Brasil Export e a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) realizam, na próxima segunda-feira, dia 17, um evento temático sobre o assunto.

A terceira edição do Brasil Tech terá palestras e mesas de debate com especialistas do Brasil e de países que utilizam o sistema, como Singapura e Espanha. “Desde 2018 o PCS vem sendo debatido por aqui, com iniciativas de implantação que não alcançaram, até agora, sucesso. A gente percebeu que isso decorre muito da falta de entendimento sobre a plataforma e, por isso, pensamos em uma programação robusta para desvendar o sistema”, explica o presidente do Conselho Tech do Brasil Export e diretor-executivo da ABTRA, Angelino Caputo.

“Teremos uma palestra sobre os aspectos gerais do PCS, seguida por um painel com especialistas no tema, incluindo o professor responsável pelos estudos do PCS na USP, a Universidade de São Paulo. Um segundo painel fará um benchmarking com empresas de atuação global que utilizam o sistema”, conta Caputo.

Com benefícios comprovados na troca de informações entre diferentes sistemas e organizações da comunidade portuária, o PCS integra dados de diversas empresas, órgãos públicos e prestadores de serviços, otimizando processos e aumentando a eficiência logística, sem substituir os sistemas individuais. A adesão é voluntária e a governança é coletiva, com coordenação de uma entidade neutra.

O Governo Federal tem trabalhado pela implantação da plataforma no Brasil. Em setembro de 2024, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Grupo Brasil Export deram início aos estudos que visam implementar projetos de tecnologia neste sentido.

“Vamos começar em Santos, modelando e desenvolvendo o sistema comunitário portuário, conversando e dialogando com todos os envolvidos, tanto públicos quanto privados, para conseguir a adesão a esse projeto. É um grande desafio, mas é necessário começar”, esclareceu Tetsu Koike, diretor de Programa de Políticas Setoriais do Ministério de Portos e Aeroportos, durante reunião, em Brasília (DF), para definição dos primeiros passos.

Segundo ele, a escolha por Santos considerou o ambiente de inovação oferecido pela autoridade portuária e pelas empresas atuantes. O Brasil Tech acontecerá um dia antes do início do Santos Export, o maior fórum sobre logística e infraestrutura no principal porto da América Latina, que será realizado nos próximos dias 18 e 19.



A participação no Brasil Tech é gratuita e presencial. O evento do dia 17 será das 15 às 19 horas, no auditório do Senai Santos (Senador Feijó, 421). Além da palestra e dos painéis de debate, haverá a apresentação das startups Bosch, ISS, Speed e Incatep, que atuam com inovação portuária.

PROGRAMAÇÃO

Brasil Tech 2025 – Desvendando o Port Community System (PCS)

17 de março, segunda-feira

Local: Senai Santos
Av. Senador Feijó, 421 – Vila Nova, Santos

14h30 – Credenciamento

15h00 – Palestra Magna: Desvendando o PCS, a eliminação definitiva das dúvidas que envolvem essa plataforma comunitária

Angelino Caputo, presidente-executivo da ABTRA e do Conselho Brasil Tech Export

15h45 – Painel 1 – Por que implantar um PCS?

17h00 – Intervalo

17h15 – Pitches de startups parceiras do Brasil Tech Export

17h45 – Painel 2 – Tecnologias aplicadas ao PCS

19h00 – Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/03/2025

PORTO DE SANTOS - FRENTE PARLAMENTAR SUSPENDE AUDIÊNCIA SOBRE CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS

Suspensão foi solicitada pela Autoridade Portuária de Santos; encontro aconteceria nesta sexta-feira (14)

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) solicitou à Frente Parlamentar Mista dos Portos Nacionais a suspensão da audiência pública, que estava marcada para o dia 14 deste mês, para debater a instalação de quatro condomínios logísticos nas cidades de Santos, Guarujá, Cubatão e São Vicente. O pedido da APS se deve à necessidade de atender providências formais relativas às quatro áreas indicadas para os projetos.

Será necessário, antes da audiência, realizar uma visita prévia à área em Conceiçãozinha, em Guarujá; aguardar a publicação do Decreto da Nova Poligonal, que inclui a Cidade de São Vicente na área do Porto Organizado, além de outras providências formais relativas aos espaços em Santos e Cubatão.

Diante do pedido da APS para cumprimento das formalidades, a deputada federal Rosana Valle, que preside a Frente Parlamentar, concordou que a audiência ficasse suspensa até a conclusão das providências citadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/03/2025



REGIÃO SUDESTE - ECOVIAS PASSA A SE CHAMAR ECOVIAS IMIGRANTES

Concessionária adota novo nome em alinhamento com a estratégia de unificação da EcoRodovias
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Rodovia dos Imigrantes é uma das vias que fazem parte do Sistema Anchieta-Imigrantes, que liga o planalto à Baixada Sansta e é administrada pela rebazada Ecovias Imigrantes

A Ecovias, concessionária que administra o Sistema AnchietaImigrantes (SP), agora se chama Ecovias Imigrantes, como parte do novo posicionamento da holding EcoRodovias. A operadora, maior empresa de concessão rodoviária do país, unificou suas 12 concessões sob a marca Ecovias, com nomes que indicam suas respectivas regiões de atuação.

A mudança visa fortalecer a identidade do grupo, facilitar a captação de recursos, ampliar a proximidade com usuários e governos e padronizar a comunicação. A identidade visual também foi modernizada.

Segundo o vice-presidente corporativo, Rodrigo Salles, a iniciativa reforça a atuação integrada da empresa. “Somos a maior empresa de concessão rodoviária do Brasil, administramos quase 5 mil quilômetros de rodovias nas mais distintas regiões, e recentemente dobramos de tamanho nos últimos anos. Esse movimento é importante para reforçar que nossas operações trabalham sob os mesmos valores e com a mesma qualidade em qualquer lugar”, afirma.

A holding continuará com o nome EcoRodovias, e o ticker na B3 permanece ECOR3. A transição será gradual, mas a nova concessão Ecovias Raposo Castello, que assumirá o lote Nova Raposo no final de março, já adotará a identidade renovada.

“Essa nova arquitetura de marcas vai fortalecer a nossa organização, pois favorece o nosso reconhecimento como grupo e o entendimento do nosso negócio”, explica Domila Carbonari, gerente de Comunicação.

O Sistema Anchieta-Imigrantes liga a Grande São Paulo, no planalto, à região da Baixada Sansta, no litoral. É formado pela Rodovia dos Imigrantes, pela Via Anchieta e pela Rodovia Cênego Domenico Rangoni.

A EcoRodovias administra 4.800 quilômetros de rodovias em oito estados. Confira os novos nomes das concessionárias:

- Eco101 = Ecovias 101
- Eco135 = Ecovias Norte Minas
- Ecopistas = Ecovias Leste Paulista
- Ecoponte = Ecovias Ponte
- Ecosul = Ecovias Sul
- Ecovias = Ecovias Imigrantes
- EcoRioMinas = Ecovias Rio Minas
- Eco050 = Ecovias Minas Goiás
- Ecovias do Cerrado = Ecovias Cerrado
- Ecovias do Araguaia = Ecovias Araguaia
- I EcoNoroeste = Ecovias Noroeste Paulista

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 13/03/2025

REGIÃO NORTE - GRUPO CHIBATÃO PLANEJA NOVO PÍER FLUTUANTE NO AMAZONAS

Empresa formaliza pedido para instalação de estrutura que manterá fluxo logístico mesmo em estiagens severas

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Diante das dificuldades causadas pela seca de 2023, o Grupo Chibatão implementou, em 2024, um píer flutuante provisório na cidade de Itacoatiara, em setembro do ano passado

Prevendo possíveis impactos de futuras estiagens no Amazonas, o Grupo Chibatão deu início ao processo de autorização para a instalação de um novo píer flutuante. A iniciativa tem o objetivo de garantir a continuidade das operações logísticas no estado, independentemente das condições climáticas nos próximos meses.

O diretor-executivo do Grupo Chibatão, Jhony Fidelis, se reuniu na segunda-feira (10) com o capitão dos Portos da Amazônia Ocidental, André Carvalhaes, na Capitania Fluvial, onde entregou um ofício formalizando o pedido para a implantação da estrutura ainda este ano.

Diante das dificuldades causadas pela seca de 2023, o Grupo Chibatão implementou, em 2024, um píer flutuante provisório em Itacoatiara, em setembro do ano passado. A estrutura de 277,5 metros foi projetada para operar mesmo com níveis reduzidos de água, permitindo a atracação de navios de grande porte e evitando paralisações no escoamento de cargas.

Entre setembro e novembro de 2024, o píer recebeu 31 navios e movimentou cerca de 34 mil contêineres, contribuindo para que as importações do Amazonas atingissem US\$ 13,7 bilhões até outubro, superando o total de 2023.

De acordo com o capitão dos Portos, o mundo inteiro está atento ao regime de seca e a antecipação traz tranquilidade ao mercado.

As projeções climáticas indicam que os níveis dos rios devem se manter mais estáveis este ano em comparação aos anteriores. O Governo do Amazonas afirmou recentemente que, até o momento, não há previsão de uma seca tão severa quanto a de 2024. No entanto, especialistas alertam que eventos climáticos extremos podem se tornar mais frequentes devido às mudanças climáticas globais, tornando essencial o planejamento contínuo para mitigar impactos na logística regional.

Nos últimos anos, as secas severas na região afetaram diretamente o transporte de mercadorias e a economia do estado. Em 2023, o nível do Rio Negro atingiu 13,59 metros em outubro, uma das menores marcas já registradas.

Em 2024, o cenário foi ainda mais crítico, com o rio chegando a apenas 12,66 metros, a menor cota dos últimos 122 anos, segundo dados do Porto de Manaus. Essa redução comprometeu a navegação de embarcações de grande porte, impactando o abastecimento da Zona Franca de Manaus e resultando em custos logísticos adicionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 13/03/2025

SANTOS EXPORT ACONTECE NA PRÓXIMA SEMANA, COM PAINÉIS TÉCNICOS E DEBATES

Da Redação



Ricardo Stuckert/PR

Já está tudo pronto para o Santos Export 2025, maior encontro do setor de transporte e infraestrutura voltado ao que acontece no Porto de Santos, o principal complexo marítimo da América Latina. Na terça (18) e quarta-feira (19), da próxima semana, no Santos Convention Center, o evento – que é aberto apenas a autoridades e patrocinadores – discutirá expansão portuária, novos investimentos logísticos e inovações no setor.

A programação deste ano contará com painéis técnicos e debates sobre os planos de ampliação do Porto, com a licitação da área Tecon Santos 10 e também envolvendo a implantação de corredores logísticos e o desenvolvimento de novas tecnologias.

Além das operações portuárias, outros modais de transporte rodoviários e ferroviários e os gargalos logísticos que impactam diretamente nas exportações e importações brasileiras também serão abordados no fórum.

RECONHECIMENTO

“Com duas décadas de história, o Santos Export se consolidou como o principal fórum de debates da região. Tanto que entrou no calendário oficial de eventos da Prefeitura e é reconhecido por autoridades e empresários de todo o país”, destaca o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião.

No mês passado, entre os dias 20 e 21, no Recife, o Pernambuco Export foi realizado com a presença de várias autoridades do setor portuário do nordeste do País. O fórum teve como destaque a presença do ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, além do prefeito do Recife, João Campos.

BRASIL TECH

Apesar de várias tentativas de implementação, nenhum porto brasileiro conta com um Port Community System (PCS). A plataforma eletrônica é discutida há anos no Brasil, mas muitos atores do setor portuário ainda têm dúvidas sobre o funcionamento do sistema, que já é usado em portos de todo o mundo. Para elucidar sobre como o PCS funciona na prática, seus modelos de governança e as tecnologias envolvidas, o Grupo Brasil Export e a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) realizam, na próxima segunda (17), das 15 às 19 horas, no SENAI Santos, a terceira edição do Brasil Tech.

O evento acontecerá um dia antes do início do Santos Export. “Desde 2018, o PCS vem sendo debatido, com iniciativas de implantação que não alcançaram, até agora, sucesso. A gente percebeu que isso decorre muito da falta de entendimento sobre a plataforma e, por isso, pensamos em uma programação robusta para desvendar o sistema”, explica o presidente do Conselho Tech do Brasil Export e diretor-executivo da ABTRA, Angelino Caputo.

ESTUDOS

O Governo Federal tem trabalhado pela implantação da plataforma no Brasil. Em setembro de 2024, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e o Grupo Brasil Export deram início aos estudos que visam implementar projetos de tecnologia neste sentido. De acordo com o diretor de Programa de Políticas Setoriais do Ministério de Portos e Aeroportos, Tetsu Koike, “o início em Santos, será a modelagem, desenvolvendo o sistema comunitário portuário, conversando e dialogando com todos os envolvidos, tanto públicos quanto privados”.

Com benefícios comprovados na troca de informações entre diferentes sistemas e organizações da comunidade portuária, o PCS integra dados de diversas empresas, órgãos públicos e prestadores de serviços, otimizando processos e aumentando a eficiência logística, sem substituir os sistemas individuais. A adesão é voluntária e a governança é coletiva, com coordenação de uma entidade neutra. A participação no Brasil Tech é gratuita e presencial. O SENAI Santos fica na Avenida Senador Feijó, 421.

Fonte: *Jornal da Orla - SP*

Data: 13/03/2025



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PARQUE VALONGO, EM SANTOS, RECEBE AGENTES DE VIAGENS DE TODO O BRASIL PARA EVENTOS SOBRE CRUZEIROS

Informações: *Prefeitura de Santos (13 de março de 2025)*



O Parque Valongo recebe neste final de semana (15 e 16) agentes de viagens de todo o Brasil para o maior evento de desenvolvimento profissional do setor de cruzeiros do Brasil. A segunda edição do Cruise360 ampliará a capacidade e treinará os profissionais de Santos para aprimorar estratégias de venda e conhecer transatlânticos em escala no Porto.

Nesta edição, o evento terá o dobro de público e de navios para visitas técnicas guiadas. Na primeira vez, em 2024, de acordo com a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (CLIA Brasil, sigla em inglês), organizadora, cerca de 300 pessoas puderam visitar dois transatlânticos. Agora, estima-se em mais de 650 pessoas que terão acesso a quatro embarcações (Costa Diadema, Costa Pacifica, MSC Grandiosa e MSC Seaview). A bordo, participação de almoço de relacionamento, capacitação sobre o segmento e apresentação das companhias marítimas.

Após as atividades, todos poderão assistir a um show exclusivo da cantora Luiza Possi, além de participar de um coquetel e de uma exposição de marcas, produtos e serviços das principais empresas de cruzeiros, fornecedores e destinos turísticos.

O secretário de Turismo, Comércio e Empreendedorismo de Santos, Thiago Papa, destaca que o encontro é uma oportunidade de apresentar as potencialidades turísticas da Cidade para um público qualificado. “Ao trazer novamente este evento para Santos, reafirmamos para todo o setor de venda de viagens que a cidade está cada vez mais preparada para oferecer todo o seu potencial turístico, com grandes investimentos e novos equipamentos, entre eles o Parque Valongo e o novo terminal de passageiros de cruzeiros, que também vencerá nessa região. Além disso, a realização de eventos deste porte faz com que toda a cidade ganhe, com geração de trabalho, renda e novos negócios”. A estratégia é detalhar aos participantes o patrimônio histórico e a efervescência cultural de Santos, assim como sua rede de hotéis, bares e restaurantes, possibilitando a permanência dos turistas na cidade antes e depois das respectivas viagens de cruzeiro.

O presidente da CLIA Brasil, Marcos Ferraz, explica que o evento propõe oferecer treinamentos sobre produtos e destinos, assim como focar em tendências, desenvolvimento de negócios e apresentação de novidades para as próximas temporadas. “A ideia é fornecer aos agentes uma capacitação completa, com ferramentas e estratégias para vender cruzeiros tanto nacionais quanto internacionais, nos seus mais diversos tipos, do contemporâneo ao fluvial. Queremos que esses



profissionais saiam do evento prontos para colocar produtos na prateleira e alavancar as vendas no país”, reforça.

As inscrições estão esgotadas. Mais informações aqui

<https://abremar.com.br/cruise360-brasil-2025/>

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

Data: 13/03/2025

TRANSPETRO TEM ALTA DE 9,2% NAS OPERAÇÕES DE TRANSBORDO DE NAVIOS EM 2024; BUSCA NOVOS NEGÓCIOS

Informações: Notícias Agrícolas (13 de março de 2025)

RIO DE JANEIRO (Reuters) – A Transpetro, aumento de logística e transporte da Petrobras, registrou no ano passado um ano passado de 9,2% nas operações de transbordo de petróleo e derivadas entre navios (“ship to ship”) em relação a 2023, e trabalha para expandir seus negócios ainda mais neste ano, disse um executivo da companhia à Reuters.

A ampliação das operações nessa modalidade ocorre já como resultado de um trabalho da Transpetro de buscar novas oportunidades comerciais, sob o governo de Luiz Inácio Lula da Silva. A estratégia inclui ainda um esforço pela diversificação de clientes além da Petrobras.

A busca por crescimento é uma virada para a companhia, que teve diversos de seus investimentos vendidos em governos anteriores, em meio a um plano de desinvestimentos multibilionário da Petrobras.

“Estamos com uma orientação estratégica agora de buscar novos negócios e novos clientes... tivemos um aumento (das operações ship to ship) de forma geral em todo o Brasil”, disse o gerente de Desenvolvimento de Negócios da Transpetro, Robervalter Capirunga.

Com 70% de participação no mercado brasileiro de ship to ship, a Transpetro realizou um total de 959 operações em 2024, com impulso principalmente de demandas no Norte e Nordeste, segundo dados da companhia.

Na região Norte, a companhia registrou 325 operações no ano passado, um crescimento de 32% ante 2023, diante de uma forte demanda, em meio à seca histórica sofrida no rio Amazonas.

“Alguns dos navios que fazem o abastecimento na região não conseguiram alcançar os locais de abastecimento... Por isso, foi fundamental a presença da Transpetro ali, com autorizações e recursos necessários”, disse Capirunga, pontuando que o trabalho da empresa garantiu a entrega de petróleo e derivados pela região, incluindo gás liquefeito de petróleo (GLP), conhecido como gás de cozinha.

Para isso, a Transpetro utilizou barcos menores para acesso a locais mais secos e depois fez transbordos para barcos maiores e vice-versa, explicou.

“A presença da Transpetro, eu posso afirmar, garantiu o abastecimento da região do Amazonas (durante a seca)”, frisou.

No Nordeste, o Ceará registrou um salto de duas para 14 operações, enquanto São Luís avançou de quatro operações para 17, reforçando esses polos como essenciais para o escoamento da produção nacional, segundo o executivo.

Para este ano, a Transpetro planeja ampliar as operações no Porto de Itaqui, no Maranhão, possibilitando a atração de mais uma embarcação no porto e a realização de duas operações navio a navio simultâneas.



Recentemente, a companhia assinou ainda um memorando de entendimento com o grupo Imetame para avaliar o potencial de entrada em projeto de infraestrutura portuária em implantação no Espírito Santo, para expandir suas operações navio a navio. Uma decisão de investimento, segundo Capirunga, poderá ser tomada em meados do ano.

O executivo evitou citar números, mas pontuou que ambas as operações de ampliação não exigirão desembolsos relevantes por parte da Transpetro.

A companhia oferece atualmente operações de navio a navio em 13 localidades no Brasil, permitindo ganhos de escala ao viabilizar a entrega de produtos em navios de maior porte. Essa solução otimiza o fluxo logístico e reduz em até 30% os custos de transporte, segundo Capirunga.

BUSCA DE MAIS CRESCIMENTO

O executivo afirmou que a companhia vê oportunidades importantes para o transporte de navios com a ampliação da produção de petróleo no Brasil nos próximos anos. A ampliação do volume de petróleo destinado à União, nos contratos de partilha, também poderá gerar oportunidades de negócios.

“A Transpetro também pode fornecer esse serviço de ship to ship para a PPSA, que é uma empresa do governo que faz a venda de petróleo da União... A Transpetro tem conversado com a PPSA para oferecer várias soluções”, disse o gerente da Transpetro, adicionando que poderá oferecer aos serviços estatais tanto para problemas de navios e ship to ship, como qualquer outra solução logística que a PPSA precisar.

Além de atender empresas de petróleo e gás, a Transpetro presta serviços para distribuidoras e indústria petroquímica, contando com uma carteira de mais de 160 clientes.

Ela opera ainda 48 terminais (27 aquaviários e 21 terrestres), cerca de 8,5 mil milhas de dutos e 33 navios, configurando-se a maior subsidiária da Petrobras. A empresa é a maior companhia de logística multimodal de petróleo, derivados e biocombustíveis da América Latina.

(Por Marta Nogueira)

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

Data: 13/03/2025

MEDIDAS RELATIVAS ÀS EXPORTAÇÕES DE AÇO E ALUMÍNIO PARA OS ESTADOS UNIDOS – NOTA CONJUNTA MRE/MDIC

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

O Governo brasileiro lamenta a decisão tomada pelo Governo norte-americano no dia de hoje, 12 de março, de aumentar para 25% as tarifas sobre importações de aço e de alumínio dos EUA provenientes de todos os países e de cancelar todos os arranjos vigentes relativos às cotas de importação desses produtos. Tais medidas terão impacto significativo sobre as exportações brasileiras de aço e alumínio para os EUA, que, em 2024, foram da ordem de US\$ 3,2 bilhões.

Em defesa das empresas e dos trabalhadores brasileiros e em linha com seu apoio tradicional ao sistema multilateral de comércio, o governo brasileiro considera injustificável e equivocada a imposição de barreiras unilaterais que afetam o comércio entre o Brasil e os Estados Unidos, principalmente pelo histórico de cooperação e integração econômica entre os dois países. Segundo os dados do Governo estadunidense, os EUA mantêm um superávit comercial de dados de longo prazo com o Brasil, que foi, em 2024, da ordem de US\$ 7 bilhões, somente em bens.

No caso do aço, as indústrias do Brasil e dos Estados Unidos mantêm, há décadas, relação de complementaridade mutuamente benéfica. O Brasil é o terceiro maior importador de carvão siderúrgico dos EUA (US\$ 1,2 bilhão) e o maior exportador de aço semi-acabado para aquele país (US\$ 2,2 bilhões, 60% do total das importações dos EUA), insumo essencial para a própria indústria siderúrgica norte-americana.

À luz do impacto eficaz das medidas sobre as exportações brasileiras, o governo do Brasil buscará, de forma cooperativa, com o setor privado, defender os interesses dos produtores nacionais junto ao governo dos Estados Unidos. Nas reuniões já previstas para as próximas semanas, avaliaremos todas as possibilidades de ação no campo do comércio exterior, com vistas a contrarrestar os contrapesos das medidas norte-americanas, bem como defender os legítimos interesses nacionais, inclusive junto à Organização Mundial do Comércio.

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

Data: 13/03/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

ALCKMIN DIZ QUE TARIFAÇÃO DE TRUMP SOBRE O AÇO É MEDIDA 'EQUIVOCADA' E DEFENDE DIÁLOGO: 'O CAMINHO NÃO É OLHO POR OLHO'

Equipes técnicas de Brasil e Estados Unidos terão encontro será nesta sexta-feira

Por Bruna Lessa e Jeniffer Gularte — Brasília



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

O vice-presidente Geraldo Alckmin, também ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, disse nesta quinta-feira o caminho do diálogo para buscar uma saída contra a taxa de 25% das importações de aço e de alumínio pelos Estados Unidos.

— Entendemos que o caminho não é olho por olho. Se fizer olho por olho vai ficar todo mundo cego. O caminho é ganha-ganha. Reciprocidade e buscar o

diálogo — disse.

Alckmin afirmou ainda que a medida de Donald Trump foi geral, não especificamente contra produtos brasileiros.

— Não foi contra o Brasil, vou uma medida geral, para todos, não foi específica. Nós entendemos equivocada, porque o Brasil não é problema na questão comercial dos Estados Unidos, que têm superávit comercial com o Brasil — afirmou .

O ministro e vice-presidente acrescentou que, dos dez produtos que os EUA mais exportam para o Brasil, em oito a alíquota é zero:

— 73% do que eles exportam é zero a alíquota. Quando a gente pega a tarifa média final, ela é de 2,7%.

Representantes dos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump e americano terão o primeiro encontro, nesta sexta-feira, desde que passou a valer formalmente a taxa.

A reunião será realizada no Itamaraty com secretários do Ministério de Indústria e Comércio e de Relações Exteriores e emissários do Representante de Comércio dos Estados Unidos, Jamieson Greer.

O encontro terá caráter técnico e envolverá apenas representantes de segundo escalão, sem a presença do ministro e vice-presidente Geraldo Alckmin e do chanceler, Mauro Vieira, que está em viagem à África.

No governo, a reunião é vista como o primeiro passo de uma negociação que deverá ser longa para tentar neutralizar os efeitos negativos das medidas norte-americanas.

Será um primeiro contato após a formalização das tarifas e não há expectativa de resultados imediatos. Enquanto tenta mitigar os efeitos negativos das medidas, integrantes da equipe de Lula afirmam que um dos pontos sensíveis das conversas é de que o governo norte-americano é bastante imprevisível.

Em nota divulgada na quarta-feira, o governo brasileiro afirmou que vai avaliar "todas as possibilidades de ação no campo do comércio exterior" para responder à aplicação de tarifas de 25% sobre o aço e o alumínio.

O governo lamentou a decisão do presidente americano, Donald Trump, e disse que vai defender os interesses brasileiros junto à Organização Mundial do Comércio.

Além de adotar a taxa de 25%, os EUA também cancelaram todos os acordos vigentes até então. O Brasil, por exemplo, tinha um acerto de cotas de importação com o governo americano.

Segundo o Itamaraty, a medida terá "impacto significativo sobre as exportações brasileiras de aço e alumínio para os EUA". Em 2024, o volume foi da ordem de US\$ 3,2 bilhões. A nota também menciona que os EUA mantêm um superávit comercial de longa data com o Brasil, que foi, em 2024, da ordem de US\$ 7 bilhões, somente em bens.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 13/03/2025

BRASIL ESCOLHE O MELHOR CAMINHO PARA REAGIR AO TARIFAÇO DE TRUMP

Por Míriam Leitão



**Trump trava uma guerra tarifária contra o mundo —
Foto: Bloomberg**

O governo brasileiro vem agindo bem nesse episódio da elevação das tarifas de importação impostas por Donald Trump. Nesta quarta-feira, quando começou a valer a taxa de 25% sobre aço e alumínio brasileiro que chegam aos EUA, a diplomacia elevou um pouco o tom na nota conjunta assinada pelo Ministério das Relações Exteriores e pelo Ministério da Indústria e Comércio, ao dizer que "considera injustificável e equivocada a imposição de barreiras unilaterais que afetam o comércio entre o Brasil e os Estados Unidos", mas nenhum ato foi tomado. O governo continua a explorar todo o campo de negociação. O presidente Lula, por sua vez, não fala em retaliação, mas em reciprocidade, deixando claro que o Brasil também vai taxar produtos americanos, mostrando que tudo está sendo feito com muito cuidado.

Está ficando cada vez mais claro para todo mundo que o principal afetado pela política protecionista de Trump será o consumidor americano, exatamente quem o elegeu. Os preços estão sendo elevados nos EUA e isso vai atingir não só o orçamento dos americanos, como já se reflete na queda das ações diante das numerosas incertezas que se abatem sobre o mercado nessa guerra tarifária que o presidente americano trava contra todo o mundo.

Trump está semeando tempestade e começa a colher as consequências. Esse tarifaço tem consequência sobre a inflação, ao elevar preços, elevando o custo e piorando a qualidade de vida

dos americanos. E se o Brasil reage na mesma medida, taxando os produtos americanos, isso vai acontecer aqui também. Ou seja, os itens importados chegarão mais caros por aqui, o que não é a melhor estratégia em um momento em que a busca é por reduzir a inflação e não por aumentá-la.

O Brasil tem uma situação muito diferente dos outros países, por ser um dos poucos que não tem superávit na relação comercial com os Estados Unidos. Atualmente, os negócios entre os dois países movimentam US\$ 40 bilhões para cada lado, a diferença a favor dos americanos é de apenas US\$ 600 milhões.

O país é atingido, especialmente, no aço como já aconteceu no primeiro mandato do Republicano. A taxaço torna o produto brasileiro menos competitivo em relação à produção americana. A questão que se coloca é se a indústria americana do aço vai conseguir em tempo fornecer a matéria-prima necessária à cadeia produtiva local.

A produção do aço americana nunca foi muito competitiva, sempre teve custos muito altos. Essa ideia de Trump de que será possível redirecionar toda a produção para o mercado interno não é realista. Isso não acontece da noite para o dia, às vezes, não acontece nunca.

A China tem muito mais capacidade de reduzir o preço, até pela natureza da sua estrutura econômica, cheia de subsídios, alguns muito opacos, que não conseguimos entender. No entanto, o gigante asiático é o principal adversário dos EUA, e já está revidando o tarifaço trumpista.

A situação do Brasil é, realmente, desafiadora. O governo tem buscado encontrar um caminho de serenidade, de diálogo e esse é um bom caminho.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/03/2025

TARIFAS DE 25% SOBRE AÇO NOS EUA: 'BRASIL ESTÁ EM POSIÇÃO MAIS CONFORTÁVEL PARA NEGOCIAR', DIZ PRESIDENTE DA FIEMG

Para Flávio Roscoe, caso as indústrias brasileiras consigam acordo, e outros países não, as empresas locais vão ter vantagem competitiva e poderão aumentar a presença no mercado americano

Por Shirley Souza — Belo Horizonte



Indústria siderúrgica — Foto: Rich Press/Bloomberg

A cobrança de tarifas de 25% sobre todas as importações de aço e alumínio nos Estados Unidos, que está em vigor desde ontem, atinge diretamente o Brasil, em especial Minas Gerais. O estado mineiro foi responsável por 30% de toda a produção de aço nacional em 2024. Em relação ao alumínio, Minas responde por cerca de 10% das exportações para os Estados Unidos. O Brasil é o segundo país que mais exporta aço para os EUA com 4,1 milhões de

toneladas no ano passado.

O presidente da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG), Flávio Roscoe, acredita que a negociação seja o melhor caminho. O mercado americano é um grande consumidor do aço brasileiro. O produto nacional teria dificuldade em concorrer, em outros mercados, com os baixos preços do aço da China. Uma retaliação deveria ser uma última alternativa. Confira a entrevista.

De imediato, qual o impacto dessa decisão do governo americano em Minas Gerais?

No curto prazo as empresas vão ter que se reorganizar. Os indicadores oficiais de exportação demonstram que algumas empresas anteciparam os embarques para os Estados Unidos. A tendência, no primeiro momento, é uma queda (na exportação), mas a maior parte das empresas está bastante otimista com a possibilidade de uma negociação bilateral. Nosso produto não concorre com produtos siderúrgicos americano, pelo contrário, ele é matéria-prima da siderurgia americana. Portanto, ele é essencial para que a siderurgia americana possa ocupar o espaço das exportações de aço chinês, por exemplo, que vão perder com essa sobretaxação.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) informou que, conjuntamente com as associações setoriais, vai atuar junto ao governo brasileiro para encontrar a melhor saída para a situação. Quais os caminhos possíveis?

O primeiro caminho é o aspecto da negociação, já que é uma relação ganha-ganha entre a siderurgia brasileira e a siderurgia americana. Por isso acho que o Brasil está numa posição mais confortável para negociar. Deve ser crescente a pressão das próprias empresas americanas sobre o governo americano, na minha leitura, e isso vai contribuir para o processo de negociação. No segundo ponto, o Brasil poderia se proteger das exportações predatórias da China que vem inundando o mercado brasileiro. Então seria uma maneira de compensar o setor produtivo pela perda do mercado americano de dificultar a penetração do aço chinês no Brasil que vem praticando efetivamente dumping com preços abaixo do preço do mercado. E num terceiro momento, o que isso não seria desejável, é adotar medidas de reciprocidade para aumentar a pressão nos Estados Unidos. Essa terceira hipótese, eu considero que ainda não deva ser estudada porque temos ótimas chances de sair desse impasse com uma boa solução. Se o Brasil conseguir negociar, e outros países não, as empresas brasileiras vão ter uma vantagem competitiva em relação a outros países e poderão até mesmo aumentar a sua exposição ao mercado americano.

Qual é a participação mineira nas exportações para os Estados Unidos? Café, ferro gusa, ferro-ligas e aço são os principais produtos?

Exatamente. Ferro gusa e ferro-ligas, dois produtos que são muito relevantes para Minas Gerais, não foram afetados. Com o crescimento da indústria siderúrgica, a tendência é aumento da demanda por ferro-gusa porque ele é a matéria-prima da matéria-prima.

O que nós estamos discutindo, que afeta exclusivamente as ações mineiras, é justamente o aço semi-elaborado, que são placas e também outros tipos de aço. A gente tem pouco produto acabado, quase nenhum. Então, a perda se concentra realmente no aço semi-elaborado.

O reposicionamento global dos Estados Unidos preocupa?

Para nós, essas “mexidas tectônicas” podem ser vistas como ameaça ou como oportunidade. Eu prefiro encarar como oportunidade. Um estremecimento da relação China e Estados Unidos, que são os dois maiores fluxos de comércio no mundo, abre oportunidade para outros países ocuparem ambos os mercados. O Brasil pode melhorar a posição estratégica dele no fornecimento de alimentos, por exemplo, para a China, que os Estados Unidos são o nosso maior concorrente global. E o Brasil também pode substituir a China em alguns produtos industriais que os Estados Unidos importam, por exemplo, o próprio aço. O grande alvo da ação americana era justamente a China.

As ações americanas podem forçar países a buscar novos consumidores ou essa troca não é tão simples?

No caso do aço, para o Brasil não é tão simples por dois motivos. Primeiro porque a exportação brasileira para os Estados Unidos é muito grande, o que torna a transação muito importante para o Brasil. O segundo é que nós estamos no momento global em que a China, como teve queda na demanda de aço para a sua infraestrutura, está inundando o mercado mundial com esse produto e vendendo a preços muito abaixo. Nesse momento, abrir novos mercados de aço é realmente um desafio. Eu não vejo essa como uma opção viável neste momento.

GOVERNO LULA FAZ PRIMEIRA REUNIÃO COM REPRESENTANTES DE TRUMP APÓS INÍCIO DA TAXAÇÃO DE AÇO E ALUMÍNIO

Encontro será nesta sexta-feira, enquanto Executivo brasileiro discute com reagir
Por Jeniffer Gularte — Brasília



Construção Civil - Indústria do Aço — Foto: Designed by Freepik

Representantes dos governos de Luiz Inácio Lula da Silva e Donald Trump terão o primeiro encontro, nesta sexta-feira, desde que passou a valer formalmente a taxa de 25% das importações de aço e de alumínio pelos Estados Unidos.

A reunião será realizada no Itamaraty com secretários do Ministério de Indústria e Comércio e de Relações Exteriores e emissários do Representante de Comércio

dos Estados Unidos, Jamieson Greer.

O encontro terá caráter técnico e envolverá apenas representantes de segundo escalão, sem a presença do ministro e vice-presidente Geraldo Alckmin e do chanceler, Mauro Vieira, que está em viagem à África.

No governo, a reunião é vista como o primeiro passo de uma negociação que deverá ser longa para tentar neutralizar os efeitos negativos das medidas norte-americanas.

Será um primeiro contato após a formalização das tarifas e não há expectativa de resultados imediatos. Enquanto tenta mitigar os efeitos negativos das medidas, integrantes da equipe de Lula afirmam que um dos pontos sensíveis das conversas é de que o governo norte-americano é bastante imprevisível.

Em nota divulgada na quarta-feira, o governo brasileiro afirmou que vai avaliar "todas as possibilidades de ação no campo do comércio exterior" para responder à aplicação de tarifas de 25% sobre o aço e o alumínio.

O governo lamentou a decisão do presidente americano, Donald Trump, e disse que vai defender os interesses brasileiros junto à Organização Mundial do Comércio.

Além de adotar a taxa de 25%, os EUA também cancelaram todos os acordos vigentes até então. O Brasil, por exemplo, tinha um acordo de cotas de importação com o governo americano.

Segundo o Itamaraty, a medida terá "impacto significativo sobre as exportações brasileiras de aço e alumínio para os EUA". Em 2024, o volume foi da ordem de US\$ 3,2 bilhões. A nota também menciona que os EUA mantêm um superávit comercial de longa data com o Brasil, que foi, em 2024, da ordem de US\$ 7 bilhões, somente em bens.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 13/03/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ENQUANTO GOVERNO PUXAR DE UM LADO E BC DO OUTRO, INFLAÇÃO CONTINUARÁ ALTA, DIZEM ECONOMISTAS

Segundo os especialistas, para trazer a inflação para a meta de 3%, juros teriam de ir a 18%, mas BC deve parar em 15%

Por Simone Cavalcanti e Gabriela Jucá (Broadcast)

Se o governo não aprimorar suas políticas macroeconômicas, especialmente no controle dos gastos fiscais para conter a trajetória da dívida pública, a inflação tende a piorar antes de melhorar. Ex-diretores do Banco Central alertam que, quanto mais adverso for o cenário, maior será a necessidade de um aperto monetário.

“O BC está se mostrando contracionista e deve continuar fazendo isso. Se o governo continuar gastando e não reverter a tendência fiscal, o juro vai ter de continuar subindo. Vamos ter uma inflação mais alta e uma atividade cada vez mais fraca. É um cenário complicado”, diz Reinaldo Le Grazie, ex-diretor de Política Monetária do BC e sócio da Panamby Capital, para quem é preciso cuidado com questão inflacionária que, no Brasil, tem potencial de visitar dois dígitos.

“Eu, como analista, diria que a inflação este ano é de 6%. Não acho baixo. De 6% para 10% é um tirinho, como foi de 2014 para 2015 (de 6,41% para 10,67%) e também de 2020 para 2021 (de 4,52% para 10,06%). Se escapar, a inflação vai fácil”, ressalta Le Grazie. “E aí o juro vai ter de combater essa inflação de 10%. Esse nível não sabemos qual será”.



Fabio Kanczuk, da ASA Investments, diz que para gerar efeito de desaceleração e trazer a inflação para 3%, seria necessário elevar a Selic até 18% Foto: Leo Martins/ASA Investments

Para Sérgio Werlang, professor da FGV EPGE e ex-diretor de Política Econômica do Banco Central, a inflação não deve passar tão rapidamente para outro nível. “Basta ver o tempo que a inflação brasileira ficou perto de 6% na época do Alexandre Tombini.”

No entanto, ele destaca que a coisa muda se estivermos em um ambiente de dominância fiscal (quando a alta dos juros não faz efeito sobre a inflação). Simulação feita com dados de dezembro mostra que a inflação para esse cenário seria entre 7,5% e 8% ao ano. “Daí, para bater dois dígitos, de fato, seria um ‘pulinho’”.

Esse é um risco se a dinâmica da dívida bruta/PIB seguir no ritmo atual, prossegue o professor, e não houver queda razoável do juro real. “O real pode se desvalorizar muito com a desconfiança em relação à sustentabilidade da relação dívida/PIB”, diz Werlang.

Ninguém acredita

Na visão do ex-diretor de Política Econômica do BC e chefe de macroeconomia do ASA, Fabio Kanczuk, para gerar efeito de desaceleração e trazer a inflação pelo menos para o redor da meta, de 3%, seria necessário elevar a Selic até 18%. “Mas a impressão que dá é que o Banco Central vai até uns 15%”, diz, explicando que o nível mais alto de juro seria necessário para domar as expectativas de inflação para 2028, que voltaram a subir. “Ninguém mais acredita que o Banco Central vai entregar a meta”.

Para Le Grazie, não dá mais para a inflação ir para 4%. “Se o BC subir o juro, se o governo aliviar o pé, nós estamos falando que a inflação de 2026 cai. Mas a deste ano vai ser 6%, não tem mais jeito de ser abaixo disso. Então, a questão é que eu não duvido que o BC vá subir o juro. Mas subir para 18%, 20%, 25%? Aonde vai parar?”, diz o sócio da Panamby Capital, para quem o BC vai fazer o que for necessário para conter a inflação.



Werlang diz acreditar que o Banco Central está aguardando a resposta deste ciclo de alta sobre a atividade econômica. Se for verificado até a próxima reunião que a queda é maior do que se imaginava, a autoridade pode parar de elevar o juro e ficar um tempo vendo qual será o impacto disso na inflação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/03/2025

ECONOMIA GLOBAL CAMINHA PARA DESACELERAR EM MÁ HORA PARA O PAÍS, DIZEM EM VÍDEO ECONOMISTAS DA FGV

Juro alto, inflação resistente e ano pré-eleição presidencial agravam o 'efeito Trump', dizem palestrantes do I Seminário de Análise Conjuntural, realizado pelo Ibre/FGV e pelo 'Estadão'

Por Caroline Aragaki (Broadcast)

A economia mundial caminha para uma desaceleração com prejuízos generalizados, e o Brasil não é uma exceção, com o País provavelmente tendo perdas por conta da preocupação excessiva do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, sobre o aço. Além disso, o juro alto, a inflação resistente e o contexto de disputa presidencial que já se desenha para as eleições de 2026 complicam o quadro para o País, na avaliação de economistas do Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (Ibre/FGV) no I Seminário de Análise Conjuntural, realizado pelo Ibre/FGV e pelo Estadão, nesta quinta-feira, 13.

Para o chefe do Centro de Estudos Monetários do Ibre/FGV, José Júlio Senna, a chance de que Trump alcance o objetivo de "fazer a América grande novamente", girando em torno da perspectiva de reconstrução da indústria americana, "é quase zero, mínima realmente".

"É até curioso, porque no mundo inteiro o segmento industrial destruiu empregos", afirmou.

Ele ressaltou que os indicadores dos primeiros meses de governo Trump já mostram uma desconfiança maior. "O acordo comercial entre Canadá, México e EUA foi negociado pelo próprio Trump na sua primeira administração, então ele mesmo assume e desfaz: como você vai confiar num país desse tipo?", questionou.

Senna avaliou que a tributação "excepcional" sobre aço e alumínio vem do pensamento de uma frase do próprio Trump de que o "país que não tem aço não é país". Assim, o presidente quer produzir aço dentro dos EUA, "o que é uma visão estreita em uma situação que poderia ser resolvida de outra maneira".

'IPCA mostra inflação super resistente'

Enquanto isso, no Brasil, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) mostra uma inflação "super resistente", o que indica um "momento desafiante para a política econômica". Contudo, os objetivos políticos estão vindo na contramão do que a gestão de uma política econômica recomendaria, na avaliação de Armando Castelar, pesquisador associado do Ibre/FGV.

"Há um processo de desaceleração que até certo ponto surpreendeu. Os primeiros dados que estamos vendo, PIB (Produto Interno Bruto), indústria, serviços, estão vindo relativamente fracos. E, não obstante, a inflação segue bastante alta. É verdade que fevereiro foi influenciado por dado de Itaipu, mas nos últimos 12 meses você vê uma inflação resistente", afirma Castelar.

Ele destacou ainda que "a própria ministra do Planejamento (Simone Tebet) disse nesta semana que o arcabouço não é sustentável daqui a dois anos, então o próprio governo vem apontando insustentabilidade fiscal".

'O Brasil pode ter alta bem forte do PIB no 1º tri por agro e consumo'



O Brasil pode ter um crescimento “bem forte” do PIB no primeiro trimestre de 2025 vindo do agro e com alguma recuperação no consumo, segundo a coordenadora do Boletim Macro do Ibre/FGV, Silvia Matos.

Ela observou que o Brasil ainda está crescendo muito acima do potencial e tem déficit primário (saldo negativo entre a arrecadação e as despesas do governo, fora juros) e dívida elevada e crescente.

“Estamos colhendo o que foi plantado de política fiscal errada. Se (Brasil) quer crescer, tem de ser pela produtividade”

Silvia Matos, coordenadora do Boletim Macro do Ibre/FGV

Na avaliação dela, a expectativa no trimestre é de uma desaceleração no consumo das famílias, mas ponderou que no início do ano há reajuste do salário mínimo em termos reais e o governo tem feito medidas adicionais para acelerar o consumo.

“Então temos visão um pouco cautelosa sobre o ritmo (de consumo) das famílias, porque mostra o quanto a demanda do Brasil está pressionada, e isso reflete em mais ou menos inflação”, afirmou.

Para 2025 fechado, a expectativa do Ibre/FGV é de que o crescimento do PIB fique “em torno de 1,7%”. Contudo, será um dado mais “equilibrado”, com commodities (matérias-primas cotadas em dólar), agricultura, indústria extrativa (expectativa de crescimento forte em petróleo em 2025 e 2026) e investimento, que mostrou sinal de recuperação já em 2024.

Matos ressaltou que “é importante que a parte da demanda, consumo, desacelere porque senão efeitos vão continuar na questão da inflação”.

‘Adiante, não em maio, o BC terá de pausar alta da Selic’

O Banco Central (BC) terá de pausar o ciclo de aperto monetário depois de maio “e dizer que não pode botar o juro em 17%, 18%”, segundo o chefe do Centro de Estudos Monetários do Ibre/FGV, José Julio Senna.

“Acho que o BC vai ter de fazer o que bancos centrais do mundo fizeram no pós-pandemia: elevar juros (até certo ponto) e dizer que ‘fiz o que dá para fazer, juros está em território restritivo e com isso vou conseguir a convergência da inflação’”, afirmou.

A tese ocorre na esteira de que o BC vive um dilema para a próxima reunião do Comitê de Política Monetária (Copom). A autoridade monetária precisa, ao mesmo tempo, manter firmeza, assegurando a reforçando de que a meta da inflação é de 3% — mas também sabendo que não pode ir longe demais, porque ficaria “totalmente insustentável”.

Para Senna, a reunião do BC em maio é a chave, considerando que a reunião de março já conta com o forward guidance (tendência) de alta de 100 pontos-base (1 ponto porcentual). “Mercado aposta em alta de 50 pontos-base (0,50 ponto porcentual) no Copom de maio, o que é um bom call, mas meu viés é de alta. Acho que alta da Selic em maio pode ser de 75 pontos-base (0,75 ponto porcentual), em vez de 50 pontos-base”, disse.

Ele avaliou que a desaceleração econômica não tende a ser muito forte.

“Se o discurso (do BC) for ‘meia bomba’ em maio, as expectativas vão embora, e estamos em maus lençóis”

José Julio Senna, chefe do Centro de Estudos Monetários do Ibre/FGV

O dilema do BC ocorre, segundo Senna, em um contexto em que o “fiscal não ajuda e a estabilidade de preços não é o objetivo do governo como um todo”.

Ele afirmou ainda que em 2025 e 2026 as reformas provavelmente terão menos discussão, menos espaço para debate, porque “a questão eleitoral e política acaba dominando, e acabamos perdendo oportunidade de aproveitar o nosso potencial”.

‘A grande âncora na expectativa de contas públicas é presidente não ser reeleito’

Armando Castelar, pesquisador associado do Ibre/FGV observou que a grande âncora nas expectativas das contas públicas é o presidente Luiz Inácio Lula da Silva não ser reeleito. A constatação se apoia na tese de que isso poderia levar o Brasil “a um governo com políticas fiscais mais conservadoras”.

Castelar lembrou que, quando a pesquisa Datafolha, em fevereiro, apontou aumento na rejeição do governo Lula, “todos os ativos se valorizaram de forma significativa, com a visão de que haveria troca de governo e isso geraria mudança na política fiscal, em direção a uma política mais conservadora”.

Por isso, o pesquisador também considera que a política fiscal do governo irá reagir às pesquisas eleitorais, focando no aumento de popularidade. “Se tiver aumento da popularidade do governo, isso reduz pressão na política fiscal. Mas paradoxalmente pode gerar mais pressão sobre o preço dos ativos”, ponderou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/03/2025

FUNDOS SOBERANOS E DE PARTICIPAÇÕES EM EMPRESAS COMEÇAM A AVALIAR ATIVOS DA CCR

Companhia pretende levantar até R\$ 10 bilhões nos próximos anos

Por Altamiro Silva Junior (Broadcast), Cynthia Decloedt (Broadcast) e Cristiane Barbieri



O Aeroporto Internacional de Belo Horizonte é um dos 20 do portfólio da CCR Foto: Divulgação/BH Airport

Fundos soberanos e gestoras de private equity, especializadas em comprar empresas, já se movimentam para avaliar a aquisição de uma participação em ativos da CCR. A empresa de concessões quer vender parte de seus negócios de aeroportos e mobilidade urbana, que inclui trens e metrô, com os quais pretende levantar até R\$ 10 bilhões em alguns anos. “São ativos bons e grandes e esse é um processo que deve ser bem

movimentado”, disse uma fonte.

Para um executivo que acompanha as conversas, a expectativa é que todos os fundos soberanos e de private equity que trabalham com infraestrutura olhem o negócio, por causa do valor alto do cheque e da relevância dos ativos à venda. Entre os potenciais interessados estão o GIC, o fundo soberano de Cingapura, o australiano Macquarie, e os brasileiros Vinci e o Pátria, além de operadores, como a suíça Zurich e a francesa Vinci Airport.

Empresa contratou quatro bancos

Para dar início ao processo de venda, a CCR contratou quatro bancos, apurou a Coluna. Nas operações de aeroportos, que somam 20 terminais (17 no Brasil e três em outros países da América Latina), os escolhidos foram o Lazard e Itaú BBA. Entre as concessões, estão o aeroporto Afonso Pena, em Curitiba, o de Belo Horizonte e o de Curaçao, no Caribe.

Os bancos Goldman Sachs e BTG Pactual foram contratados para tocar a venda de participações minoritárias nos negócios de mobilidade urbana, em que a CCR tem concessões em linhas do metrô de São Paulo, Rio e Salvador. Essas linhas transportam 3 milhões de pessoas por dia. No caso de São Paulo, há um projeto de expansão para novas linhas que a empresa olha de perto e que vai demandar investimentos pesados, por isso o interesse de um sócio.

O presidente da CCR, Miguel Setas, falou da venda dos ativos na teleconferência de resultados, no mês passado, ressaltando que o grupo está trabalhando com assessores e avaliando cenários, mas sem urgência para fechar um negócio. Em mobilidade urbana, o executivo disse que o objetivo é ter um sócio internacional. Antes, em um evento em Nova York no final de 2024, Setas disse que o plano estratégico do grupo é uma reciclagem de capital entre R\$ 5 bilhões e R\$ 10 bilhões nos próximos anos. A CCR tem como sócio a Itaúsa, o grupo Votorantim, a Mover (ex-Camargo Corrêa) e o grupo Soares Penido. Procurada, a CCR não comentou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/03/2025

BRASIL ACREDITA QUE TARIFAÇÃO DE TRUMP PODE DAR EMPURRÃO À APROVAÇÃO DO ACORDO MERCOSUL-UE

Segundo integrantes do governo, guerra comercial travada pelo presidente americano deve melhorar recepção do acordo pelo Parlamento Europeu diante da oportunidade de comércio regulado

Por Sofia Aguiar (Broadcast) e Célia Froufe (Broadcast)

BRASÍLIA – O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva avalia que a guerra comercial travada pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, estimulada por anúncios de tarifas contra parceiros comerciais, pode impulsionar a aprovação do acordo entre Mercosul e União Europeia, avaliaram integrantes ouvidos pelo Estadão/Broadcast.

De acordo com interlocutores do governo, o “tarifaço” do presidente americano tende a melhorar a recepção do acordo pelo Parlamento Europeu diante da oportunidade de comércio regulado – e, assim, facilitar sua aprovação.



O presidente Donald Trump ouve o primeiro-ministro da Irlanda, Micheál Martin, em evento no Salão Leste da Casa Branca na quarta-feira, 12 Foto: Alex Brandon/AP

O acordo foi assinado no fim do ano passado, mas a avaliação é de que sua implementação não será imediata. O texto, por exemplo, ainda precisa passar pela aprovação nos congressos nacionais dos países do Mercosul, além do Parlamento Europeu e da Comissão Europeia.

Apesar de uma visão de longo prazo, o Brasil está otimista com sua aprovação. A avaliação é de que o tratado traz mais benefícios à União Europeia que ao Mercosul, e tal ponto ganhará maior relevância com a incerteza sobre as possíveis consequências das decisões tomadas pelo presidente americano na política externa do país.

Essa visão já foi defendida, inclusive, pelo primeiro-ministro de Portugal, Luís Montenegro, em visita ao Brasil em fevereiro. Na ocasião, ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o português disse que, se o acordo não for implementado, esse será um espaço que ficará em aberto para outros blocos comerciais. Na avaliação do premiê, se os europeus não tiverem a “capacidade” de fazer a implementação, não poderão se “queixar” depois.

A expectativa do governo brasileiro é de que, em dezembro, a tramitação do acordo no Parlamento Europeu já esteja adiantada. Caso aprovado, é esperado que os blocos façam uma cerimônia de celebração.

Ao ser eleito em novembro do ano passado, Trump já acelerou indiretamente o fechamento do acordo entre as partes, após 20 anos de discussão. Logo após a vitória do republicano, a comissária europeia, Úrsula von der Leyen, desembarcou no Uruguai – onde ocorria uma reunião do Mercosul – para assinar o acordo.

‘Banho-maria’

Apesar dessa expectativa positiva do Brasil por causa das mudanças que o americano tem proporcionado à economia mundial, o assunto deve ficar em banho-maria até pelo menos metade do ano. Isso deve se dar porque a presidência rotativa do bloco do sul está sob o comando argentino e o discurso do presidente Javier Milei não se encaixa com o andamento do acordo.

Um diplomata chegou a comparar o que acontece com Milei à postura do francês Emmanuel Macron, que vê o tratado como algo positivo para seu país, mas que não pode defendê-lo por causa dos protestos de agricultores locais, contrários ao encaminhamento do tratado. Pesa também contra neste momento o fato de a Polônia encabeçar o Conselho Europeu. A partir de julho é o Brasil que vai liderar o Mercosul e a Dinamarca, a instituição europeia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/03/2025

LULA DEVE LEVAR AO JAPÃO COMITIVA COM 100 EMPRESÁRIOS, ENTRE ELES JBS E EMBRAER

Presidente quer anunciar na viagem abertura do mercado japonês à carne bovina brasileira e celebrar venda de 20 aeronaves de fabricação nacional

Por Felipe Frazão

BRASÍLIA - A visita de Estado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao Japão, entre 24 e 27 de março, deve ter um viés comercial destacado. Os países organizam um fórum empresarial em Tóquio, e autoridades japonesas esperam que mais de 100 executivos de empresas brasileiras, entre elas a Embraer e a JBS, integrem a delegação que acompanhará o presidente.

Em fevereiro, a companhia aérea japonesa ANA (All Nippon Airways) anunciou uma encomenda de até 20 aviões da fabricante brasileira Embraer para atender rotas domésticas. Serão 15 aeronaves E190-E2 com possibilidade de extensão para mais 5 unidades do mesmo modelo de 100 assentos. Será a estreia do jato regional no mercado japonês. Ele deve começar a operar em 2028. O valor é de US\$ 1,6 bilhão.



Lula vai ao Japão pela segunda vez neste mandato, com objetivo de trazer ao País a possibilidade de exportar carne bovina a um mercado exigente Foto: RICARDO STUCKERT

A JBS, por sua vez, busca expandir suas exportações de carne suína e, assim como as demais do setor, abrir o mercado de carne bovina ao Japão. Segundo o Itamaraty, cerca de 70% da carne bovina consumida no país é importada – sendo que EUA e Austrália conseguem atender exigências e dominam o mercado nipônico com participação de 80%.

Há anos autoridades públicas brasileiras e o setor privado de proteína animal tentam abrir o mercado



japonês. Missões recentes foram realizadas nas últimas semanas, bem como visitas ministeriais e técnicas de autoridades agrícolas japonesas para inspecionar animais e frigoríficos no Centro-Oeste – entre eles uma unidade da JBS em Mozarlândia (GO).

Os japoneses buscam que o Brasil se adeque às suas exigências sanitárias. No ano passado, o ministro Carlos Fávaro (Agricultura) disse que a principal barreira era ter todo o rebanho nacional livre de febre aftosa sem vacinação. O País anunciou a autodeclaração em maio. O Ministério da Agricultura espera receber esse reconhecimento internacional, passados 12 meses, em maio de 2025, pela Organização Mundial de Saúde Animal (OMSA).

Há grande expectativa de concretizar a negociação bilateral durante a visita de Lula, mas autoridades envolvidas nas conversas pregam cautela. Uma fonte do governo disse que talvez a viagem não consiga resolver a questão. Pode ser que o embarque em si comece meses depois. O Japão é reconhecidamente um mercado exigente, com carnes de alta qualidade, e por isso também interessante do ponto de vista de preços pagos aos produtores. Há possibilidade de remuneração maior.

Em fevereiro, uma missão técnica discutiu: a flexibilização da idade limite para o abate de bovinos, a habilitação de novas plantas frigoríficas para exportação de carne de aves termoprocessadas, a abertura do mercado japonês para a carne bovina e da ampliação do acesso da carne suína, ajustes nos requisitos de tratamento térmico para a exportação de mangas e medidas para regionalizar o controle da influenza aviária.

A expectativa do governo brasileiro é que o país autorize as primeiras importações da carne brasileira a partir da visita de Lula. No mês passado, o presidente disse que viajaria “com a perspectiva de abrir o Japão para comprar carne brasileira” e citou que, em 2005, no primeiro mandato, conseguiu negociar a exportação de frutas ao país, segundo maior parceiro comercial do Brasil na Ásia.

Parte dos frigoríficos australianos que exportam ao Japão pertence à gigante brasileira JBS e, no momento, há interesse japonês em diversificar as fontes de proteína animal por causa do aumento de preços da carne bovina americana, ressaltam diplomatas, relacionado à escassez de gado nos EUA.

O setor privado estima a demanda em 700 mil toneladas por ano e entende que consegue fazer frente, em preço, aos produtos americanos e australianos. O foco inicial não seriam os cortes premium, mas a chamada carne ingrediente, usada na indústria alimentícia. O mesmo perfil da exportação brasileira à China.

Mercosul

Outro potencial assunto é o avanço de negociações entre Mercosul e Japão para um acordo comercial. Já houve uma rodada inicial de conversas. Há alguns anos o bloco mantinha aproximação por meio de um “diálogo” recorrente entre autoridades dos dois lados, mas o formato se esgotou.

Segundo uma fonte diplomática, agora falta a decisão política de dar início formal às negociações de um acordo. O Mercosul é favorável, mas há resistências no Japão, justamente para proteção do agronegócio local.

A avaliação é de que a conclusão de negociações do acordo de associação do Mercosul com a União Europeia – e sua potencial assinatura neste ano – coloca pressão sobre o Japão – um exemplo é que as montadoras de automóveis japonesas tendem a ficar em desvantagem em relação às europeias.

Na Ásia, o primeiro acordo do Mercosul foi fechado em 2023, com Singapura. Há contatos com Vietnã – país que também é foco da carne brasileira e será visitado por Lula em seguida nos dias 27 e 28 de março –, Indonésia e Canadá.



Palácio Imperial

A visita é cercada de prestígio. Lula será recebido no Palácio Imperial em visita de “primeira categoria”, conforme o protocolo japonês. O imperador Naruhito somente recebe um chefe de Estado por ano com tal deferência.

Conforme diplomatas japoneses, há 30 anos um presidente brasileiro não é recebido no país com essas honras. Lula foi o escolhido para retomar a prática, no Palácio Imperial, após seis anos de paralisia – as recepções ficaram suspensas sobretudo por causa da covid-19.

“Escolhemos o presidente brasileiro para retomar e isso mostra como é importante a relação com o Brasil para o povo japonês”, disse o embaixador Teiji Hayashi.

Lula vai ao Japão pela segunda vez neste mandato. Em 2023, ele visitou Hiroshima para participar como convidado da Cúpula do G-7. No ano passado, vieram ao Brasil o atual primeiro-ministro japonês, Shigeru Ishiba, para a Cúpula do G-20, e o antecessor, Fumio Kishida.

Lula confirmou a visita ao Japão no ano passado. Os países celebram em 2025 os 130 anos de amizade. O Japão sedia neste ano a Expo Osaka 2025 – a Apex Brasil instalou um pavilhão de 1 mil metros quadrados.

Turismo

Também na vertente de negócios, os países vão celebrar o acordo de 2023 para isenção recíproca de vistos de curta duração (90 dias). O governo Jair Bolsonaro havia isentado de vistos de turismo Japão, Estados Unidos, Austrália e Canadá.

Lula prometeu retomar a cobrança em 2023, baseado na reciprocidade, e abriu negociações. Depois postergou a isenção. A cobrança deve voltar a partir de abril para viajantes americanos, australianos e canadenses.

Números compartilhados na quarta-feira, 12, em evento na embaixada japonesa mostram um crescimento no fluxo de pessoas, próximo de 150 mil em trânsito anualmente.

Segundo a JNTO, órgão de fomento ao turismo no Japão, houve um aumento na chegada de brasileiros de 51% com a queda do visto.

Com a isenção, segundo o Ministério do Turismo, houve um aumento de 42,3 mil turistas japoneses no Brasil, em 2023, para 61,1 mil em 2024 – 44% a mais. A projeção da Embratur é que o contingente chegue a 82 mil neste ano. Já 76 mil brasileiros visitaram o Japão entre janeiro e novembro de 2024, um aumento de 73% em relação a 2023.

Um dado relevante são os gastos, conforme a Embratur. Uma pesquisa mostra que o gasto médio diário de turistas em viagens internacionais é de US\$ 265. No perfil dos japoneses, as despesas são de US\$ 2,4 mil.

O Brasil conta com a maior população nipodescendente fora do Japão: são mais de 2 milhões de pessoas. Do outro lado, o Japão abriga a quinta maior comunidade brasileira no exterior, com 211 mil expatriados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 13/03/2025

ANÁLISE - APOSTA DE TRUMP É QUE OS AMERICANOS VÃO TOLERAR A DOR ECONÔMICA PARA CONSEGUIR RESTAURAR A INDÚSTRIA

Na visão de mundo de Trump, é a manufatura tradicional que importa, mesmo que o cenário global atual seja muito diferente do que era na década de 1950 - que o presidente americano já disse admirar

Por David E. Sanger (The New York Times)

WASHINGTON - As guerras comerciais simultâneas do presidente Donald Trump com o Canadá, o México, a China e a União Europeia representam uma enorme aposta econômica e política: que os americanos vão suportar ortarão meses ou anos de dor econômica em troca da esperança distante de reindustrializar o coração americano.

Isso é extremamente arriscado. Nos últimos dias, Trump reconheceu, apesar de todas as suas previsões confiantes de campanha de que o país vai "crescer como nunca antes", que os Estados Unidos podem estar caminhando para uma recessão, alimentada por sua agenda econômica. No entanto, em público e em particular, ele tem argumentado que "um pequeno distúrbio" na economia e nos mercados é um pequeno preço a ser pago para trazer de volta os empregos na área de manufatura para os Estados Unidos.



Trump tem provocado uma guerra comercial com aliados ao impor tarifas às importações Foto: AP

Seus parceiros políticos mais próximos estão dobrando a estratégia. "As políticas econômicas do presidente Trump são simples", escreveu o vice-presidente JD Vance na segunda-feira, 10, nas mídias sociais. "Se você investir e criar empregos nos Estados Unidos, será recompensado. Diminuiremos as regulamentações e reduziremos os impostos. Mas se você construir fora dos Estados Unidos, estará por sua própria conta."

A última vez que Trump tentou algo assim, durante seu primeiro mandato, foi um fracasso. Em 2018, ele impôs tarifas de 25% sobre o aço e 10% sobre o alumínio, sustentando que estava protegendo a segurança nacional dos Estados Unidos e que as tarifas acabariam por criar mais empregos nos Estados Unidos. Os preços subiram e houve um aumento temporário de cerca de 5 mil empregos em todo o país. Durante a pandemia, algumas das tarifas foram suspensas e hoje o setor emprega aproximadamente o mesmo número de americanos que empregava na época.

Mais preocupante, porém, foi a série de estudos que se seguiram mostrando que o país perdeu dezenas de milhares de empregos - mais de 75 mil, segundo um estudo - nos setores que dependiam das importações de aço e alumínio. A produção por hora das siderúrgicas americanas também caiu, enquanto a produtividade da manufatura em geral nos Estados Unidos aumentou.

O experimento que Trump está tentando fazer agora é muito maior. E as tarifas retaliatórias que estão sendo impostas aos fabricantes dos EUA - com os europeus mirando o uísque bourbon do Kentucky, bem como barcos e motocicletas Harley-Davidson fabricados em Estados-pêndulo como Michigan e Pensilvânia - são primorosamente projetadas para causar dor nos lugares onde os apoiadores de Trump mais a sentirão.

"Se Trump está levando a sério o que diz sobre manter essas tarifas, ele está apostando sua presidência no sucesso delas e na paciência do povo americano, em um momento em que o povo não parece estar em um estado de espírito paciente", disse William Galston, pesquisador do Brookings Institution.

A realidade é que os argumentos de Trump para a imposição de tarifas estão espalhados por todo o mapa, conforme uma série de executivos de empresas reclamaram - nunca de forma oficial - após visitarem a Casa Branca nas últimas semanas. Michael Froman, representante comercial dos EUA de 2013 a 2017 e agora presidente do Council on Foreign Relations, separa os argumentos de Trump em três categorias.



“Quando o presidente pensa em tarifas, ele geralmente está pensando em três coisas: influência, receita e reindustrialização”, disse Froman na quarta-feira, 12.

“A influência está funcionando, por enquanto”, disse ele. O México e o Canadá elaboraram planos para reduzir a quantidade de fentanil (uma droga sintética) que cruza a fronteira, mesmo que estejam entregando a Trump programas que implementaram anteriormente, mas que foram reempacotados ou revividos em resposta às suas exigências.

Estranhamente, o Canadá foi atingido por algumas das tarifas mais duras, embora muito pouco do fentanil que entra nos Estados Unidos passe pela fronteira canadense. (O primeiro-ministro do Canadá, Justin Trudeau, que está deixando o cargo, disse na semana passada: “O que ele quer é ver um colapso total da economia canadense, porque isso facilitará a nossa anexação.”)

Mas Froman afirma que a Casa Branca já está vendo retornos decrescentes de sua estratégia. “Você pode fazer isso uma ou duas vezes e trazer as pessoas para a mesa”, disse ele, “mas em algum momento os países dizem ‘vamos retaliar’, como o Canadá e a União Europeia fizeram agora”.

Trump também adora a ideia de que as tarifas geram receitas. Em seu discurso de posse, ele falou com admiração do presidente William McKinley, que promoveu tarifas enormes na década de 1890, e argumentou que esse período foi um ponto alto para a política econômica americana. “Em vez de tributar nossos cidadãos para enriquecer outros países, cobraremos tarifas e impostos de países estrangeiros para enriquecer nossos cidadãos”, disse Trump em 20 de janeiro. “Para esse fim, estamos estabelecendo o Serviço de Receita Externa para coletar todas as tarifas, impostos e receitas. Serão enormes quantidades de dinheiro entrando em nosso Tesouro, vindas de fontes estrangeiras”.

Mas, novamente, os fatos nem sempre se resolvem dessa forma. Embora o governo dos EUA tenha recebido mais de US\$ 60 bilhões em tarifas da China no primeiro mandato de Trump, ele também compensou os agricultores americanos que foram atingidos por tarifas retaliatórias impostas por Pequim. Isso custou quase o mesmo valor.

A justificativa final que Trump oferece para as tarifas é que elas trarão empregos de volta aos Estados Unidos. Esse é um conceito profundamente enraizado em sua psique e em sua história política; ele expressa pouco interesse em examinar estudos empíricos que possam confundir o quadro.

É claro que, por mais que Trump queira que todos os produtos sejam fabricados nos Estados Unidos, há um motivo pelo qual as nações fazem comércio umas com as outras. Algumas têm uma vantagem comparativa para fabricar determinados produtos. Outras estão em um estágio diferente de desenvolvimento. E, às vezes, as nações não querem ficar presas à produção de produtos de baixa tecnologia quando poderiam subir na hierarquia.

As cidades ao norte de Boston dominaram o setor de calçados do país durante todo o século XIX; hoje, elas são mais conhecidas por startups de software, escritórios de advocacia e alguns dos imóveis mais caros do país.

Mas na visão de mundo de Trump, como ele mesmo reconheceu em uma entrevista em 2016, é a manufatura tradicional que importa. A década de 1950, disse ele, era seu ideal, quando a manufatura e o poder americanos reinavam supremos.

Ele não se impressiona quando os economistas que atacam seus planos tarifários apontam que as peças de automóveis podem passar uma dúzia de vezes pela fronteira com o Canadá antes da instalação final em um veículo produzido nos Estados Unidos, que será mais caro devido às suas tarifas sobre o Canadá. Ou que projetos sofisticados para os semicondutores mais avançados serão enviados para a Taiwan Semiconductor, a fabricante de chips mais bem-sucedida do mundo, antes

que os chips sejam produzidos em Taiwan - mesmo que a propriedade intelectual inerente ao projeto seja americana.

Uma coisa que Trump e seu antecessor, Joe Biden, têm em comum é o desejo de trazer essa fabricação de chips de volta para os Estados Unidos. A abordagem de Biden foi a Lei CHIPS, aprovada com apoio bipartidário e que destinou mais de US\$ 50 bilhões em fundos federais para impulsionar os investimentos nas mais avançadas fábricas de semicondutores. Na verdade, o conceito teve início no primeiro mandato de Trump, embora, no final de seu discurso ao Congresso na semana passada, ele o tenha descartado.

“Sua lei CHIPS é uma coisa horrível, horrível”, disse ele aos legisladores. “Nós doamos centenas de bilhões de dólares e isso não significa nada. Eles pegam nosso dinheiro e não o gastam.”

A solução são as tarifas, concluiu ele. Se os próprios chips forem fabricados nos Estados Unidos, eles estarão livres de tarifas.

Seu problema é de tempo. Leva anos para construir as instalações mais avançadas de chips. (A Intel acabou de atrasar em pelo menos quatro anos uma fábrica que inicialmente prometeu que seria inaugurada em Ohio em 2025 ou 2026). E, mesmo quando elas forem construídas, os Estados Unidos ainda dependerão de Taiwan para obter cerca de 80% de seus semicondutores mais avançados.

Não está claro se os eleitores estarão dispostos a esperar tanto tempo pelos resultados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/03/2025

OPINIÃO - BRASIL APOSTA NO COMBUSTÍVEL SUSTENTÁVEL DE AVIAÇÃO, MAS NEGLIGENCIA PRODUTOS QUE TÊM O MESMO VALOR

Mercado internacional de produtos compatíveis com a floresta é multibilionário, e o País pode articular a construção de um novo regime de comércio internacional que valoriza nossas competências

Por Salo Coslovsky

A frota global de aviões consome 100 bilhões de galões de combustível por ano, gerando 2%-3% das emissões globais e canalizando US\$200 bilhões anuais para remunerar essa produção, desde o poço até a bomba. Enquanto carros, ônibus, trens e caminhões estão migrando para energia elétrica, os aviões vão continuar demandando combustíveis líquidos parecidos com os atuais. Como explicou um amigo que acompanhou o tema na Embraer, “tentativas de projetar aviões movidos a hidrogênio ou elétricos fracassaram, exceto para modelos muito pequenos”.

Diante desse cenário, a solução é substituir os combustíveis fósseis por combustíveis sustentáveis para aviação (SAF). Num primeiro momento, o setor quer diminuir suas emissões em 5% até 2030. Apesar de modesta, essa mudança redireciona US\$10-20 bilhões anuais da cadeia de petróleo para a produção de biocombustíveis.



Frota global de aviões consome 100 bilhões de galões de combustível por ano, gerando 2% a 3% das emissões globais Foto: Fabio Motta/Estadão

A chance de capturar parte dessa receita está levando governos a negociar com vigor os critérios que determinarão como as emissões dos diferentes SAFs serão contabilizadas. A arena principal dessas disputas são os comitês especializados do ICAO (International Civil Aviation Organization), entidade da ONU que ajuda a regular a aviação civil.

Um dos embates coloca a União Europeia contra grandes produtores agrícolas como Brasil e os EUA. Os europeus defendem que um biocombustível só é sustentável se não prejudicar a produção de alimentos — talvez imaginando aviões movidos a óleo de cozinha reciclado. Por sua vez, o Brasil e os EUA argumentam que têm terras e tecnologia para expandir sua produção de soja, milho, cana-de-açúcar, óleo de palma e espécies inovadoras, como a macaúba, sem comprometer a oferta de alimentos no mercado global.

Outra disputa opõe o Brasil aos EUA. Um comitê da ICAO decidiu que territórios que produzem duas ou mais safras no mesmo ano ganham pontos na escala de sustentabilidade — modelo comum no Brasil, graças às nossas tecnologias agrícolas e clima tropical. Os norte-americanos, que conseguem apenas uma safra anual, protestaram. Em comunicado recente, seus diplomatas não esconderam o jogo: “essa recomendação [...] penalizaria injustamente os agricultores americanos e beneficiaria significativamente o Brasil.”

O desfecho desses confrontos ainda é incerto. É possível que os países ricos consigam, como de costume, criar normas que valorizam suas vantagens competitivas. Ainda assim, o Brasil está brigando para melhorar sua posição. Quem sabe, talvez saia dessas negociações como a “Arábia Saudita dos combustíveis renováveis”.

Enquanto brigamos pelas regras do SAF, precisamos considerar o comércio internacional dos demais produtos compatíveis com a floresta. Esse comércio também movimenta bilhões.

O mercado internacional de amêndoas de cacau, por exemplo, alcança US\$10 bilhões anuais. O de café é bem maior, assim como o mercado do óleo de palma e seus derivados.

Hoje, as regras que modulam o comércio internacional desses produtos são genéricas (definidas pela Organização Mundial do Comércio - OMC), voluntárias e negociadas por agentes privados (como a moratória da soja) ou impostas unilateralmente (como a EUDR europeia). Esses métodos de regulamentação ignoram as especificidades de cada país produtor, não promovem inovação tecnológica com eficiência, e não encorajam a inclusão de pequenos produtores nas cadeias globais.

Apesar de inadequadas e talvez desfavoráveis ao meio ambiente e ao Brasil, essas regras não estão suscitando muitas discussões. Em parte, o silêncio é compreensível. No âmbito internacional, faltam arenas para essas negociações. Alguns produtos já tiveram órgãos multilaterais próprios relativamente fortes, como a Organização Internacional do Café, a Organização Mundial do Cacau e a Comunidade Internacional da Pimenta, mas muitos foram esvaziados com a ascensão da OMC, que priorizou o livre comércio sobre a regulação de volumes e preços.

No âmbito doméstico, os produtores brasileiros preferem vender a maioria de seus produtos compatíveis com a floresta no mercado nacional, que é mais próximo, mais bem conhecido e muitas vezes paga melhor. E mesmo que alguns sonhem em exportar, a maioria dos setores da bioeconomia não tem uma associação forte o suficiente para dialogar com nossos diplomatas e apoiar sua atuação.

Apesar desses gargalos, o Brasil teria muito a ganhar se convocasse os países produtores e consumidores para propor um novo regime de regras que diferencie a produção sustentável daquela que prejudica o meio ambiente. Nosso protagonismo na COP-30, G20 e outros fóruns nos coloca em posição privilegiada. E os obstáculos listados acima são desafiadores, mas podem ser superados. Seria fenomenal ver os líderes brasileiros anunciarem uma conquista como essa durante a COP-30 em Belém.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 13/03/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

'PSD TEM QUE SER PROTAGONISTA, NÃO UMA SUBLEGENDA', DIZ RATINHO JUNIOR

Cotado para a eleição presidencial de 2026, governador do Paraná crítica política fiscal do governo Lula e diz que cansaço com a polarização abre espaço para 'moderados'

Por *Marta Watanabe, Cristiane Agostine e Nayara Figueiredo* — De São Paulo



Ratinho Junior: “Mesmo com Lula e Bolsonaro ainda haverá pulverização. Partido que não tem candidatura tende a morrer” — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

Favorecido por safras agrícolas extraordinárias, que permitiram ao PIB paranaense crescer em taxas acima das do país, o governador do Paraná, Ratinho Junior (PSD), demonstra interesse em ser candidato à Presidência. Ratinho Junior ainda aguarda definições do partido, comandado por Gilberto Kassab, sobre 2026. Nesta entrevista ao Valor, o governador compartilha ideias para o desenvolvimento do país.

O governador defende um corte de gastos que incluiria reformas administrativa e previdenciária, com possível discussão de aumento da idade mínima para aposentadoria. Ratinho Junior não descarta revisão de auxílios, como o Benefício de Prestação Continuada (BPC). Nessas reformas, fala da necessidade de “rever direitos”. Ele frisa, porém, que os direitos adquiridos devem ser mantidos.

Sobre o cenário eleitoral de 2026, avalia que há um cansaço da polarização protagonizada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), e tenta se colocar como moderado. O governador ressalta que o Paraná, com uma das maiores economias do país, “naturalmente projeta” seu governante no cenário nacional, e cita o fato de o PSD ser o partido que mais cresceu nas eleições de 2024. A sigla venceu em 891 cidades, onde vivem 37 milhões de pessoas. “O partido tem que ser um protagonista no processo. Não dá para ser uma sublegenda de um projeto”, diz sobre a disputa presidencial de 2026.

O governador pondera que o lançamento de uma candidatura própria pelo PSD ainda está em discussão, sem prazo para definição. O partido tem três ministérios no governo Lula (Minas e Energia, Pesca e Agricultura). Uma ala da sigla, que avalia apoiar a reeleição de Lula, tenta ampliar o espaço e está de olho no Turismo. Outra parte do PSD apoia Bolsonaro, apesar de o ex-presidente estar inelegível. Há ainda os que avaliam aliança com Tarcísio de Freitas (Republicanos), caso o governador de São Paulo dispute a Presidência. Kassab, secretário de Governo de Tarcísio, diz que o governador tentará a reeleição em 2026.

Se Bolsonaro não conseguir reverter a inelegibilidade, Ratinho Junior acredita que a centro-direita terá pulverização de candidaturas.

Ratinho Junior diz que o mercado está “ansioso e preocupado” na definição dos candidatos. O governador ressalta a desconfiança em relação ao cenário fiscal. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, diz, “tem se esforçado em acertar, mas não tem conseguido força política” para encaminhar um ajuste.

A questão fiscal, diz, é uma das fontes da desvalorização cambial. “Ter equilíbrio fiscal ajuda a manter o câmbio mais controlado.” O câmbio é o principal fator para a alta de preço de alimentos, grande preocupação do governo, que tem afetado a popularidade de Lula.

A seguir, trechos da entrevista concedida ao Valor.

Valor: O senhor vai participar do ato pró-Bolsonaro no Rio?

Ratinho Junior: Não vou. Nunca fui a esses eventos. Acho que a anistia deve ser revista, tem gente injustiçada, mas não vou.

Valor: Que avaliação o senhor faz do quadro eleitoral de 2026?

Ratinho Junior: Existe um cansaço da polarização. As eleições municipais deram um perfil do que a sociedade quer, mais moderado. Vai caminhar para isso.

Valor: O senhor se encaixaria nesse perfil mais moderado?

Ratinho Junior: Busquei isso no Paraná. Quando me elegi, vim com a missão de dar apaziguar o ambiente do Estado, de criar uma relação madura com os poderes constituídos e os órgãos de fiscalização. Conseguimos trazer ambiente tranquilo, o que possibilitou R\$ 300 bilhões de novos investimentos em cinco anos. Quando assumi, o PIB do Paraná era R\$ 420 bilhões. Este ano deve fechar perto de R\$ 715 bilhões. No ano que vem deve passar dos R\$ 800 bilhões.

Valor: O senhor vai ficar no cargo até dezembro de 2026 ou abril [prazo para se desincompatibilizar e disputar a Presidência]?

Ratinho Junior: Não sei, aí depende do partido, depende das conjunturas nacionais.

Valor: A sua indefinição em relação à candidatura presidencial é por conta do apoio do partido? O senhor pretende ser candidato?

Ratinho Junior: Ter a oportunidade de ser candidato é um privilégio. O Paraná passou a ser a quarta economia do Brasil e naturalmente isso coloca seu governante como protagonista. Mas ninguém é candidato sem aval do partido. Tenho buscado debater isso dentro do partido.

Valor: No PSD quem apoia a candidatura própria, além do senhor?

Ratinho Junior: Há um pensamento das lideranças que com o tamanho que o PSD conquistou, o partido tem que ser um protagonista. Não dá para ser sublegenda de um projeto. Um grande partido tem a responsabilidade de apontar soluções, lideranças que possam colaborar com o país e regionalmente também nos Estados.

Valor: O senhor acha que a vertente pró-candidatura própria ganhou mais força no PSD?

Ratinho Junior: Está ganhando mais força. Dentro do partido tem várias correntes: uma parte tem apreço pelo governo Lula, outra é totalmente refratária a isso, e tem aqueles que defendem a candidatura própria. Tem uma ala pela candidatura de Bolsonaro. Tenho 16 deputados no meu partido no Paraná, estaduais, mais 7 federais e quase 200 prefeitos. Tem que tentar achar aquilo que converge.

Valor: E tem um prazo no PSD para definir se terá candidato?

Ratinho Junior: Não. É natural que parte da imprensa, em especial parte do setor financeiro, fique um pouco angustiada com o cenário, porque o cenário determina muito o que vai acontecer com o país. O mercado está muito ansioso, muito preocupado.

Valor: Se o Bolsonaro não conseguir reverter a inelegibilidade, deve ter a pulverização de candidatos da centro-direita. Como avalia isso?

Ratinho Junior: Acho que mesmo com Lula e Bolsonaro candidatos ainda haverá pulverização. Os partidos estão em consolidação e é preciso apresentar os atores políticos, protagonistas e propostas. Partido que não tem candidatura tende a morrer.

Valor: A candidatura presidencial de Tarcísio é para valer?



Ratinho Junior: Tarcísio é um grande nome. Ele não tem que provar nada, é um baita quadro, um dos mais importantes do Brasil. Ele absorve muito voto de Bolsonaro, pela ligação histórica. Mas é uma conjuntura difícil, porque ele está ainda no primeiro mandato, teria que se desincompatibilizar em março, abril de 2026. É preciso ver o que vai acontecer com Bolsonaro, juridicamente.

Valor: Qual a contribuição do agro no PIB do Paraná?

Ratinho Junior: O agro representa 37% do PIB, mas não ficamos só nos alimentos. Outro projeto é a consolidação do polo automotivo. O Paraná deve manter crescimento de 4% a 5%. A média nos últimos quatro anos tem sido o dobro da taxa do PIB nacional.

Valor: A arrecadação de ICMS do Paraná em 2024 cresceu 12% reais. O Refis ajudou nisso?

Ratinho Junior: Foi uma ajuda pequena. Isso faz parte de um plano de saúde financeira e fiscal. Pela primeira vez, desde o Plano Real, o Paraná tem Capag A+ [nota de crédito do Tesouro Nacional]. Foi um dos primeiros Estados a fazer reforma administrativa, reforma previdenciária, lei da terceirização para diminuir o volume de concurso público. Uma série de medidas para diminuir a máquina pública.

Valor: É sua receita para o país?

Ratinho Junior: É uma receita de casa. Se gasta mais que arrecada, não dá certo. Hoje temos o maior investimento da história do Estado, com obras de infraestrutura pesada, em torno de R\$ 7 bilhões. Terá mais R\$ 4,5 bilhões para projeto de urbanização.

Valor: O governo federal tem tentado baixar preço de alimentos. O que o Paraná pretende fazer?

Ratinho Junior: O Paraná é o Estado com mais itens da cesta básica isentos de ICMS. A base da comida humana é soja, trigo e milho, com preço em dólar. Se o dólar está R\$ 5,90, R\$ 6,00, o preço vai subir. Para diminuir, o dólar precisa estar dentro da realidade do país.

Valor: Mas o dólar não tem influência do cenário externo?

Ratinho Junior: Fatores externos influenciam. Mas o fator interno, de equilíbrio fiscal, que não afugenta dólar do Brasil, ajuda a manter câmbio mais controlado. Se o governo sinaliza compromisso com a saúde fiscal, irá captar mais investimentos e ajuda a baratear o dólar interno.

Valor: A solução para isso é estritamente questão fiscal? E armazenagem pela Conab? Se o senhor fosse presidente, qual seria a solução?

Ratinho Junior: Não, seria uma das medidas. O café não é questão de dólar, é de estoque mundial. Em soja, milho e trigo, o câmbio tem influência grande. A questão da armazenagem, não sei se é bom. Mas ter as contas em ordem ajuda a tranquilizar o câmbio.

Valor: O governo federal não está comprometido com responsabilidade fiscal? Nem o ministro Haddad?

Ratinho Junior: Economia é sinalização. Haddad se esforça, mas não tem conseguido força política para convencer que a responsabilidade fiscal de gastar menos do que se arrecada é importante. Haddad se esforçado em acertar, mas não tem surtido efeito.

Valor: Haddad está isolado?

Ratinho Junior: Está, ao menos vendo de fora. Vemos que não tem tido apoio dos próprios pares

Valor: O senhor falou do plano de investimentos no Paraná. Isso pode causar expansão fiscal, com impacto para a política monetária?

Ratinho Junior: Não. Se fosse pulverização de dinheiro, seria expansão monetária. O que estamos fazendo é investimento em infraestrutura. Seremos um dos poucos portos com equilíbrio modal, com 50% via caminhão e 50% linha férrea. Os investimentos estão dentro da lógica pela qual o Paraná se consolidou como supermercado do mundo.

Valor: O senhor falou de corte de gastos. Como isso poderia reduzir o déficit fiscal na União?

Ratinho Junior: Tem que fazer reforma administrativa, reforma previdenciária, que não precisa ser para agora, mas pode fazer para daqui 20, 30 anos. É possível reorganizar incentivos fiscais para setores que não têm colaborado com o desenvolvimento do Brasil.

Valor: E na Previdência, o que poderia ser mudado? Aumentar idade seria uma medida?

Ratinho Junior: É uma discussão a ser feita. Não precisa ser para agora, para daqui a 20 ou 30 anos. Hoje o brasileiro vive mais. A média no Paraná chega a 79 anos.

Valor: Mas já teria que começar a discutir propostas em 2027?

Ratinho Junior: Lógico. O próprio Congresso pode começar a discutir isso. É preciso pensar sobre a Previdência, novas tecnologias que podem ser implantadas. Tem que pensar a necessidade de rever direitos, mas ninguém vai tirar direito adquirido.

Valor: E benefícios assistenciais? O BPC pode ser revisto?

Ratinho Junior: Tudo o que puder, sem prejudicar os mais humildes, deve ser analisado. São temas duros e caros politicamente.

Valor: O que acha do Propag, o programa de refinanciamento das dívidas dos Estados com a União?

Ratinho Junior: Meu Estado não precisa do programa. Tudo aquilo que o governo federal puder ajudar, sem se prejudicar, é sadio. Não é inteligente para o país um Estado forte como o Rio Grande do Sul sangrar financeiramente por dívidas impagáveis.

Valor: Mas apoia o pleito de Estados, de usar recursos do fundo da reforma tributária e abater a dívida?

Ratinho Junior: Não sei se é a melhor solução. Mas se os governadores que precisam de uma solução propõem, é porque pode resolver o problema dos Estados.

Valor: Mas com o Propag a União deixa de receber parte da dívida...

Ratinho Junior: É que ao longo dos anos, pelo que foi cobrado de juros, é provável que a dívida tenha sido paga duas, três vezes. O governo federal não está errado, foi a regra colocada na época.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/03/2025

CSN PROJETA REDUÇÃO DA ALAVANCAGEM FINANCEIRA EM 2025

Segundo a direção, empresa entra no ano com forte desempenho nos principais segmentos e rígido controle de custos, seguindo a tendência do 4º tri de 2024

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



O momento difícil da siderurgia mundial, com sobreoferta de aço chinês, e desembolsos da companhia para diversificar negócios pressionaram endividamento — Foto: Divulgação

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) prevê redução gradual de sua alavancagem ao longo de 2025, impulsionada pelo fortalecimento do resultado operacional e por medidas estruturantes para geração de liquidez. Segundo Antonio Marco Campos Rabello, diretor financeiro e de relações com investidores, a empresa entra no ano com um forte desempenho nos principais segmentos e um rígido controle de custos, seguindo a tendência do quarto trimestre de 2024.

O momento difícil da siderurgia mundial, com a sobre oferta de aço chinês, e os desembolsos feitos pela companhia para diversificar seus negócios pressionaram o endividamento da CSN. A empresa

anunciou venda de participação na CSN Mineração para a japonesa Itochu, reciclagem de capital, diligência em aquisições e não distribuiu dividendos em maio de 2024.

O quarto trimestre de 2024 fechou com alavancagem (relação dívida líquida/lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) de 3,24 vezes. A meta era encerrar o ano de 2025 abaixo três vezes.

“A nossa projeção interna já nos levaria sozinha a atender ao ‘guidance’ [projeção] de alavancagem abaixo de três vezes, que anunciamos no final do ano passado”, afirmou Rabello, durante teleconferência, nesta quinta-feira (13).

A empresa também estuda iniciativas adicionais para acelerar esse processo, incluindo projetos da CSN Infraestrutura, que podem gerar resultados e liquidez ainda em 2025, além de outras operações estratégicas previstas para os próximos anos.

O executivo destacou que a estratégia financeira da companhia visa a equilibrar a desalavancagem com novos investimentos, aproveitando a flexibilidade financeira para continuar expandindo suas operações de forma sustentável.

“O próprio ativo de energia e a própria siderurgia, em outros momentos, também podem ser alvos de alguma parceria, também minoritária. Todas as possibilidades estão sendo analisadas de forma criteriosa e vão ser implementadas nos seus momentos próprios”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/03/2025

LEWANDOWSKI AUTORIZA USO DA FORÇA NACIONAL PARA APOIAR ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA NO RJ

Segundo portaria, a autoridade vai apoiar o Estado por 90 dias

Por Valor — Brasília



Ministro da Justiça e da Segurança Pública, Ricardo Lewandowski
— Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

O ministro da Justiça e da Segurança Pública, Ricardo Lewandowski, autorizou o emprego da Força Nacional de Segurança Pública (FNSP) no Estado do Rio de Janeiro para apoiar, durante 90 dias, os órgãos de segurança pública federal e estadual.

“A operação terá o apoio logístico do órgão demandante, que deverá dispor da infraestrutura necessária à Força Nacional de Segurança Pública”, informa portaria publicada nesta quinta-feira (13) no Diário Oficial da União (DOU).

Além disso, o contingente a ser disponibilizado obedecerá ao planejamento definido pela Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 13/03/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

BRASIL AVALIA RECORRER À OMC CONTRA TARIFA DOS EUA AO AÇO E ALUMÍNIO

Medida protecionista de Trump taxa metais em 25%

Por Bruno de Freitas Moura - repórter da Agência Brasil



O governo brasileiro anunciou nesta quarta-feira (12) que avaliará todas as possibilidades de ação no campo do comércio exterior contra a medida do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que impõe tarifa de 25% às importações americanas de aço e alumínio e entrou em vigor hoje. Nesse sentido, recorrer à Organização Mundial do Comércio está entre as possibilidades, diz comunicado.

A Organização Mundial do Comércio (OMC) é uma instituição multilateral que tem como função regular o comércio internacional, negociar regras, gerir acordos comerciais e resolver disputas. Brasil e Estados Unidos são dois dos 166 países-membros da OMC, que abarca 98% do comércio mundial.

A taxa definida por Trump é uma forma de protecionismo às siderúrgicas americanas, que passam a concorrer em vantagem com produtos importados que chegarão mais caros aos Estados Unidos.

O Brasil é um dos principais afetados, por ser grande exportador de metal para os americanos. Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), os Estados Unidos são o destino de 54% das exportações de ferro e aço brasileiros.

Em nota conjunta publicada pelos ministérios das Relações Exteriores, e do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços na tarde desta quarta-feira, o governo brasileiro lamenta a decisão.

“Tais medidas terão impacto significativo sobre as exportações brasileiras de aço e alumínio para os EUA, que, em 2024, foram da ordem de US\$ 3,2 bilhões”.

O governo brasileiro demonstra apoio ao sistema multilateral de comércio e considera “injustificável e equivocada” a imposição de barreiras unilaterais.

Histórico de cooperação

A nota destaca o histórico de cooperação e integração econômica entre os dois países e usa dados do próprio governo americano para mostrar que o país de Donald Trump tem saldo positivo nas trocas comerciais com o Brasil.

“Os EUA mantêm um superávit comercial de longa data com o Brasil, que foi, em 2024, da ordem de US\$ 7 bilhões, somente em bens”.

O texto ressalta a relação de “complementaridade mutuamente benéfica” entre Brasil e Estados Unidos, citando que somos o terceiro maior importador de carvão siderúrgico dos EUA (US\$ 1,2 bilhão) e o maior exportador de aço semiacabado para aquele país (US\$ 2,2 bilhões, 60% do total das importações dos EUA), insumo essencial para a própria indústria siderúrgica americana. O comunicado termina com a afirmação de que o governo buscará, em coordenação com o setor privado, defender os interesses dos produtores nacionais junto ao governo dos Estados Unidos.

Haddad: Ordem é negociar

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que a ordem do governo é negociar e não retaliar as exportações vindas dos Estados Unidos.

“O presidente Lula falou ‘muita calma nessa hora’. Já negociamos outras vezes em condições até muito mais desfavoráveis do que essa”, disse a jornalistas após reunião com representantes do setor, que apresentaram um relatório com argumentos para a negociação.

De acordo com Haddad, a Fazenda deve preparar uma nota técnica sobre as propostas das siderúrgicas brasileiras, para ser enviada ao vice-presidente e ministro do Desenvolvimento,

Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, a fim de orientar as negociações com o governo americano.

Manifestações do Instituto Aço Brasil - que representa os produtores de aço – e da Confederação Nacional da Indústria (CNI) apontam para esforços de convencimento via negociações entre os governos.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 13/03/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ DO BRASIL ATINGE 3,3 MILHÕES DE SACAS EM FEVEREIRO

Da Redação Portos e logística 13/03/2025 - 17:26

Apesar da redução no volume, a receita atingiu um recorde para meses de fevereiro, totalizando US\$ 1,190 bilhão, 55,5% acima do registrado no ano anterior, impulsionada pelos preços elevados no mercado global. No acumulado da safra 2024/25, os embarques alcançaram 33,452 milhões de sacas, um aumento de 8,8% em volume e 59,8% em receita, somando US\$ 9,723 bilhões. No primeiro bimestre de 2025, o país exportou 7,278 milhões de sacas, retração de 5,4%, enquanto a receita subiu 58,4%, chegando a US\$ 2,516 bilhões.

O presidente do Cecafé, Márcio Ferreira, destacou que a entressafra e a menor competitividade dos cafés conilon e robusta frente ao Vietnã têm impactado os embarques. Além disso, os arábicas brasileiros estão mais caros em comparação aos cafés da América Central. A volatilidade dos preços e a restrição de crédito também influenciam o fluxo de comércio. Os Estados Unidos foram o principal destino do café brasileiro no primeiro bimestre, importando 1,206 milhão de sacas (16,6% do total), seguidos por Alemanha, Itália, Japão e Turquia. Vietnã e Indonésia, apesar de serem grandes produtores, aumentaram as compras do grão brasileiro.

O café arábica seguiu como o mais exportado, representando 83,4% dos embarques. O café solúvel cresceu 16,5%, enquanto as canéforas (conilon + robusta) recuaram 45,5%. Os cafés diferenciados, com qualidade superior ou certificação sustentável, representaram 24,8% das exportações e registraram um aumento de 14,7% no volume exportado. O Porto de Santos liderou os embarques, respondendo por 77,5% das exportações, seguido pelo complexo portuário do Rio de Janeiro (18,2%) e pelo Porto de Paranaguá (1,2%). O relatório completo do Cecafé está disponível no site da entidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/03/2025

PETROLEIRO COLIDE NO PORTO DE SANTOS, FERE OFICIAL DA MARINHA E DANIFICA EMBARCAÇÕES

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 13/03/2025 - 17:23



Entidades prestam esclarecimentos sobre o acidente que danificou três embarcações

Na noite de quarta-feira (12), por volta das 23h20, o navio petroleiro Olavo Bilac colidiu com o cais da Marinha do Brasil no Porto de Santos, após apresentar problemas no leme. O acidente resultou em danos às embarcações da Marinha Guajará, Guaporé e Maracanã, além de ferir um oficial, que sofreu escoriações leves na perna e foi atendido na Santa Casa de Santos. O navio retornou ao cais da Alemoa 1, onde

aguarda perícia da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP).

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou à Portos e Navios que o Olavo Bilac operava no embarque de óleo combustível no cais da Alemoa 1 antes do incidente. Segundo a APS, não há impacto nas operações do porto e o acidente será investigado pela Capitania dos Portos.

A Marinha do Brasil, por meio do Comando do 8º Distrito Naval, esclareceu que os danos às embarcações não comprometeram sua flutuabilidade e que uma equipe de peritos foi enviada ao navio para avaliação inicial. Além disso, a CPSP instaurou um Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), e a embarcação permanecerá impedida de sair até a obtenção de mais informações sobre as causas do acidente.

A Transpetro, empresa responsável pelo Olavo Bilac, confirmou que o problema no leme levou à colisão e afirmou que não houve vazamento de combustível. A companhia aguarda autorização da Marinha para acessar o local e conduzir sua própria investigação interna. As autoridades seguem analisando os impactos do acidente, enquanto aguardam o avanço das investigações para esclarecer as circunstâncias da colisão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/03/2025

PORTOS DO PARANÁ INVESTE R\$ 29 MILHÕES EM OBRAS NO PÍER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS

Da Redação Portos e Logística 13/03/2025 - 15:48



A Portos do Paraná assinou, nesta quinta-feira (13), a ordem de serviço para obras de manutenção e reforço da segurança no Pier Público de Granéis Líquidos (PPGL), no Porto de Paranaguá. Com investimento de quase R\$ 29 milhões, a obra inclui a construção de um novo delfim de amarração, um sistema de atracação a laser, substituição de defensas, recuperação da pavimentação e adequações elétricas.

O projeto, desenvolvido em conjunto com os operadores do PPGL, tem prazo estimado de 420 dias para conclusão.

Segundo o diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Victor Kengo, a execução será complexa, pois envolve uma área classificada com risco de presença de gases inflamáveis, exigindo paralisações durante a operação dos navios.

O PPGL, construído na década de 1940, atende cinco terminais nos berços de atracação 141 e 142, movimentando cargas como petróleo bruto, óleo diesel, metanol e gasolina. Em 2024, o píer respondeu por 53,3% da movimentação de granéis líquidos nos portos paranaenses. O óleo de soja foi destaque, representando 72,48% da movimentação nacional em janeiro de 2025, com um volume de 63,8 mil toneladas e valor FOB superior a US\$ 65 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/03/2025

WÄRTSILÄ FORNECERÁ MOTORES PARA REBOCADORES DA ADM NO PARAGUAI

Da Redação Indústria naval 13/03/2025 - 17:38



A Wärtsilä fornecerá novos motores para os rebocadores de navegação interior Decatur Lady e Tendota, operados pela ADM Naviera Chaco (ADM) nos rios paraguaios. As modificações e a instalação dos equipamentos ocorrerão em Assunção, Paraguai, com os pedidos registrados no segundo e quarto trimestres de 2024.

Os rebocadores receberão três motores Wärtsilä 20 cada, um modelo compacto e leve, projetado para oferecer flexibilidade

de combustível e eficiência operacional. A ADM busca reduzir suas emissões em 25% até 2035, e a substituição dos motores é uma medida para alcançar essa meta. Segundo Raul Valdez, Diretor de Logística da ADM Naviera Chaco, a escolha da Wärtsilä se deu pela possibilidade de adaptação a combustíveis alternativos no futuro, além da expectativa de melhoria na confiabilidade operacional e redução nos custos de manutenção.

A Wärtsilä destacou que o projeto reflete a tendência da indústria marítima em direção a maior sustentabilidade e eficiência. A ADM, líder global em soluções logísticas, opera uma frota de mais de 2.500 barcaças e 160 barcos, reforçando sua posição no transporte de matérias-primas de baixa intensidade de carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/03/2025

CONAB PROJETA SAFRA RECORDE DE 328,3 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS EM 2024/25

Da Redação Portos e logística 13/03/2025 - 15:49



A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) atualizou a estimativa para a safra de grãos 2024/25, projetando uma produção de 328,3 milhões de toneladas, um aumento de 10,3% em relação ao ciclo anterior. O crescimento reflete tanto a expansão da área plantada, estimada em 81,6 milhões de hectares, quanto a recuperação da produtividade média das lavouras, que deve atingir 4.023 quilos por hectare. Caso o cenário se confirme, será um novo recorde na série histórica da Conab.

A soja, principal cultura da 1ª safra, tem produção estimada em 167,4 milhões de toneladas, um crescimento de 13,3%. O avanço da colheita, que já atingiu 60,9% da área plantada, foi impulsionado pela redução das chuvas em fevereiro. No entanto, a irregularidade das precipitações impactou negativamente os rendimentos no Rio Grande do Sul e Mato Grosso do Sul.

A colheita da soja influencia o plantio do milho 2ª safra, que já alcançou 83,1% da área prevista. A Conab projeta um aumento de 1,9% na área plantada, chegando a 16,75 milhões de hectares, com uma produção esperada de 95,5 milhões de toneladas, alta de 5,8% em relação ao ciclo anterior. No total, a produção de milho deve atingir 122,8 milhões de toneladas, um crescimento de 6,1%.

Para o arroz, a área plantada cresceu 6,5%, totalizando 1,7 milhão de hectares. As condições climáticas favoráveis devem garantir uma recuperação de 7,3% na produtividade, elevando a produção para 12,1 milhões de toneladas. A colheita está adiantada na maioria dos estados produtores, com exceção de Tocantins. O feijão deve registrar um leve aumento de 1,5% na produção, estimada em 3,29 milhões de toneladas, devido à expectativa de melhora na produtividade. Já o algodão deve atingir uma produção recorde de 3,82 milhões de toneladas de pluma, impulsionada pelo crescimento da área semeada, que alcançou 2 milhões de hectares.

No mercado, a entrada da safra de arroz pressiona os preços para baixo, mas a produção elevada garante o abastecimento interno e uma recuperação dos estoques. As exportações brasileiras do grão devem alcançar 2 milhões de toneladas, enquanto o estoque de passagem para o final da safra 2024/25 é estimado em 1,4 milhão de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 13/03/2025

TRANSPETRO AMPLIOU OPERAÇÕES SHIP TO SHIP EM 9% NO ANO PASSADO

Da Redação Navegação 13/03/2025 - 15:46



A Transpetro registrou um crescimento de 9,2% nas operações de transbordo de petróleo e derivados entre navios (ship to ship) em 2024, totalizando 959 operações, frente às 878 realizadas em 2023. A empresa mantém 70% de participação nesse segmento no Brasil, com destaque para as regiões Norte e Nordeste, que apresentaram aumentos significativos na movimentação.

A operação ship to ship permite a transferência de cargas entre embarcações sem necessidade de um terminal, otimizando o fluxo portuário e reduzindo custos logísticos em até 30%. Atualmente, a Transpetro realiza esse tipo de operação em 13 localidades no país, possibilitando o uso de navios de maior porte e aumentando a eficiência da cadeia de transporte.

No Norte, as operações cresceram 32% em 2024, passando de 247 para 325, impulsionadas por atividades em Itacoatiara (AM) e Manaus (AM). No Nordeste, o Ceará registrou aumento de duas para 14 operações, enquanto São Luís (MA) avançou de quatro para 17. A empresa também realizou uma operação piloto no Porto de Itaqui para viabilizar operações ship to ship simultâneas, ampliando a capacidade de atendimento na região.

A Transpetro opera 48 terminais, cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos e 33 navios, sendo a maior subsidiária da Petrobras e a principal companhia de logística multimodal de petróleo, derivados e biocombustíveis da América Latina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/03/2025

ÍNDICE MUNDIAL DE CONTÊINERES CAI 7% E ATINGE US\$ 2.368/CONTÊINER DE 40 PÉS

Da Redação Portos e logística 13/03/2025 - 17:09



O Índice Mundial de Contêineres (WCI) da Drewry recuou 7% nesta semana, chegando a US\$ 2.368 por contêiner de 40 pés. O valor representa uma queda de 77% em relação ao pico da pandemia, registrado em setembro de 2021, quando o índice atingiu US\$ 10.377. Apesar disso, o WCI ainda está 67% acima da média pré-pandemia de 2019, que era de US\$ 1.420. O índice composto médio acumulado no ano ficou em US\$ 3.205 por contêiner de 40 pés, superando em US\$ 321 a média de 10 anos de US\$ 2.884, influenciada pelo período de alta excepcional entre 2020 e 2022.

Entre as principais rotas, as taxas de frete de Xangai para Gênova registraram a maior queda, com redução de 11% (US\$ 412), chegando a US\$ 3.333 por contêiner de 40 pés. As rotas Xangai-Los Angeles e Xangai-Nova York também tiveram quedas de 8% e 7%, respectivamente, enquanto Xangai-Roterdã caiu 5%. Por outro lado, as tarifas de Roterdã para Xangai, Nova York para Roterdã e Roterdã para Nova York aumentaram 1%, e a rota Los Angeles-Xangai manteve-se estável. A Drewry prevê que os preços continuarão em queda nas próximas semanas, acompanhando o aumento da capacidade de embarque.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/03/2025

EXPORTAÇÕES DEVEM CRESCER ACIMA DE 5% AO ANO ATÉ 2034, PROJETA ESTUDO

Por Danilo Oliveira Portos e logística 12/03/2025 - 21:24



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 040/2025
Página 60 de 60
Data: 13/03/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



Levantamento da consultoria Tendências contratado pela ABTP aponta que volume de embarques vai aumentar com injeção da ordem de R\$ 3 trilhões na economia brasileira no período, demandando investimentos no setor portuário em melhorias

Um estudo da consultoria Tendências para o cenário do Brasil nos próximos 10 anos projeta que a movimentação de cargas totais de embarques (exportações) vai ocorrer a uma taxa média de 5,7% ao ano entre 2024 e 2034. O levantamento, contratado pela Associação Brasileira dos

Terminais Portuários (ABTP), indica ainda que as projeções para a movimentação de cargas totais de desembarques (importações) cresçam a uma taxa média de 3,6% ao ano.

O trabalho, do qual Portos e Navios teve acesso a uma prévia e que será divulgado em breve pela ABTP, destaca que ambas as taxas são superiores às estimativas de 3,0% ao ano no cenário base de referência. A ABTP ressaltou que, com base na metodologia de Matriz Insumo-Produto (MIP) do IBGE, as projeções desse cenário alternativo para o período de 2025 a 2034, indicam resultados positivos com uma injeção da ordem de R\$ 3 trilhões na economia brasileira.

No acumulado do período, espera-se um aumento de R\$ 2,3 trilhões no PIB, R\$ 1,01 trilhão em massa salarial e R\$ 241 bilhões em arrecadação tributária (em R\$ de 2023). “As projeções para o período indicam resultados positivos com um acumulado do período de R\$ 3 trilhões na economia brasileira. Com essa variação positiva, os portos precisam estar preparados com infraestrutura, acessos (...)”, destacou o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, à reportagem.

O trabalho contratado pela associação levou em conta a nova geopolítica mundial no ‘pós-Covid’ e fatores como o crescimento da demanda das commodities brasileiras. “O Brasil só vai capturar [esse crescimento] se conseguirmos alavancar esses investimentos portuários”, concluiu Silva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/03/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 13/03/2025