

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 046/2025
Data: 21/03/2025



ÍNDICE

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

CAPITÃO LANÇA ÂNCORA EM SANTOS E SE APOSENTA APÓS 45 ANOS DE HISTÓRIA NO PORTO	4
CULTURA DE INOVAÇÃO É FUNDAMENTAL PARA OS PORTOS BRASILEIROS.....	5
A SAGA DO AGENCIAMENTO MARÍTIMO.....	6
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	7
PORTOS BRASILEIROS MOVIMENTAM 95% DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES DE PRODUTOS	7
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	9
EDITORIAL – PORTO DE SANTOS E A NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS CONTÍNUOS	9
NACIONAL - HUB – CURTAS - COM ATRASO, CONGRESSO APROVA ORÇAMENTO DE 2025	9
<i>Orçamento aprovado 1</i>	10
<i>Orçamento aprovado 2</i>	10
<i>Orçamento aprovado 3</i>	10
<i>Orçamento aprovado 4</i>	10
<i>Fundo Clima</i>	10
NACIONAL - GOVERNO DESCARTA INTERFERIR NO TRÂMITE DA REVISÃO DA LEI DOS PORTOS.....	10
BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT E GOVERNO DO PIAUÍ ARTICULAM PARCERIA PARA O NORDESTE EXPORT.....	12
NACIONAL - GRUPO BRASIL EXPORT VAI ORGANIZAR PREMIAÇÃO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL.....	13
NACIONAL - MINISTRO ANUNCIA R\$ 60 BI PARA ROTA DO ZEBU E OUTRAS RODOVIAS DE MG.....	14
REGIÃO SUDESTE - VPORTS INICIA TRABALHOS DE DRAGAGEM NO PORTO DE BARRA DO RIACHO.....	15
PORTO DE SANTOS - COFCO SE PREPARA PARA INAUGURAR SEU MAIOR TERMINAL FORA DA CHINA	16
NACIONAL - CADE APROVA VENDA DA SANTOS BRASIL AO GRUPO FRANCÊS CMA CGM.....	17
REGIÃO SUDESTE - TECNOLOGIA PERMITE PESAGEM DE CAMINHÕES EM MOVIMENTO.....	18
REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU FIRMA ACORDO COM EMPRESA PARA PRODUÇÃO DE AMÔNIA VERDE.....	19
REGIÃO SUL - PARCERIA INÉDITA IMPULSIONA DRAGAGEM NA BAÍA DA BABITONGA	20
BAHIA ECONÔMICA - BA.....	22
COM INVESTIMENTO DE R\$ 122 MILHÕES, PAVIMENTAÇÃO DA BR-135 É ENTREGUE COM FOCO NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	22
RIO DE JANEIRO QUER RETIRAR CENTRO DE PESQUISA DA BYD DE SALVADOR	22
JORNAL O GLOBO – RJ.....	23
DECRETO DE LULA LIMITA EXECUÇÃO DE GASTOS DO GOVERNO, DIZ PLANEJAMENTO.....	23
CONSIGNADO PARA CLT: LULA SUGERE COMPRAR BENS E 'ATÉ PAGAR UMA DÍVIDA' COM NOVO EMPRÉSTIMO	24
MARINA SILVA PREVÊ REUNIÃO COM SILVEIRA E IBAMA SOBRE MARGEM EQUATORIAL APÓS VIAGEM DE LULA AO JAPÃO..	25
MARGEM EQUATORIAL: AMBIENTALISTAS CONDENAM PRESSÃO E ACREDITAM QUE PRESIDENTE DO IBAMA MANTERÁ NEGATIVA DE TÉCNICOS	25
O DESERTO DE FERNANDO HADDAD APÓS APRESENTAR A REFORMA DO IMPOSTO DE RENDA	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	28
‘BC DEVE AUMENTAR SELIC EM 0,5 PONTO EM MAIO E ENCERRAR CICLO DE APERTO’, DIZ SERRANO DO BMG	28
CHINA ESTÁ COM POUCO DINHEIRO E LÍDERES FICAM EM SITUAÇÃO DIFÍCIL PARA ENFRENTAR TRUMP	30
SILVEIRA DEFENDE ‘ARCO DO SETOR ELÉTRICO’ COM PAÍSES VIZINHOS E CITA GUIANA E VENEZUELA	33
GERAÇÃO DISTRIBUÍDA DE ENERGIA SOLAR ULTRAPASSA MARCA DE 5 MILHÕES DE IMÓVEIS NO BRASIL	34
‘NÃO HÁ LIMITE PARA INVESTIMENTOS NO BRASIL’, DIZ CEO DE PETROLEIRA FRANCESA	35
TÉCNICOS DO GOVERNO LULA FAZEM NOVA REUNIÃO PARA NEGOCIAR TARIFAS COM OS EUA	38
GRUPO CCR É REBATIZADO DE MOTIVA, MUDA IDENTIDADE VISUAL E GANHA NOVO CÓDIGO NA B3.....	39
VALOR ECONÔMICO (SP).....	40
IDEIA DE QUE TRUMP VAI UNIR A EUROPA PARECE PREMATURA	40
MESMO SOB PRESSÃO DO AÇO CHINÊS, A AÇO VERDE DO BRASIL CRESCE EM 2024	42
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	43
ACESSOS SÃO URGENTES PARA ABSORVER TECON 10 E MOVIMENTAÇÃO CRESCENTE EM SANTOS	43
SHELL LIDERA NOVO PROJETO NO PRÉ-SAL COM PREVISÃO DE OPERAÇÃO EM 2029	46
BRASIL MIRA RETOMADA ESTRATÉGICA NA CONSTRUÇÃO DE FPSOS COM FOCO EM CONTEÚDO LOCAL E COMPETITIVIDADE	47
PARANAGUÁ AVANÇA EM PROJETO PARA BERÇO DE CRUZEIROS COM SIMULAÇÕES EM TEMPO REAL.....	47
DP WORLD ESCOLHE MOTA-ENGIL PARA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE BANANA NO CONGO.....	48
NEXIO E ALTAVE FIRMAM PARCERIA PARA OFERECER MONITORAMENTO COM IA PARA SETOR DE O&G	49
CADE APROVA VENDA DA SANTOS BRASIL PARA CMA CGM	49



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 046/2025
Página 3 de 50
Data: 21/03/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	50
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	50

CAPITÃO LANÇA ÂNCORA EM SANTOS E SE APOSENTA APÓS 45 ANOS DE HISTÓRIA NO PORTO

Antônio Pojo de Souza se aposenta com uma longa história no comando de navios
Por *Bárbara Farias*



Na ponte de comando, Pojo foi homenageado pelo demais tripulantes: “Que a âncora da felicidade fundeie no coração de vocês”, disse ele (Vanessa Rodrigues/AT)

Após 45 anos de uma carreira bem-sucedida no mar, o capitão de longo curso e de cabotagem Antonio Pojo de Souza, de 71 anos, lançará suas âncoras no próximo dia 31. Funcionário da Aliança Navegação e Logística, do grupo Maersk, ele comanda o navio porta-contêineres Bartolomeu Dias, de bandeira brasileira, onde nos recebeu a bordo, nesta quinta-feira (20), no

Tecon Santos, da Santos Brasil, na Margem Esquerda do Porto de Santos. Descontraído e emocionado, o marinheiro veterano deixou claro que ainda não caiu em si sobre a sua aposentadoria.

Pojo ingressou na Marinha Mercante em 1979. “Não passei no curso de Medicina, mas o mar me abraçou. Abracei, gostei, estou aqui até hoje. Agora, infelizmente, encerrando essa minha aventura. A ficha ainda não caiu”, declarou.

Nascido em Belém (PA), o comandante reside em Santos com sua família. Ostentando o distintivo de Comodoro no peito (honraria concedida pela Marinha), com o qual foi agraciado em 2023, ele contou orgulhoso sobre os seus 12 mil dias embarcado, sendo metade no comando de navios. “Isso dá mais de 1 milhão de milhas náuticas navegadas”, comentou.

No entanto, cruzar o Oceano Atlântico e conhecer os portos mais importantes da Europa, sempre pela Aliança, não foi mais difícil do que passar muito tempo afastado da família. “Ficar longe de casa foi o pior desafio. Eu não vi nenhum dos meus três filhos nascerem”, lamentou.

O comandante emendou dizendo que, “antigamente, a rotina era de um ano embarcado para 30 dias em casa. Hoje, isso mudou totalmente, nós ficamos 42 dias embarcado e 42 dias de folga, ou seja, trabalhamos seis meses e descansamos seis meses durante o ano. Isso é uma conquista de toda a Marinha Mercante”.



Comandante recebeu A Tribuna a bordo do navio Bartolomeu Dias (Vanessa Rodrigues/AT)

Além das inúmeras viagens à Europa, Pojo também se tornou o primeiro capitão de cabotagem pela Aliança. A bordo do Aliança Brasil, o comandante fez 44 travessias entre 1999 e 2013. “Nunca almejei ser comandante, mas fui seguindo o curso natural da carreira. A experiência que tive com a empresa foi tão rica que para mim não fez sentido mudar ou abraçar oportunidades que se apresentaram”, disse.

Na ponte de comando do Bartolomeu Dias, Pojo recebeu uma salva de palmas dos demais tripulantes e, emocionado, proferiu o seguinte conselho: “Que a âncora da felicidade fundeie no coração de vocês”.



Última viagem: capitão passará a aposentadoria em Santos (Vanessa Rodrigues/AT)

Memórias

Pojo pretende registrar suas memórias e experiências em um livro e as primeiras palavras são dedicadas aos colegas de Marinha Mercante. “Vocês vão conhecer lugares incríveis e fazer amizades que vão durar uma vida inteira. Aprendam tudo o que puderem no mar, pois nada será fácil. A vida no mar pode ser desafiadora, mas sejam resilientes”, leu o comandante em seu tablet, afirmando que essas palavras são o

começo do seu almejado projeto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/03/2025

CULTURA DE INOVAÇÃO É FUNDAMENTAL PARA OS PORTOS BRASILEIROS

Em visita a Santos, diretor do MPor citou “tecnologia defasada”

Por Bárbara Farias



Portos públicos brasileiros estão defasados há décadas em tecnologia e inovação, diz Tetsu Koike (Vanessa Rodrigues/AT)

Os portos públicos brasileiros estão defasados há décadas em tecnologia e inovação, o que se reflete diretamente na eficiência operacional e competitividade no mercado externo. A avaliação é do diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Tetsu Koike.

Em visita ao Grupo Tribuna na quarta-feira, Tetsu Koike afirmou que é preciso mudar a mentalidade e apostar em inovação. “Falta cultura de inovação no ambiente portuário. Existem recursos, pessoas capacitadas, universidades, leis e fundos, tudo. Mas o gestor portuário, com poucas exceções, não se vê naquele ambiente”.

Na prática, segundo Koike, a primeira ação concreta seria a criação de uma Diretoria de Inovação. “O Porto de Santos, por exemplo, não tem Diretoria de Inovação. A equipe de inovação está distribuída em várias verticais que não têm o apoio necessário para ter orçamento anual, ações e plano dedicado à inovação. O que se tem hoje são projetos soltos e sem planejamento”, afirmou.

Missão Porto & Mar

O diretor de Inovação do MPor é uma das autoridades convidadas da Missão Internacional Porto & Mar, do Grupo Tribuna, que fará uma imersão nos Estados Unidos no mês de maio. A agenda, entre os dias 26 e 30, inclui visitas a importantes portos da Costa Oeste americana, encontros com especialistas em descarbonização marítima e a exploração das mais avançadas inovações tecnológicas no Vale do Silício.

“É importante conhecer os modelos, as ideias e os insights para podermos desenvolver a nossa própria solução”, observou Koike, ressaltando que “não adianta importar o modelo” que funciona lá, “é preciso adequá-lo à nossa realidade, às nossas necessidades, fazendo a adaptação ou solicitando ao fornecedor”.

Tetsu Koike afirmou que cabe ao MPor elaborar políticas públicas voltada à inovação e aos portos organizados adotá-las.



Tetsu Koike, Diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) (Alexsander Ferraz/AT)

Navegue Simples

Koike adiantou que o Ministério de Portos e Aeroportos promoverá a 1ª Jornada do Navegue Simples, em agosto, em Brasília, celebrando um ano do programa. “Esse evento acontecerá todos os anos. Cada grupo de trabalho apresentará o que fez em 12 meses, as suas entregas, os seus primeiros resultados”.

Segundo ele, o programa federal que visa destravar autorizações de terminais privados entre outros investimentos, reduzindo a burocracia e simplificando os processos, conta com seis grupos de trabalho (GTs). São eles, o de Autorizações Portuárias para Terminais de Uso Privado (TUPs); Licenciamento Ambiental; Uso de Áreas da Secretaria do Patrimônio da União (SPU); Arrendamentos; Mudanças do Clima; e Inovação. “São temas que se conectam, que tem sinergia”, salientou.

Tetsu, que lidera o GT de Inovação, comentou que cada grupo é formado por representantes dos setores público e privado. “O meu grupo, por exemplo, tem 17 instituições e 35 pessoas”, informa o diretor do MPor.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/03/2025

A SAGA DO AGENCIAMENTO MARÍTIMO

Não é necessário ser operador do Direito para compreender que o agente marítimo não exerce qualquer atividade relacionada à importação da carga

Por Cristina Wadner



Desde o ingresso na advocacia marítima, há 29 anos, a controvérsia sobre a ilegitimidade do agente marítimo para figurar como sujeito passivo das obrigações do transportador marítimo internacional permanece em debate.

À época, a discussão judicial centrava-se na responsabilização do agente marítimo por eventuais danos ambientais decorrentes de derramamento de óleo no mar pelo navio cujo armador

representava. Tal responsabilização, contudo, sempre careceu de fundamento jurídico sólido, pois é fato incontroverso que o agente marítimo não possui qualquer ingerência na navegação.

Embora tenham sido formuladas diversas teses para justificar essa responsabilização indevida, a única juridicamente sustentável é aquela que reconhece a relação entre o armador e o agente marítimo é de mandato.

Superado esse debate, outro embate surgiu com a introdução, pelo Decreto-Lei 2.472/88, do parágrafo único ao Artigo 32 do Decreto-Lei 37/66. Esse dispositivo passou a prever a responsabilidade solidária do “representante, no país, do transportador estrangeiro” pelo imposto de importação devido quando constatada a falta ou avaria de mercadoria transportada no comércio internacional.



Em outras palavras, a lei autorizou que o agente marítimo pague a conta do imposto de importação eventualmente devido pelo transportador marítimo na hipótese acima mencionada, ainda que sua função seja meramente representativa, sem relação com a carga ou intervenção na operação de transporte.

Cabe ressaltar que a legislação reflete as escolhas de política pública. Foi referido dispositivo que, em 2015, motivou a Confederação Nacional do Transporte (CNT) a ingressar com Ação Direta de Inconstitucionalidade perante o Supremo Tribunal Federal (STF), buscando sua declaração de inconstitucionalidade.

Contudo, após uma década de tramitação, o STF recentemente nos surpreendeu julgando improcedente a ação, sob o fundamento de que o “representante do transportador estrangeiro, na condição de terceira pessoa vinculada ao fato gerador da obrigação tributária relacionada à atividade de importação, tem responsabilidade pelo crédito tributário”.

Não é necessário ser operador do Direito para compreender que o agente marítimo não exerce qualquer atividade relacionada à importação da carga, limitando-se a representar o armador nos portos brasileiros, mediante procuração.

Inclusive, o dispositivo que responsabilizou o agente marítimo de forma solidária não tem a ver com obrigação tributária relacionada à atividade de importação, mas sim com a responsabilidade do agente causador da falta ou avaria da carga.

Ao longo dessas três décadas, outras controvérsias foram suscitadas sobre a natureza jurídica de uma atividade que, em sua essência, deveria ser juridicamente incontroversa. A cada movimentação, para regulamentar ou regular a atividade dos transportadores no País, há a necessidade de o agente marítimo se defender, administrativa e judicialmente, da tentativa de fazê-lo pagar uma conta que não é sua.

Assim foi com as hipóteses anteriormente mencionadas e ainda é, por exemplo, com os incontáveis autos de infração lavrados contra os agentes marítimos. Eles são penalizados com multas cuja soma já atingiu a casa dos bilhões, em razão de obrigações acessórias imputadas pela lei ao transportador marítimo. Elas determinam a prestação de informações sobre o veículo transportador (navio), a carga transportada e as unidades de carga (contêineres) no sistema eletrônico (Siscomex Carga), visando ao controle da entrada e saída de mercadorias importadas e exportadas.

Há uma década o agenciamento marítimo vem contestando tais multas, dizendo o óbvio a respeito de sua atividade, que, apesar de existir há séculos e de todas as evoluções pelas quais passou, permanece a mesma: representar.

No caso da citada decisão, o que causa perplexidade e indignação é ver essa distorção jurídica absolutamente equivocada e alheia à realidade da atividade desempenhada pelo agente marítimo, partir da Instância Suprema.

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 21/03/2025

Descubra o funcionamento de um dos principais terminais de contêineres do Porto de Santos



Porto de Santos - Foto: Henrique Curado

Cerca de 95% do comércio internacional é realizado por meio de portos marítimos. Isso significa que boa parte dos eletrônicos, roupas e alimentos que chegam às nossas casas percorre longas distâncias pelo mar até desembarcar no Brasil.

Com o objetivo de destacar a importância da infraestrutura portuária, o Ministério de Portos e Aeroportos lançou a série “MPor pelo Brasil”. A iniciativa explora curiosidades sobre portos, aeroportos e hidrovias do país, trazendo informações e fatos relevantes sobre esses importantes pontos logísticos.

A primeira temporada começou no Porto de Santos, o maior da América Latina. Para se ter uma ideia, muitas das roupas que compramos chegam ao Brasil pelos terminais de contêineres do porto. Esses terminais são especializados em operações de carga e descarga, armazenagem e outros serviços essenciais para o transporte de mercadorias containerizadas.

Sabe aquele suco de laranja fresquinho que vemos nos filmes? Pois saiba que 76% de toda a produção mundial vem do nosso país! E as blusinhas que usamos no dia a dia? Elas também chegam até nós pelos contêineres transportados nos navios. Ah, e o cafezinho que não pode faltar? Pois é, ele também passa pelos nossos portos, assim como o açúcar que o adoça. Para se ter uma ideia da importância desse fluxo, em 2024, o Porto de Santos alcançou a marca de 179,8 milhões de toneladas movimentadas. Os maiores volumes foram registrados nos embarques de cargas containerizadas, com 4,8 mil toneladas, e no açúcar a granel, que atingiu 3.656,5 mil toneladas.

O Porto de Santos conta com diversos terminais de contêineres, popularmente chamados de portêineres, entre eles Santos Brasil, Brasil Terminal Portuário (BTP) e DP World. Para garantir eficiência e competitividade, esses terminais recebem constantes investimentos em tecnologia e expansão, proporcionando mais rapidez, segurança e produtividade às operações.

Vicente Costa, especialista em operações da BTP, destacou a importância dos investimentos tecnológicos, mencionando, por exemplo, o Programa Porto Sem Papel, que elimina burocracias e traz mais agilidade e confiabilidade aos processos.

"Quando há uma divergência, tiramos uma foto e, automaticamente, solicitamos outra imagem para verificação posterior. Todas essas informações são atualizadas a cada cinco minutos e ficam disponíveis para todas as equipes, incluindo o setor comercial e o próprio cliente, que pode monitorar tudo em tempo real. Além disso, os dados são encaminhados diretamente para as autoridades portuárias, como a Receita Federal. Hoje, nosso sistema está totalmente integrado, facilitando o acesso às informações e permitindo a localização e o acompanhamento da situação de cada contêiner a qualquer momento", explicou.

Segurança

É importante destacar ainda o quesito segurança nas áreas portuárias. A equipe do MPor acompanhou de perto o dia de trabalho do operador de Portêiner - Ship to Shore (STS). A visita e a execução das atividades dos trabalhadores são realizadas sob a orientação e fiscalização dos bombeiros de segurança, que atuam em todos os turnos para garantir a proteção dos profissionais. Sergio Souza, bombeiro na BTP, reforçou a importância dessas medidas. “Somos responsáveis por toda a parte de combate a incêndios dentro da planta da BTP. Fazemos todas as inspeções dos equipamentos e também ficamos em pronto atendimento para qualquer emergência”, destacou.



Além disso, o porto não para em nenhum momento. O regime de trabalho é feito em turnos e escalas, garantindo que as operações ocorram diariamente para que os produtos cheguem o mais rápido possível ao seu destino.

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!

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

Data: 21/03/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PORTO DE SANTOS E A NECESSIDADE DE INVESTIMENTOS CONTÍNUOS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A inauguração da primeira fase do novo terminal agrícola da Cofco International no Porto de Santos (SP), prevista para os próximos dias, ainda neste mês, é um marco importante para o setor do agronegócio brasileiro. O investimento de R\$ 1,7 bilhão, que transformará o Terminal Export Cofco (TEC) em um dos mais modernos e eficientes do complexo portuário, demonstra a confiança da empresa chinesa no potencial do complexo santista e na capacidade do Brasil de se consolidar como um dos principais players do mercado global de alimentos.

A ampliação da capacidade portuária da Cofco, que passará de 4,5 milhões para 14 milhões de toneladas por ano, é um indicador claro do crescimento do agronegócio brasileiro e da demanda crescente por produtos agrícolas no mercado internacional. O novo terminal, que concentrará as operações de todas as cargas da companhia, otimizará a produção e ampliará os resultados operacionais da Cofco, beneficiando toda a cadeia produtiva do agronegócio.

A multimodalidade do terminal, com capacidade para movimentar cargas pelos modais ferroviário e rodoviário, é um diferencial importante que garantirá a eficiência das operações e a agilidade no escoamento da produção. O investimento de R\$ 1,2 bilhão em transporte ferroviário, com a aquisição de 979 vagões e 23 locomotivas, demonstra o compromisso da Cofco com a sustentabilidade e com a redução dos custos logísticos.

Apesar do otimismo com a inauguração do novo terminal, é fundamental que o Governo Federal continue investindo na modernização da infraestrutura de acessos rodoviários, ferroviários e marítimos do Porto de Santos. O aprofundamento do canal de navegação, a construção de novas vias de acesso e a melhoria da sinalização são medidas essenciais para garantir a eficiência das operações portuárias e para evitar gargalos logísticos que possam prejudicar o escoamento da produção.

O Porto de Santos, como principal porto do País, desempenha um papel estratégico na economia brasileira. A sua modernização e expansão são fundamentais para garantir a competitividade do Brasil no mercado global e para impulsionar o desenvolvimento do agronegócio, um dos setores mais importantes da economia nacional. E este é um processo que deve ter a participação tanto do setor privado, em investimentos como o da Cofco, como do poder público, que deve garantir as condições infraestruturais – como novos acessos rodoviários e ferroviários ao Porto – para que as novas instalações operem com a eficiência planejada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - COM ATRASO, CONGRESSO APROVA ORÇAMENTO DE 2025

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

ORÇAMENTO APROVADO 1

Senadores e deputados federais aprovaram em votação simbólica, na tarde dessa quinta-feira, dia 20, o relatório final do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) para 2025. O texto já havia passado, mais cedo, pela Comissão Mista do Orçamento (CMO). A aprovação do Orçamento encerra um impasse que durou cerca de três meses, já que a medida deveria ter sido aprovada no fim do ano passado, mas foi postergada em meio a crise sobre a liberação de emendas parlamentares e a votação do pacote fiscal que havia dominado a agenda legislativa em dezembro.

ORÇAMENTO APROVADO 2

Agora, o texto da Lei Orçamentária Anual segue para sanção presidencial. A norma prevê superávit primário de R\$ 15 bilhões nas contas públicas para este ano. Além disso, estão previstos R\$ 50,4 bilhões para emendas parlamentares. Esse resultado, se confirmado, cumpre a regra de meta fiscal primária zero, conforme determina o arcabouço fiscal em vigor que limita as despesas da União. Os gastos primários são aqueles que excluem o valor gasto com a dívida pública.

ORÇAMENTO APROVADO 3

Ao todo, o substitutivo do relator prevê R\$ 5,8 trilhões em despesas para 2025, sendo R\$ 1,6 trilhão apenas para o refinanciamento da dívida pública, com pagamento de juros e amortizações. Já a Seguridade Social deve custar R\$ 1,8 trilhão, segundo o relatório. Outros 2,2 trilhões são para o chamado orçamento fiscal, usado para financiar todos os poderes da República, o que abrange os três poderes, seus fundos, órgãos, autarquias, inclusive as fundações mantidas pelo Poder Público. Do total dos R\$ 5,8 trilhões previstos no relatório, R\$ 166 bilhões são para investimentos, como compra de equipamentos e obras.

ORÇAMENTO APROVADO 4

Com relação aos programas do governo, houve diminuição de recursos para o Bolsa Família, para R\$ 160 bilhões (R\$ 9 bilhões a menos que em 2024) e aumento para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que terá R\$ 60 bilhões disponíveis (R\$ 13,1 bilhões a mais).

FUNDO CLIMA

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou mais de R\$ 10 bilhões de crédito para financiamentos do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima ou Fundo Clima. A Região Sudeste teve aprovados R\$ 4,1 bilhões; o Centro-Oeste, R\$ 2 bilhões; o Nordeste, R\$ 1,8 bilhão; o Sul, R\$ 1,6 bilhão; e o Norte, R\$ 460 milhões. Segundo o banco, no somatório das regiões, o aporte de recursos em 2024 foi “quase dez vezes superior” ao volume de 2022.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

NACIONAL - GOVERNO DESCARTA INTERFERIR NO TRÂMITE DA REVISÃO DA LEI DOS PORTOS

Ministro de Portos e Aeroportos se reuniu em Brasília com membros do fórum que discute alternativa para o texto da Ceportos

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



O lado empresarial na composição do fórum que se reuniu com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, é representado pela Fenop, FNE, FNP e FENCCOVID. Foto: Vosmar Rosa/MPor

EM ENTREVISTA À REDE BE NEWS, O PRESIDENTE DA FEDERAÇÃO NACIONAL DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS, SÉRGIO AQUINO, CONTOU QUE O GOVERNO FEDERAL NÃO VAI INTERFERIR NO



ANDAMENTO DO TRÂMITE LEGISLATIVO DO PROJETO

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, se reuniu na quarta-feira (19), em Brasília (DF), com membros do fórum que discute uma alternativa para o texto da Comissão de Juristas para a Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos). Em entrevista à Rede BE News, o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias, Sérgio Aquino, contou que o Governo Federal não vai interferir no andamento do trâmite legislativo do projeto.

Segundo Aquino, o ministro esclareceu que, embora seja do mesmo partido do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), não pode influenciar o processo de análise de pautas da Casa.

“Nós já assumimos um compromisso de continuar dialogando e que não é possível interromper o trabalho do poder legislativo”, afirmou.

A ideia é que, a partir de encontros semanais entre os membros do grupo, seja criado um documento técnico com sugestões de uma proposta coesa que atenda tanto ao setor empresarial quanto ao setor laboral. O objetivo é propor alterações à atual Lei de Portos (12.815/13), agregando ao anteprojeto elaborado sob a presidência do ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Douglas Alencar, e relatoria do desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região (TRT-4), Celso Peel, que foi levado ao Parlamento Brasileiro no final do ano passado.

A qualquer momento pode ser designada uma comissão na Câmara dos Deputados para revisar o texto protocolado pela Ceportos e propor mudanças a partir de destaques, antes de ser encaminhado ao plenário para votação.

“Quando tivermos um entendimento conjunto, vamos passar a defender essas posições, tanto perante o relator quanto nas audiências públicas”, disse o presidente da Fenop. “O previsível é que o relator, provavelmente, considere como muito importante um documento de propostas conjuntas das federações laborais e empresarial”, acrescentou.

Na composição do Fórum, o lado empresarial está sendo representado pela Fenop, e o setor laboral, na figura da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), Federação Nacional dos Portuários (FNP) e FENCCOVID (Federação Nacional dos Conferentes e Conferentes de Carga e Descarga, Vigias Portuários, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuária).

Questionado sobre um prazo para a finalização do documento, Aquino apontou que seria “inconsequente” estabelecer uma data, uma vez que cada entidade necessita de um tempo específico para dialogar com seus sindicatos, conselheiros e diretores.

“Estamos sim avançando nos conceitos, evoluindo, não está havendo procrastinação de nenhum dos lados, mas há o tempo natural. As federações precisam, às vezes, de mais tempo do que a Fenop, porque têm mais interlocutores internos que precisam ser ouvidos. E não adianta querer deliberar algo que não tenha sustentação nas suas bases”.

A respeito dos pontos que estão sendo trabalhados no Fórum, Aquino explicou que estão sendo conduzidas conciliações e análises para questões do texto original que podem ser mantidas e outras em que é defendida uma manutenção.

“Posso adiantar que um dos temas que o setor empresarial aceitou dialogar sobre, em relação ao pleito das federações, é sobre um programa de incentivo ao cancelamento de inscrição, ou seja, de indenização de trabalhadores, que não estava previsto no relatório da Ceportos, mas atendendo aos argumentos, está sendo dialogado”, declarou.

Guarda Portuária

Por fim, Sérgio Aquino reforçou o apoio à proposta pela aceleração da edição da portaria que regulamenta a guarda portuária, a pedido da Federação Nacional dos Portuários (FNP).

“Esse tema já foi debatido no fórum. A Fenop participou de todos os debates. Já foi aprovado um texto e apoiamos a Federação dos Portuários no sentido de que o texto que foi consensuado possa ser rapidamente publicado”.

O objetivo do projeto é que sejam padronizadas as diretrizes para uma guarda destinada a colaborar com os órgãos policiais na manutenção da ordem e na prevenção de crimes nos portos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

BRASIL EXPORT - BRASIL EXPORT E GOVERNO DO PIAUÍ ARTICULAM PARCERIA PARA O NORDESTE EXPORT

Foi discutida a possibilidade de se incluir na programação do fórum regional o evento Piauí Exporta +, que visa ampliar oportunidades de negócios com a China

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



O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, esteve reunido em Brasília com autoridades do estado do Piauí, como o governador Rafael Fonteles e o deputado Flávio Nogueira

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, se reuniu na quinta-feira (20) com o governador do Piauí, Rafael Fonteles (PT), para discutir a integração do evento Piauí Exporta + à

programação do fórum regional Nordeste Export, que ocorrerá na capital do estado, Teresina, nos dias 29 e 30 de maio.

O secretário municipal de Parcerias de Investimento do Piauí, Victor Hugo Almeida, detalhou que a iniciativa vai servir como intercâmbio de negócios com uma delegação de autoridades da China, que será recebida pelo governo estadual em data prevista para os mesmos dias do fórum na cidade.

“A ideia é a gente compatibilizar isso com o evento colocando a China como o país homenageado”, afirmou. “Vamos fazer uma feira também, com estandes e rodadas de negócios com importadores”, completou Almeida.

O encontro ocorreu na quinta-feira (20), em Brasília (DF), na Superintendência da Representação do Estado do Piauí (SURPI), e foi viabilizado pelo deputado federal Flávio Nogueira (PT-PI), vice-presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA).

O país asiático é o principal parceiro comercial internacional do Piauí, responsável por 62,46% das exportações em 2024. Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) indicam que, no ano passado, o estado registrou um aumento de 3,75% no volume de suas transações comerciais com o exterior, alcançando 3,7 milhões de toneladas.

Destinado a debater o desenvolvimento da infraestrutura de transportes e do comércio exterior na região, o Nordeste Export reunirá empresários e especialistas para apresentar os principais gargalos e oportunidades locais do setor.

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, observou que a base de parceiros do Grupo já conta com mais de 100 associados. “No fórum hoje, nós percorremos todas as regiões de forma itinerante, e este ano o Nordeste Export acontece no Piauí; no próximo, em outro estado, e assim sucessivamente. A ideia é levarmos empresários de fora para conhecer as potencialidades e trazer investimentos”, pontuou.

Rafael Fonteles se colocou à disposição para contribuir com o andamento das pautas e temas referentes ao setor de infraestrutura e logística no estado.

“É um esforço muito grande que temos feito nesta gestão de dois anos e vamos continuar fazendo, porque o Piauí tem vocação exportadora e não temos como manter isso sem portos e modais mais eficientes, como hidrovias e ferrovias”.

Missão Internacional

Fabrício Julião também levou ao governador do Piauí o convite para participar da Missão Internacional do Brasil Export, que em 2025 será realizada na França entre os dias 7 e 11 de setembro, em função da celebração dos 200 anos de relações diplomáticas entre as nações.

As autoridades combinaram de alinhar os detalhes da agenda e conversar mais a respeito da possibilidade, devido aos compromissos de Rafael Fonteles como presidente do Consórcio Nordeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

NACIONAL - GRUPO BRASIL EXPORT VAI ORGANIZAR PREMIAÇÃO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

O Aviação + Brasil acontecerá no dia 27 de maio, em Brasília

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Vencedores do Aviação + Brasil de 2024: o trabalho conjunto faz parte do Acordo de Cooperação Técnica estabelecido com o Ministério de Portos e Aeroportos no ano passado. Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O Grupo Brasil Export vai organizar pela primeira vez a cerimônia de premiação do Aviação + Brasil, iniciativa do Governo Federal que premia os aeroportos mais eficientes e as empresas aéreas mais pontuais do País. O anúncio foi feito pelo secretário nacional de

Aviação Civil, Tomé Franca, durante o fórum regional Santos Export, o maior espaço de debates do país sobre logística, infraestrutura e transportes. O evento foi realizado na terça e quarta-feira (18 e 19), em Santos (SP).

“NÓS VAMOS ORGANIZAR PELO SEGUNDO ANO SEGUIDO O PRÊMIO PORTOS + BRASIL, VOLTADO AO SETOR PORTUÁRIO E QUE CHEGA À SEXTA EDIÇÃO EM 2025. OS RESULTADOS FORAM MUITO POSITIVOS E AGORA A PARCERIA SERÁ AMPLIADA TAMBÉM NO PRÊMIO DO SETOR AÉREO”

FABRÍCIO JULIÃO
CEO do Grupo Brasil Export

“O prêmio é um momento para celebrar aquelas concessões e companhias que fazem um trabalho de excelência no nosso País e que prestam um bom serviço aos viajantes brasileiros e internacionais. Tenho certeza que a parceria com o Grupo Brasil Export vai proporcionar uma bonita

feira de reconhecimento a estas empresas, que investem em melhorias e bom atendimento”, destacou o secretário.

O trabalho conjunto faz parte do Acordo de Cooperação Técnica estabelecido com o Ministério de Portos e Aeroportos no ano passado. “Nós vamos organizar pelo segundo ano seguido o prêmio Portos + Brasil, voltado ao setor portuário e que chega à sexta edição em 2025. Os resultados foram muito positivos e agora a parceria será ampliada também no prêmio do setor aéreo”, conta Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export.

O Aviação + Brasil será realizado em 27 de maio, em Brasília (DF). O Portos + Brasil, também na capital federal, acontecerá em 20 de agosto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

NACIONAL - MINISTRO ANUNCIA R\$ 60 BI PARA ROTA DO ZEBU E OUTRAS RODOVIAS DE MG

Em Uberaba, Renan Filho participou do evento que marcou o início da nova fase de melhorias do trecho da BR-262/MG

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro dos Transportes Renan Filho anunciou que o Governo Federal destinará cerca de R\$ 8,5 bi para a modernização da BR-262/MG, o que irá gerar 64 mil empregos diretos

O ministro dos Transportes, Renan Filho, esteve em Uberaba (MG) na quinta-feira (20) para marcar o início da nova fase de melhorias no trecho da BR-262/ MG conhecido como Rota do Zebu e detalhar as ações do Plano de 100 Dias, que contemplam diversas melhorias para a

rodovia. O evento contou com a presença de autoridades locais e da comunidade, e foi uma oportunidade para o governo federal reafirmar seu compromisso com a infraestrutura mineira, destacando que, nos próximos anos, Minas Gerais receberá cerca de R\$ 60 bilhões em investimentos nas rodovias federais.

A concessionária Way262, pertencente à Rotas do Brasil S.A., assumiu a administração da Rota do Zebu, após vencer o leilão em outubro de 2024. A concessão terá duração de 30 anos, abrangendo um total de 438,9 quilômetros, entre Bem e Uberaba, passando por 20 cidades, incluindo Juatuba, Pará de Minas, Nova Serrana, Luz e Araxá. Aproximadamente 4,4 milhões de pessoas serão beneficiadas com as melhorias que irão impulsionar a economia da região e gerar 1.200 vagas de emprego.

Durante a cerimônia, o ministro Renan Filho anunciou que o Governo Federal destinará cerca de R\$ 8,5 bilhões para a modernização da BR-262/MG, o que irá gerar 64 mil empregos diretos. A concessionária Way262 dará início a uma série de intervenções imediatas, como recuperação do pavimento, revitalização da sinalização e a instalação de medidas de segurança, como a assistência de nove ambulâncias. A partir de sexta-feira (21), a rodovia também passará a contar com cobertura de tecnologia 4G, beneficiando usuários, empresas e produtores rurais.

Em seu discurso, Renan Filho destacou que o Brasil vive um momento de grande atração de investimentos privados, e que a modernização das rodovias tem o objetivo de resolver os gargalos da infraestrutura do país. “Com esses recursos, nossa intenção é resolver os grandes gargalos da infraestrutura brasileira e garantir maior segurança”.

O plano de modernização inclui ainda a duplicação de 44 quilômetros, 242 regularizações de acesso, 170 quilômetros de faixas adicionais, 17 passarelas, 23 rotatórias, 100 pontos de ônibus e um Ponto de Parada e Descanso (PPD). Segundo Guilherme Theo Sampaio, diretor-geral em exercício da ANTT, “na comparação entre rodovias públicas e rodovias concedidas, você tem uma redução de 40% de acidentes”, destacando a importância da concessão para a segurança viária.

A modernização da BR262/MG será crucial para o escoamento da produção agropecuária da região, especialmente para a pecuária, que é uma das principais atividades econômicas. “Sabemos quantas vidas já se perderam nessa rodovia, por isso a concessão é tão importante para os mineiros”, declarou Elisa Araújo, prefeita de Uberaba.

O vice-governador de Minas Gerais, Mateus Simões, também se mostrou otimista com os investimentos. “Eu sei reconhecer o esforço que tem sido feito para suprir esse déficit histórico de investimentos em Minas Gerais, ao longo de 30 anos”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

REGIÃO SUDESTE - VPORTS INICIA TRABALHOS DE DRAGAGEM NO PORTO DE BARRA DO RIACHO

Segundo a concessionária, no mês que vem começa também a dragagem no Porto de Vitória

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redenenews.com.br



Trabalhos de dragagem em Barra do Riacho devem durar cerca de 30 dias, segundo a Vports. Foto: Divulgação

A Vports, concessionária responsável pela administração dos portos do Espírito Santo, deu início nesta semana às obras de dragagem no Porto de Barra do Riacho, em Aracruz. No mês que vem, os trabalhos também serão iniciados no Porto de Vitória, o principal do estado.

A previsão inicial é que a dragagem realizada em Barra do Riacho tenha duração de cerca de 30 dias. No entanto, o prazo pode ser maior de acordo com as condições climáticas e

operacionais.

Segundo a Vports, serão dragados aproximadamente 600 mil metros cúbicos de sedimentos nos dois portos. O calado em Barra do Riacho passará de 8,6 metros para 11 metros e de Vitória manterá os mesmos 12,5 metros.

“Será a primeira campanha de dragagem realizada em Barra do Riacho, garantindo os requisitos de qualidade do porto. Já em Vitória, a dragagem vai possibilitar que o porto trabalhe sem qualquer tipo de restrição operacional”, destacou o diretor-presidente da Vports, Gustavo Serrão.

O trabalho será coordenado pelas equipes de Engenharia e Meio Ambiente da Vports, em parceria com empresas especializadas em gestão ambiental e gestão operacional de dragagem. O material retirado será destinado a um polígono de descarte oceânico já licenciado.

Durante as obras, previstas para durarem cerca de 60 dias, os portos continuarão funcionando e as intervenções serão previamente comunicadas e planejadas junto à comunidade portuária.

“Hoje, os dois berços da Vports na região são destinados à movimentação de granel líquido. Acreditamos em Barra do Riacho como um grande polo de desenvolvimento do estado e estamos trabalhando para desenvolver uma área de 522 mil m², onde podem ser instalados novos empreendimentos”, analisou Serrão.

Os trabalhos de dragagem nos portos de Barra do Riacho e Vitória vão receber investimentos de R\$ 30 milhões. De acordo com a concessionária, a quantia faz parte do plano estratégico para aprimorar e modernizar a infraestrutura dos portos sob sua gestão, promovendo maior segurança e eficiência em suas operações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

PORTO DE SANTOS - COFCO SE PREPARA PARA INAUGURAR SEU MAIOR TERMINAL FORA DA CHINA

Empreendimento orçado em R\$ 1,7 bilhão, o TEC permitirá a movimentação de 14 milhões de toneladas por ano até 2026

Por CÁSSIO LYRA cassio.lyra@redenenews.com.br



O Terminal Export Cofco (TEC), localizado na área do STS11, na margem direita, tem como objetivo ser um dos principais e mais modernos terminais portuários do complexo santista. Foto: Divulgação/Cofco International

A Cofco International, operadora chinesa e uma das principais empresas do segmento do agronegócio no mundo, vai inaugurar neste mês de março a primeira fase da construção de seu novo terminal agrícola no Porto de Santos (SP). O Terminal Export Cofco (TEC), localizado na área do STS11, na margem direita, pretende ser um dos principais e mais modernos terminais portuários do complexo santista.

“O INVESTIMENTO PROPORCIONARÁ AINDA MAIS OPÇÕES AOS AGRICULTORES E CRIARÁ NOVAS OPORTUNIDADES PARA A EMPRESA COOPERAR COM PARCEIROS DA INDÚSTRIA LOCAL E EMPRESAS DE LOGÍSTICA”

SÉRGIO FERREIRA
diretor de Operações da Cofco Internaonal

Vencedora da licitação da área, realizada em 2022, a Cofco iniciou as obras no terminal no segundo semestre de 2023. A empresa chinesa vai investir cerca de R\$ 1,7 bilhão para as operações do TEC, com contrato de concessão de 25 anos.

As obras referentes à primeira fase serão entregues neste mês, com data ainda a ser confirmada pela Cofco. De acordo com Sérgio Ferreira, diretor de Operações da companhia, as operações vão iniciar em abril.

“Até o final do ano, será entregue a segunda fase. Assim que o terminal estiver finalizado, a Cofco operará 14 milhões de toneladas por ano, transformando o Terminal Export Cofco (TEC), localizado no STS11, no principal terminal de Santos e o único a concentrar as operações de todas as cargas da companhia”, afirmou.

O número de 14 milhões de toneladas, com a totalidade das operações no terminal, prevista para ocorrer até 2026, vai garantir à Cofco a triplicação de sua capacidade portuária em território brasileiro.

Somente em 2025, a Cofco tem a expectativa de movimentar pelo seu novo terminal oito milhões de toneladas de carga, como grãos, açúcar e farelo de soja.



De acordo com o executivo, os investimentos aplicados no maior porto do país vão otimizar a produção e ampliar os resultados operacionais da companhia.

“Como parte do contrato de arrendamento, a Cofco International investirá na modernização e expansão das instalações do terminal. O investimento proporcionará ainda mais opções aos agricultores e criará novas oportunidades para a empresa cooperar com parceiros da indústria local e empresas de logística. A nova infraestrutura contará com sete tombadores, quatro moegas ferroviárias e com armazenamento para mais de 490 mil toneladas de grãos”, explicou.

Além disso, as melhorias para o terminal incluem obras em dois berços de atracação, incluindo reforço de cais, dragagem de aprofundamento e aquisição de dois shiploaders (carregadores de navios) com capacidade de 3 mil toneladas por hora cada um. Já o pátio de descarregamento será composto por quatro linhas ferroviárias, com alimentação de três moegas com capacidade de 1,5 mil toneladas por hora.

Atualmente, a operadora chinesa exporta cerca de 4,5 milhões de toneladas pelo Porto de Santos, utilizando terminais de terceiros.

O TEC será o maior terminal portuário da Cofco fora do território chinês. Ele vai superar o atual terminal da companhia localizado em Rosário, na Argentina, que possui capacidade para movimentação de 6 milhões de toneladas por ano.

Multimodalidade

Segundo o diretor de Operações da Cofco, o terminal terá amplas condições de movimentar suas cargas pelos modais ferroviário e rodoviário, atendendo melhor aos seus clientes.

“A companhia movimentará carga tanto pelo modal ferroviário quanto pelo rodoviário. Anualmente, serão carregados mais de 200 navios; descarregados mais de 110 mil caminhões, o equivalente a mais de 2.250 km com todos os caminhões seguidos (distância entre Laos, no sudeste asiático, e Xangai, na China), e mais de 85 mil vagões por ano, somando 1.450 km de vagões enfileirados (distância entre Paris, na França, e Kiev, capital da Ucrânia)”, disse.

No início do ano, a Cofco anunciou investimento de R\$ 1,2 bilhão em transporte ferroviário para atender às operações do TEC. A companhia fez a compra de 979 vagões e 23 locomotivas, que serão utilizados para trazer grãos e açúcar do Centro-Oeste até o Porto de Santos.

Os equipamentos terão capacidade de transportar até 4 milhões de toneladas dos armazéns e das indústrias de esmagamento da Cofco e também de suas quatro usinas de açúcar no interior de São Paulo. O transporte será realizado pela operadora ferroviária Rumo (Grupo Cosan).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

NACIONAL - CADE APROVA VENDA DA SANTOS BRASIL AO GRUPO FRANCÊS CMA CGM

Venda ainda depende do prazo legal de 15 dias para ser concluída

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A Santos Brasil anunciou em comunicado, no dia 14 de março, que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, sem restrições, a venda da companhia pelo grupo francês CMA CGM.

A partir da publicação no Diário Oficial da União (DOU), as partes envolvidas na operação aguardam o prazo legal de 15 dias para o efetivo fechamento do negócio. A finalização do processo segue condicionada ao cumprimento das condições estabelecidas nos acordos firmados entre as empresas.

A transação consistiu na venda da participação da Opportunity por R\$ 6,3 bilhões e foi concluída com um Enterprise Value (valor de mercado) de R\$ 13,2 bilhões.



Tecon Santos/Divulgação Santos Brasil

A Santos Brasil é uma empresa brasileira de logística e operação portuária, especializada na movimentação de contêineres. Ela administra terminais portuários e oferece serviços de armazenagem, transporte e logística integrada. No Porto de Santos, a companhia opera o Tecon Santos, o maior terminal de contêineres da América do Sul.

Por fim, a Companhia garantiu que manterá seus acionistas e o mercado em geral informado sobre qualquer atualização relevante ao tema.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

REGIÃO SUDESTE - TECNOLOGIA PERMITE PESAGEM DE CAMINHÕES EM MOVIMENTO

Pórticos com High Speed Weigh In Motion foram instalados em trechos da rodovia Washington Luís e Comandante João Ribeiro de Barros

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp) e o DER estão acompanhando fase de testes. Foto: Reprodução/Google

A concessionária Eixo SP começou a instalar, em janeiro, um novo sistema de pesagem de caminhões em rodovias sob sua administração. A tecnologia, chamada High Speed Weigh In Motion (HS-WIM), permite a aferição do peso dos veículos sem a necessidade de paradas, o que reduz o

tempo de deslocamento e contribui para a fluidez do tráfego nas estradas.

Os pórticos com o sistema estão sendo implementados nos seguintes trechos: km 181 e km 197 da SP-310 (Rodovia Washington Luís) e km 644 da SP-294 (Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros). A concessionária prevê, ainda, a ativação de um quarto ponto na SP-294.

O objetivo é otimizar a fiscalização do transporte de cargas e melhorar a segurança nas rodovias, além de evitar o desgaste excessivo do asfalto que é gerado pelo excesso de peso existente nos veículos de carga.

A tecnologia HS-WIM usa sensores no pavimento e câmeras nos pórticos. Esses dispositivos são capazes de aferir o peso, a altura, a largura, a velocidade e a quantidade de eixos dos caminhões. Para isso, foi preciso adequar o pavimento e criar uma plataforma de 120 metros uniforme nos locais onde ocorrem a pesagem.

O sistema encaminha automaticamente os dados de veículos com carga a mais ao Departamento de Estradas de Rodagem (DER) para a necessidade de emissão de multas. Atualmente, pelo sistema atual, se houver peso excessivo, o motorista tem que parar o caminhão e mostrar a documentação no Posto Geral de Fiscalização (PGF).

A fase de testes e calibração dos equipamentos já iniciou. Há o acompanhamento da Agência Reguladora de Transportes do Estado de São Paulo (Artesp) e do DER. A homologação pelo Inmetro está em andamento, de acordo com a Eixo SP. A operação oficial deve começar no segundo semestre, explicou a concessionária.

A medida tem apoio de especialistas em transportes. Para o presidente do Sinaceg (Sindicato Nacional dos Cegonheiros), José Ronaldo Marques da Silva, o Boizinho, a tecnologia proporcionam um “deslocamento eficiente”. No entanto, ele faz um alerta. “São necessárias campanhas de esclarecimento”, ressalta.

Ele ressalta que o investimento em tecnologia é fundamental no Brasil. “Sistemas como esse devem ser uma realidade para a infraestrutura viária de qualquer país”, avalia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

REGIÃO SUDESTE - PORTO DO AÇU FIRMA ACORDO COM EMPRESA PARA PRODUÇÃO DE AMÔNIA VERDE

Fábrica, que será instalada em área reservada, terá capacidade de produção de 1 milhão de toneladas por ano

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebenews.com.br



O contrato de reserva de área foi firmado na semana passada entre representantes do Porto do Açu e da Sempen, empresa especializada em produzir combustíveis renováveis. Foto: Divulgação/Porto do Açu

O Porto do Açu, terminal privado em São João da Barra (RJ), assinou um contrato que visa a construção de uma fábrica de amônia verde na área de hidrogênio de baixo carbono e derivados no complexo porto-indústria. O contrato de reserva de área foi firmado na semana passada com a Sempen, empresa especializada na produção de combustíveis renováveis.

Conforme o acordo, a nova planta terá capacidade de produção de 1 milhão de toneladas de amônia verde por ano. A decisão final de investimento (FID) está prevista entre os anos de 2027 e 2028, com o início da produção das primeiras moléculas verdes em 2030.

“O Porto do Açu avança no tema da transição energética ao desenvolver sua plataforma integrada para a economia de baixo carbono. A chegada da Sempen nos coloca como líder em projetos para a produção de hidrogênio e amônia verde no país”, disse Mauro Andrade, Diretor Executivo de Desenvolvimento de Negócios da Prumo Logística.

O Porto de Açú se apresenta como um dos principais terminais que oferece melhores infraestruturas para apoiar de forma consciente a descarbonização da indústria. O terminal privado dispõe de calado profundo, terrenos disponíveis com acesso direto ao cais e um cluster de serviços que reúne múltiplos fornecedores de suporte portuário e marítimo.

“Somos o primeiro porto no país a licenciar um hub de hidrogênio e derivados de baixo carbono de 1 milhão de m² e, no momento, estamos licenciando uma nova área de 2 milhões de m² para ampliar nossas operações. A Sempen será alocada a esse novo hub, e sua parceria conosco é mais um passo para estabelecer o Açú como um hub para soluções de energia sustentável, refletindo nosso compromisso com projetos inovadores que contribuem para a transição energética global”, completou o CEO do Porto do Açú, Eugenio Figueiredo.

A Sempen é uma empresa de energia focada em combustíveis sustentáveis, produzindo da América Latina para o mundo. Seus investidores incluem a Compañía General de Combustibles, a Corporación América (acionista controladora da Corporación América Airports), a Vista Energy, a GIP (acionista controladora da Petrocuvo e da TGS), o Grupo MSU e a Baerlocher, com um valor de mercado combinado superior a US\$ 10 bilhões.

O CEO da empresa, Juan Pablo Freijo, afirmou que a parceria com o Porto do Açú faz parte do planejamento da Sempen de impulsionar a produção de amônia verde e combustíveis sustentáveis no Brasil.

“Estamos entusiasmados com o potencial de contribuir para a transição energética global e de fazer parte de um hub estratégico de baixo carbono que apoiará o desenvolvimento sustentável da indústria de energia renovável e hidrogênio verde no país”, completou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 21/03/2025

REGIÃO SUL - PARCERIA INÉDITA IMPULSIONA DRAGAGEM NA BAÍA DA BABITONGA

Porto de São Francisco do Sul e Porto Itapoá firmam PPP para obra de R\$ 300 milhões, aumentando a competitividade portuária em Santa Catarina

Por Cássio Lyra cassio.lyra@redenenews.com.br



Os portos de Itapoá, São Francisco do Sul e o Governo de Santa Catarina irão lançar o edital de licitação para contratação da obra de dragagem da Baía de Babitonga. Foto: Divulgação

Em uma parceria inédita no setor portuário, o Porto de São Francisco do Sul e o Porto Itapoá vão assinar, nesta sexta-feira (21), o contrato da Parceria Público-Privada (PPP) para a obra de dragagem e aprofundamento do canal de acesso da Baía da Babitonga. Na solenidade, o Governo de Santa Catarina lançará o edital para escolha da empresa responsável pelo projeto.

Conforme já publicado pelo BE News no ano passado, a dragagem da Baía da Babitonga era uma das principais demandas em infraestrutura portuária em Santa Catarina. O complexo é responsável pelo maior volume de carga movimentada do estado e necessitava da obra para aumentar a competitividade dos portos ali localizados.

Em entrevista ao BE News, o presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, destacou os esforços da Autoridade Portuária, responsável pelos serviços de dragagem, em buscar alternativas para viabilizar a obra.

“Há dez anos estamos aguardando essa obra. Tentamos alavancar recursos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) desde 2023, quando recebemos a notícia de que não teríamos esse dinheiro, então buscamos outras formas que pudessem dar celeridade com segurança jurídica. O porto público não dispõe do recurso total para execução no prazo que precisamos. Então, construímos o modelo em que o Porto Itapoá vai emprestar dinheiro e nós, a partir da receita incremental, gerada pelo acréscimo do volume que vamos depois da obra concluída, vamos pagar a Itapoá no período estimado de 12 anos”, explicou.

O investimento total para a obra será de cerca de R\$ 300 milhões. A dragagem vai aumentar a profundidade do canal de 14 metros para 16 metros.

“A obra tem prazo de execução estimado em dez meses. Possivelmente, ela deve ser estender até início de 2026. Estamos com um cronograma buscando concluir essa obra até meados de março e abril de 2026”, disse.

O aprofundamento do canal vai permitir que o Porto Itapoá receba navios-contêineres de 366 metros de comprimento. Já em São Francisco do Sul, o porto ganhará eficiência nas manobras que acessam o canal portuário.

“Hoje, nossos navios graneleiros, em razão do canal ser estreito, fazem um fundeio intermediário antes de entrar no canal. Com a obra, haverá mais segurança na navegação para fazer a entrada pelo canal. Vamos ter um giro maior de navios, não vamos precisar esperar maré adicional. Vai dar muita eficiência em ganho operacional”, pontuou.

Edital

Também no dia 21, os portos de Itapoá, São Francisco do Sul e o Governo de Santa Catarina vão lançar o edital de licitação para contratação da obra de dragagem da Baía de Babitonga. A solenidade contará com a presença do governador de Santa Catarina, Jorginho Mello, do secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Beto Martins, e do CEO do Porto Itapoá, Ricardo Arten.

O processo licitatório segue a lei das estatais, ou seja, haverá um prazo de 45 dias úteis entre a publicação do documento e o recebimento de propostas de empresas ou consórcios interessados.



O presidente do Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, destacou os esforços da Autoridade Portuária, responsável pelos serviços de dragagem, para viabilizar a obra

“Trata-se de uma concentração semi-integrada, ou seja, o vencedor vai ter que entregar um projeto executivo e vamos aprovar essa fase, pois precisamos ter segurança de que o projeto vai seguir todo o projeto básico, vai seguir todas as condicionantes da licença ambiental. Então, lançando o edital em março, esperamos terminar o processo de licitação ainda no primeiro semestre, início do segundo, para depois poder dar ordem de serviço no segundo semestre desse ano”, explicou Vieira.

Atualmente, o Complexo Portuário da Baía da Babitonga responde por mais de 60% da movimentação portuária de Santa Catarina, em tonelagem.

Em 2024, o Porto de São Francisco do Sul registrou a movimentação de 17 milhões de toneladas de mercadorias. Já o Porto Itapoá movimentou para o período 1,2 milhão de TEU, equivalente a 14 milhões de toneladas.



BAHIA ECONÔMICA - BA

COM INVESTIMENTO DE R\$ 122 MILHÕES, PAVIMENTAÇÃO DA BR-135 É ENTREGUE COM FOCO NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Por LUIZA SANTOS - 21/03/2025 17:00



Foto: Feijão Almeida/GOVBA

A cidade de Cocos, no Extremo Oeste da Bahia, recebeu um importante avanço em infraestrutura com a pavimentação de 23 quilômetros da BR-135, no trecho que liga o município à divisa com Minas Gerais. Com um investimento de R\$ 122,3 milhões, a obra foi inaugurada nesta sexta-feira (21) pelo governador Jerônimo Rodrigues, acompanhado dos ministros Renan Filho (Transportes) e Rui Costa (Casa Civil). A pavimentação melhora a mobilidade de mais de 18 mil moradores, garantindo mais segurança no tráfego e facilitando o deslocamento na região.

Além do impacto local, a obra fortalece a economia ao melhorar o escoamento da produção agropecuária, setor fundamental para a região. A BR-135 é um dos principais corredores logísticos do país, atravessando o Matopiba – uma das maiores fronteiras agrícolas do Brasil, que engloba Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia.

O governador Jerônimo Rodrigues ressaltou a importância da rodovia para o desenvolvimento econômico da Bahia. “Nós estamos fazendo conectividade com Maranhão, Piauí e Minas Gerais. Essa estrada, além de favorecer o agronegócio, responderá também ao transporte de viaturas, de ambulâncias, de produtos da cultura familiar, comerciantes. Estou muito feliz em entregar uma estrada dessas hoje, entregar o desenvolvimento”, afirmou.

O pedreiro Elismar de Castro, que mora em Cocos e percorre a rodovia com frequência para trabalhar, comemorou a melhoria na estrada. “Antes, era muito difícil porque a estrada cheia de buracos atrasava a viagem e danificava os veículos. Agora, ficou bem mais rápido e seguro chegar aos municípios vizinhos. Isso ajuda muito a gente que precisa se deslocar todo dia”, destacou.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 21/03/2025

RIO DE JANEIRO QUER RETIRAR CENTRO DE PESQUISA DA BYD DE SALVADOR

Por Matheus Souza - 20/03/2025 20:00 - Atualizado 21/03/2025



O prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, deu uma declaração polêmica nesta quinta-feira (20), afirmando que o centro de pesquisa e desenvolvimento da montadora chinesa BYD pode ser instalado no Rio ao invés de Salvador, como havia sido prometido em 2023 pela empresa chinesa. Na época do anúncio da intenção de fazer o centro de pesquisa em Salvador, o presidente da BYD, Wang Chuanfu, afirmou em evento público que a empresa pretendia tornar a região de Camaçari “o Vale do Silício do Brasil”.

A fala foi realizada durante uma aula inaugural no Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da UFRJ (Coppe), citando que o governo municipal tem uma reunião com a montadora na próxima terça-feira. O prefeito afirmou em evento que tem feito reuniões e mantido conversas com representantes da empresa para trazer o centro para cidade: “eles estão fazendo a fábrica na Bahia, mas têm uma obrigação grande de pesquisa e desenvolvimento no Brasil. Estamos tentando trazer toda a parte de P&D deles para o Rio de Janeiro”.

Vale ressaltar que antes de seu terceiro mandato como prefeito do Rio de Janeiro, Paes foi vice-presidente da BYD na América Latina e, durante esse período, trabalhou em projetos como a eletrificação da frota de ônibus de cidades sul-americanas no Chile e Colômbia. O prefeito, que afirma manter boas relações com a cúpula da BYD, disse que vai “usar todo o meu chinês...para tentar atrair eles para cá”.

Até o momento, nem a assessoria da BYD, nem representantes do Governo do Estado da Bahia se manifestaram ou responderam as tentativas de contato da nossa equipe.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 21/03/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

DECRETO DE LULA LIMITA EXECUÇÃO DE GASTOS DO GOVERNO, DIZ PLANEJAMENTO

Isso não se trata, porém, um bloqueio ou contingenciamento, porque o dinheiro continua disponível

Por Bruna Lessa — Brasília



A ministra do Planejamento, Simone Tebet — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo/13-06-2024

O presidente Lula assinou um decreto que limita a execução de gastos do Executivo, informou nesta sexta-feira o Ministério do Planejamento. O instrumento vem após o Congresso Nacional aprovar, ontem, o Orçamento de 2025 — texto que ainda será sancionado pelo presidente.

O decreto, segundo o Planejamento, alcança a execução provisória do Orçamento 2025, ou seja,

antes de sua sanção, e o início da vigência da lei.

Com essa medida, os ministérios e órgãos poderão empenhar, até novembro, somente o limite de um dezoito avos (1/18) do total por por mês. Normalmente, as despesas são limitadas a 1/12.

Em seu anexo, os limites de gastos serão divididos em três períodos: até maio, até novembro e até dezembro. Tal medida representa uma restrição na ordem de R\$ 69,5 bilhões até novembro e de R\$ 128,4 bilhões até maio, "e objetiva adequar o ritmo de execução de despesas ao avanço do exercício e ciclo de avaliação e gestão fiscal do orçamento", segundo o Planejamento.

Isso não se trata, porém, um bloqueio ou contingenciamento, porque o dinheiro continua disponível. Os ministérios apenas irão gastar mais devagar.

O Congresso Nacional aprovou nesta quinta-feira o Orçamento de 2025, após três meses de atraso. A proposta orçamentária, que deveria ter sido votada em dezembro, só foi aprovada agora em março devido a disputas relacionadas às emendas parlamentares.

O texto prevê um superávit de R\$ 15 bilhões nas contas federais e destina R\$ 50,4 bilhões para emendas de deputados e senadores, sendo R\$ 11,5 bilhões reservado para as emendas de comissão, que estão sendo questionadas pelo Supremo Tribunal Federal (STF) devido à falta de transparência.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/03/2025

CONSIGNADO PARA CLT: LULA SUGERE COMPRAR BENS E 'ATÉ PAGAR UMA DÍVIDA' COM NOVO EMPRÉSTIMO

Presidente postou vídeo nas redes sociais para falar sobre lançamento do programa
Por O GLOBO — Brasília



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em evento em Brasília — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva usou as redes sociais para fazer propaganda do programa de crédito consignado para trabalhadores do setor privado. O empréstimo começou a ser oferecido nas plataformas do governo nesta sexta-feira.

— Você pensou que era fake news quando na semana passada nós avisamos que a partir do dia 21 você iria ter direito a empréstimo com juros mais baratos? Você que é trabalhador CLT, ou empregado do MEI, empregado ou empregada doméstica ou trabalhador rural, fique sabendo o seguinte: o crédito do trabalhador já está disponível a partir de hoje na sua carteira de trabalho digital. É um crédito a juros baixo para você fazer aquela reforma, comprar uma geladeira, trocar a televisão ou fazer o que você quiser. Ou até pagar uma dívida que você tem que tem um juros mais alto. Você pode resolver grande parte dos seus problemas — afirma Lula, no vídeo.

O novo modelo do crédito consignado para trabalhadores do setor privado, chamado de Crédito do Trabalhador, deverá entrar em operação nesta sexta-feira, dia 21, mas apenas para novos contratos. A operação será realizada por etapas. A linha de crédito é destinada a todos os empregados com carteira assinada, um universo de 47 milhões de pessoas, além de microempreendedores individuais (MEI).

Para quem já tem consignado ativo, será possível fazer a migração para o novo modelo a partir de 25 de abril dentro da mesma instituição financeira. Já a portabilidade entre os bancos ocorrerá a partir do dia 6 de junho.

O empréstimo consignado permite o desconto das mensalidades diretamente na folha de pagamento, o que reduz o risco de inadimplência para os bancos e permite uma taxa de juros mais baixa. O problema, porém, é que, no modelo atual, poucos trabalhadores com carteira assinada têm acesso à modalidade.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/03/2025

MARINA SILVA PREVÊ REUNIÃO COM SILVEIRA E IBAMA SOBRE MARGEM EQUATORIAL APÓS VIAGEM DE LULA AO JAPÃO

Após tensão entre ministérios, reunião abordará impasse no licenciamento
Por Bruna Lessa — Brasília



Marina Silva, Ministra do Meio Ambiente — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, afirmou que a reunião com o colega de Esplanada Alexandre Silveira, de Minas e Energia, e o Ibama para discutir o licenciamento para perfuração da Margem Equatorial, ocorrerá após sua viagem ao Japão, onde acompanha o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Silveira solicitou reunião com o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, para discutir o pedido da Petrobras para exploração. Marina, porém, também vai participar.

— Já foi até dada uma data, quando eu voltar do Japão haverá uma audiência entre os ministros com a presença do Ibama — afirmou Silva.

O ministro de Minas e Energia tem reclamado do que considera uma demora para marcar a reunião. Ontem, Silveira sugeriu faltar “coragem” de Agostinho para tomar uma decisão sobre o pedido da Petrobras para explorar a bacia da Foz do Amazonas, numa área a 500 quilômetros do leito do rio. O objetivo da estatal é perfurar na costa do Amapá, a cerca de 160 Km de Oiapoque.

Servidores do Ibama reagiram às declarações de Silveira, classificando-as como "tentativa de constrangimento institucional" e "desrespeito às normas ambientais".

Em 2023, o Ibama negou um pedido da Petrobras para perfuração na região, alegando riscos ambientais. Marina Silva tem dito que o Ibama atua de forma técnica e segue critérios rigorosos para avaliar a viabilidade ambiental dos projetos.

O recurso da Petrobras contra a negativa do Ibama ainda está em análise. Técnicos do órgão, no entanto, mantêm a posição de que não há justificativa para reverter a decisão. A Margem Equatorial, que se estende do Rio Grande do Norte ao Amapá, pode conter até 30 bilhões de barris de petróleo, sendo considerada estratégica para a Petrobras, especialmente após descobertas na Guiana e no Suriname.

Nos bastidores do governo, há preocupação com o impacto dessa decisão na COP30, que será realizada em novembro, em Belém. Ministros como Waldez Góes (Integração), Rui Costa (Casa Civil) e o próprio Silveira defendem que a licença seja concedida antes do evento, para evitar protestos e repercussões negativas na conferência climática da ONU.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/03/2025

MARGEM EQUATORIAL: AMBIENTALISTAS CONDENAM PRESSÃO E ACREDITAM QUE PRESIDENTE DO IBAMA MANTERÁ NEGATIVA DE TÉCNICOS

Por Luciana Casemiro

A escalada das pressões do ministro das Minas e Energia, Alexandre Silveira, sobre o Ibama para a liberação da exploração da Margem Equatorial preocupa especialistas. Atropelar o posicionamento institucional não apenas gera mal estar, como fragiliza as instituições e os processos técnicos do poder público, sobretudo numa função tão importante e cara ao Brasil, como é a proteção ambiental, diz Rarisson Sampaio, porta-voz do Greenpeace Brasil. Guilherme Syrkis, diretor-executivo do

Centro Clima no Brasil, teme que se repita o que se viu no passado no processo de liberação de Belo Monte:

- Caíram três presidentes do Ibama até que um foi contra a equipe técnica e autorizou a instalação de Belo Monte. O resultado a gente conhece.



A exploração de petróleo na Margem Equatorial, próximo a Foz do Amazonas, tem causado estresse entre o ministro de Minas e Energia e o Ibama — Foto: Reprodução / Google maps

A expectativa de Sampaio e Syrkis é que o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, negue à Petrobras a exploração na Foz do Amazonas, seguindo o parecer dos técnicos.

Na verdade, é o que se espera de sua função. A considerar a posição do corpo técnico, espera-se que o presidente do Ibama decida pelo indeferimento do pedido, determinando o seu arquivamento. A decisão precisa ser terminativa para este processo. Já temos um parecer e ele foi negativo. O que se está a fazer é um prolongamento indevido de um processo que há muito deveria ter sido arquivado. À Petrobras ainda cabe o direito de voltar à estaca zero e iniciar um novo processo, o qual passará por uma nova análise do Ibama, refazendo toda a avaliação de impacto - diz porta-voz do Greenpeace.

Syrkis diz que as críticas de morosidade do Ibama são equivocadas e lembra que o projeto de exploração na Foz do Amazonas não andou sequer na gestão de Jair Bolsonaro, na qual a ordem do ministro do Meio Ambiente era passar a boiada. Ele pondera que a relação e Ibama e Petrobras é intensa e que nesse meio tempo, a equipe técnica não esteve parada e muitas liberações foram concedidas. O argumento de que, por enquanto, a liberação é apenas para estudo, também não é adequado, diz:

- Em primeiro lugar, é preciso entender que o local onde a Petrobras pleiteia explorar é uma área de grande biodiversidade e ainda pouco estudada. Há outras áreas na Margem Equatorial que a exploração foi liberada pelo Ibama. Essa área da Foz do Amazonas é mesmo muito delicada, ade Barreirinhas é ainda mais. Se liberar para a estudo sem fazer a Avaliação Ambiental Estratégica e for encontrado petróleo, a gente sabe que depois vai ser muito mais complicado segurar. O Ibama precisa ter 100% de certeza por isso precisa Avaliação Ambiental Estratégica que hoje o MME absurdamente não exige.

Na avaliação do porta-voz do Greenpeace, uma decisão que vá contra a análise técnica do Ibama é extremamente negativa em qualquer momento. Porém, em um ano decisivo para o avanço do compromisso climático global, quando o Brasil sedia a COP 30, em plena Amazônia, o impacto será ainda pior.

-Corremos o risco de reforçar a mensagem errada de que ainda podemos explorar petróleo. Não é isso o que se espera de um país que seja seriamente comprometido com a redução das emissões globais. O Brasil não pode olhar apenas para o seu contexto doméstico. Podemos e devemos investir em soluções e não em uma economia ultrapassada. A decisão correta já foi apontada pelo corpo técnico do Ibama: negar o pedido e arquivar o processo. O Brasil e, principalmente, a Amazônia devem olhar para uma economia sem petróleo, olhando para as soluções renováveis e baseadas na natureza.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 21/03/2025

O DESERTO DE FERNANDO HADDAD APÓS APRESENTAR A REFORMA DO IMPOSTO DE RENDA

Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, terá uma missão dupla após o governo encaminhar ao Congresso o projeto de lei que isenta de Imposto de Renda (IR) salários mensais de até R\$ 5 mil. Ele terá de evitar que a fatura para os cofres públicos aumente, um exercício corriqueiro da classe parlamentar, e que seja reduzida a compensação para viabilizar a proposta que agrada aos contribuintes.

Trata-se de uma tarefa desafiadora. O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), indicou que a isenção do IR, promessa de campanha do presidente Lula, deverá passar por mudanças. Um dos pontos que fizeram deputados e senadores torcerem o nariz foi a proposta de estipular um imposto mínimo para alta renda de 10% para ganhos acima de R\$ 1,2 milhão por ano. Mas qual é, afinal, a definição de alta renda? A proposta de cobrar imposto sobre dividendos remetidos ao exterior também encontra resistência.

Sabendo que enfrentaria o funil do Congresso, a equipe econômica usou a velha tática da política de deixar uma margem de gordura no projeto para ser cortada sem prejudicar o objetivo final do governo. Na prática, se os parlamentares enxugarem em R\$ 8 bilhões o custo total da proposta, Haddad não perderá o sono.

Há, contudo, outros motivos que podem gerar uma insônia para o ministro da Fazenda. A Receita Federal já disse ao Congresso que o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse) — criado na pandemia para socorrer o setor de eventos com isenção de impostos — deve chegar ao fim deste mês, pois atingirá o teto de R\$ 15 bilhões de custo. Esse valor foi estabelecido pelos próprios parlamentares — que agora querem negociar com a equipe econômica uma transição menos abrupta, o que pode significar menos receitas para o governo cumprir a meta neste ano.

Outra frente de batalha de Haddad envolve o combate a fraudes no Benefício de Prestação Continuada (BPC), que pode gerar uma economia de ao menos R\$ 2 bilhões. Até agora, porém, o governo não conseguiu editar um decreto para regulamentar essa fiscalização, um passo que parecia simples de ser dado. O motivo do entrave é tragicômico: versões prévias do documento indicavam até um aumento dos gastos com o BPC, pois abriam muitas exceções, segundo alerta de integrantes da Fazenda e do Planejamento. Diante dessa confusão, o tema está estagnado na mesa dos técnicos.

Não fosse o bastante, o Orçamento aprovado ontem também tem lacunas que vão precisar ser corrigidas ao longo do ano, como previsões otimistas demais para receitas e despesas obrigatórias. Em um primeiro momento, isso evita cortes de investimentos. Depois, porém, a equipe econômica terá que atuar para não deixar a meta de déficit zero e o arcabouço fiscal serem descumpridos. Com esse cenário, novas medidas legislativas de corte de gastos neste ano estão longe do horizonte.

Quando perdeu a batalha interna no governo em novembro e acabou anunciando a nova faixa de isenção do IR junto com as medidas de cortes de gastos, Haddad avisou a Lula: essa mistura de temas faria o dólar subir acima de R\$ 6. Foi o que acabou acontecendo, pois a moeda americana atingiu recordes, ficando semanas nesse patamar. Agora, resta a dúvida se os alertas do chefe da equipe econômica serão ouvidos ou se novas manobras com impacto fiscal irão prejudicar ainda mais o governo ao longo do ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 21/03/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'BC DEVE AUMENTAR SELIC EM 0,5 PONTO EM MAIO E ENCERRAR CICLO DE APERTO', DIZ SERRANO DO BMG

Ainda está por vir muito do efeito da alta de juros sobre a atividade, que já dá sinais de desaceleração, diz o economista-chefe do banco

Por Francisco Carlos de Assis (Broadcast)



Entrevista com Flávio Serrano - Economista-chefe do Banco Bmg

'O economista-chefe do Banco Bmg, Flávio Serrano, entende que o ciclo de aperto monetário está perto do fim. Ele prevê que o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) elevará a Selic em 0,5 ponto percentual em maio, finalizando a sequência de aumentos da taxa de juros.

De acordo com o economista, o BC considera que as ações de política monetária agem na economia com defasagem de 12 a 18 meses, e ainda está por vir muito do efeito da alta de juros sobre a atividade, que já dá sinais de desaceleração.

O diferencial de juros, que provavelmente aumentará se o Federal Reserve (Fed, o banco central dos Estados Unidos) reduzir sua taxa de juros, e a expectativa de uma safra agrícola recorde, que deve aumentar as exportações de grãos e valorizar o real, contribuem para essa visão, segundo Serrano. Isso pode desacelerar a inflação.

Que leitura você fez do comunicado do Copom?

Não diferiu muito do que a gente esperava. Havia dois pontos de dúvidas em termos analíticos. A questão da assimetria do balanço de riscos e a da comunicação prospectiva, os próximos passos da política monetária. Tinha gente achando que seria deixado totalmente em aberto, não seria sinalizado. E tinha gente, como nós, que esperava sinalização de extensão do ciclo com ajuste de menor magnitude. Manteve a assimetria do balanço de riscos e sinalizou com ajuste de menor magnitude.

E em termos da precificação do mercado?

O comunicado veio compatível com a precificação do mercado, que já havia colocado 0,50 ponto percentual de aumento para a próxima reunião como o mais provável.

É o que vocês do Bmg acreditam que vai acontecer?

Sim. Espero ao menos 0,50 ponto na reunião de maio. Em junho, acho que não terá aumento. E nesse comunicado há um ponto que reforça a percepção de que o ciclo monetário está próximo do final.

Por quê?

Porque o BC já falava das incertezas inerentes às defasagens temporais das ações de política monetária. Qualquer ação de política monetária demora de 12 a 18 meses para afetar a economia. Houve 3 pontos percentuais de aumento da Selic (desde dezembro) e o mais provável é que a taxa bata nos 14,75%.



'Vemos uma melhora da inflação de alimentos, mas mais importante é que estamos vendo também uma melhora na inflação do setor de serviços', diz Serrano
Foto: Divulgação/Flávio Serrano

Sabe-se que 14,75% de juro não trará a inflação para a meta. Mesmo assim acha que as altas devem parar?

Serrano: Sim, porque o BC vai absorver informações que gerarão confiança em relação à desaceleração da atividade. Ele já destacou

que há um movimento neste sentido, ainda que incipiente. Esse processo, lá na frente, vai gerar também o arrefecimento da inflação. Quando formos para a próxima reunião do Copom, o horizonte relevante do BC já vai ser o quarto trimestre de 2026, e não mais o terceiro. À medida que o tempo for passando, a gente vai ter o reforço do cenário de convergência na inflação para mais próximo de 3%. Atingir esse centro de meta no terceiro trimestre de 2026 não dá mais.

Mas o câmbio está valorizando, isso não ajuda no combate à inflação?

É claro que o câmbio pode continuar valorizando, que podemos ter um choque positivo de preços de alimentos e outras coisas que influenciam a inflação. Mas tem também a questão da defasagem e das incertezas de que os preços chegarão ao nível que a gente acha com a Selic por volta de 15%. Mesmo que isso esteja errado, de julho não deve passar, será o fim do ciclo.

Estamos sob uma forte pressão de alimentos, mas é esperada uma safra recorde.

Tivemos alguns problemas mais localizados como a carne no ano passado, o café, mais recentemente, e efeitos sazonais como os preços dos ovos. Mas a expectativa é de que a dinâmica de preços de alimentos seja melhor. A gente espera que, com a safra agrícola mais forte, com a passagem desses primeiros quatro meses do ano, mais complicados em termos de preços de alimentos, as coisas melhorem um pouco.

E inflação não é feita apenas de alimentos, correto?

O mais importante é fazer o combate quando o choque começa a virar inflação via serviços, por exemplo, e via piora das expectativas de inflação. E é isso que está acontecendo. Vemos uma melhora da inflação de alimentos, mas mais importante é que estamos vendo também uma melhora na inflação do setor de serviços. Isso é bom porque a inflação de serviços tem um componente de inércia muito forte.

Olhando para frente, como vê a economia se comportando?

Vejo a economia desacelerando, alguma piora na dinâmica do mercado de trabalho, com o Caged (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados) menos forte e o desemprego subindo. E esse cenário acaba ajudando um pouco a inflação de serviços. Por isso a gente espera, ao longo de 2025, alguma descompressão da inflação de serviços. Mas a descompressão maior será no ano que vem.

Por quê?

Porque tem essa inércia toda, herdada da inflação alta de agora, dos choques absorvidos e até mesmo da expectativa de inflação, que está sendo ancorada.

“Mesmo que a gente venha a sofrer algum impacto do tarifaço, será modesto frente ao tamanho da balança e a nossa maior dependência em relação à economia chinesa.”

Quais são as projeções de vocês para o PIB este ano?

Projetamos crescimento de 2% do PIB este ano. Mas o importante não é o número em si. O ponto é a desaceleração da demanda doméstica. No ano passado, a gente cresceu 3,4%, mas com a demanda doméstica crescendo entre 5% e 6,1%. Este ano acho que vamos crescer 2%, mas o agronegócio vai puxar a economia.



Quanto espera de crescimento para o agro este ano?

Pre vemos crescimento de mais de 7% para o PIB Agrícola.

Quer dizer, está se trocando um crescimento puxado por demanda por um crescimento pela oferta.

É isso. A gente espera que a demanda doméstica desacelere. É importante, ela vai crescer abaixo do PIB. A composição do crescimento vai ser uma solução para a inflação.

E, para a inflação, qual a sua previsão?

5,4% para este ano e 4% para o ano que vem. Mesmo em 2026 a inflação vai estar acima do centro da meta. Tem alguns fatores que podem ajudar.

A taxa de câmbio é um destes vetores?

A taxa de câmbio pode continuar se valorizando se a gente continuar com esse ambiente mais favorável e afetar principalmente a inflação dos comercializáveis.

Arriscaria uma previsão para o dólar?

R\$ 5,60 no final do ano. É uma projeção que não alterei porque havia uma visão de que o real poderia se valorizar. Deve ficar nesta faixa porque a balança comercial deve ajudar num maior ingresso de dólares e o diferencial de juros deve continuar bastante elevado ao longo do ano.

O fato de o Fed ter mantido o juro nos Estados Unidos e o Copom ter elevado a Selic ajuda o câmbio?

Sim, mas não é só isso. O diferencial de juros é importante, mas também há uma questão de expectativas. O que a gente viu na quarta-feira foi o mercado interpretando a decisão do Fed de manter a taxa de juros. O mais importante é que ele vai poder voltar a cortar e a gente ainda está num ciclo de terminar o processo de aperto monetário. Esse diferencial vai abrir ainda mais. Não é só a decisão em si de o Fed ficar parado e o Copom subir.

Qual a sua previsão para o saldo comercial deste ano?

US\$ 82 bilhões.

Mesmo com as tarifas do Trump?

O que posso dizer é que o Brasil tem pouca representatividade na balança comercial norte-americana. Tende a ficar um pouco mais isolado das tarifas. Para o Brasil, os Estados Unidos são importantes na exportação de bens manufaturados, e nós importamos mais que exportamos para eles. Mesmo que a gente venha a sofrer algum impacto do tarifaço, será modesto frente ao tamanho da balança e a nossa maior dependência em relação à economia chinesa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2025

CHINA ESTÁ COM POUCO DINHEIRO E LÍDERES FICAM EM SITUAÇÃO DIFÍCIL PARA ENFRENTAR TRUMP

Receitas fiscais do país asiático caíram, deixando o governo com menos recursos para ajudar consumidores ou exportadores enquanto Pequim se prepara para as tarifas dos EUA

Por Keith Bradsher (The New York Times)

No mais recente orçamento do governo da China, alguns números se somam a uma tendência alarmante. A receita tributária está caindo. Esse declínio significa que o governo nacional da China tem menos dinheiro para enfrentar os graves desafios econômicos do país, incluindo a quebra do mercado imobiliário e a quase falência de centenas de governos locais.

A fraca arrecadação de impostos também coloca os líderes chineses em uma situação difícil ao enfrentarem o presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, que impôs tarifas de 20% sobre os produtos da China e ameaçou aplicar mais taxas. Pequim tem menos dinheiro disponível para

auxiliar os setores de exportação que estão impulsionando o crescimento econômico, mas que podem ser prejudicados pelas tarifas.

A queda na arrecadação de impostos deixa os líderes da China em uma posição pouco familiar. Até os últimos anos, a China desfrutava de uma receita robusta, que era usada para investir em infraestrutura, em um rápido desenvolvimento militar e em amplos subsídios industriais. Mesmo com a desaceleração gradual do crescimento econômico nos últimos 12 anos, reduzindo os gastos dos consumidores, a receita tributária manteve-se relativamente estável até recentemente.



Orçamento da China para 2025, divulgado pelo Ministério das Finanças em 5 de março, sugere que governo nacional pode não ter dinheiro para gastar mais Foto: Andy Wong/AP

Ela caiu mais do que nunca no ano passado. E as duas únicas quedas anteriores nas últimas décadas ocorreram em circunstâncias especiais: em 2020, a China impôs um lockdown pandêmico essencialmente nacional por alguns meses e, em 2022, Xangai passou por um lockdown de dois meses.

O declínio da receita tributária da China agora tem várias causas. Uma das principais é a deflação — um amplo declínio nos preços. As empresas e agora o governo chinês estão com menos dinheiro para fazer os pagamentos mensais de suas dívidas.

Desde setembro, as autoridades chinesas prometeram várias vezes que estavam prestes a fazer o que praticamente todos os economistas estrangeiros e chineses recomendam: gastar mais dinheiro para ajudar os consumidores sitiados do país com medidas como pensões mais altas, melhores benefícios médicos, mais seguro-desemprego ou vales para restaurantes. Porém, repetidamente, inclusive no domingo, eles apresentaram programas ambiciosos sem fornecer mais do que uma pequena quantidade de gastos extras.

A explicação usual para a frugalidade está na oposição de longa data de Xi Jinping, o principal líder da China, que alertou em um discurso em 2021 que a China “não deve ter objetivos muito altos ou exagerar na previdência social e evitar a armadilha do assistencialismo que gera ociosidade”.

Mas o orçamento da China para 2025, divulgado pelo Ministério das Finanças em 5 de março, sugere uma explicação diferente: o governo nacional pode não ter o dinheiro. Apesar do recorde de empréstimos, seria difícil encontrar o dinheiro necessário para estimular o consumo.

A receita tributária geral caiu 3,4% no ano passado. Isso pode não parecer muito. Mas é uma divergência considerável em relação à economia geral, que, segundo as estatísticas oficiais, cresceu 5% antes de ser ajustada pela deflação.

A queda da receita tributária significa que os déficits orçamentários da China estão aumentando, não por causa dos gastos extras do governo para ajudar a economia, mas porque há menos dinheiro entrando no caixa. O problema vem se agravando há anos nos governos locais, que têm receitas cada vez menores com a venda de terras públicas, e se espalhou para o governo nacional.

A Fitch Ratings calcula que a receita geral para os governos nacional e local — incluindo impostos e vendas de terrenos — totalizou 29% da produção da economia até 2018. Mas o orçamento deste ano indica que a receita geral será de apenas 21,1% da economia em 2025.

Aproximadamente metade do declínio vem da queda na receita das vendas de terrenos, um problema bem documentado relacionado ao colapso do mercado imobiliário, mas o restante vem da fraqueza da receita tributária, um problema novo.

Isso resulta em uma enorme soma de dinheiro. Se a receita geral tivesse acompanhado o ritmo da economia nos últimos sete anos, o governo chinês teria mais US\$ 1,5 trilhão para gastar em 2025.

A China anunciou este mês que permitiria que sua meta oficial para o déficit orçamentário aumentasse para 4% este ano, após tentar mantê-lo próximo a 3% desde a crise financeira global em 2009. Mas os analistas afirmam que o déficit real já é muito maior, porque a China está contabilizando discretamente uma grande quantidade de empréstimos de longo prazo como se fossem receitas fiscais.

Comparando os gastos apenas com a receita real, sem os empréstimos, o orçamento do Ministério das Finanças mostra um déficit equivalente a quase 9% da economia. Em 2018, foi de apenas 3,2%.

“Os déficits são bastante altos e a dívida está aumentando rapidamente, portanto, eles enfrentam desafios fiscais”, disse Jeremy Zook, diretor de classificações soberanas da Ásia e do Pacífico na Fitch.

Os maiores impostos na China são os impostos sobre valor agregado, uma espécie de imposto sobre vendas que o governo cobra em praticamente todas as transações, de aluguel a geladeiras. No ano passado, a receita dos impostos sobre valor agregado ficou aquém das expectativas em 7,9%.

A palavra “deflação” é proibida em documentos oficiais chineses, portanto, o ministério apresentou uma explicação eufemística: “Essa queda deveu-se principalmente ao fato de que os preços ao produtor foram menores do que o esperado”.

Os preços ao produtor, essencialmente os preços no atacado calculados à medida que as mercadorias saem das fábricas e fazendas, caíram 2,3% na China no ano passado.

A receita dos impostos sobre valor agregado começou a se enfraquecer em 2018. Foi quando o governo reduziu drasticamente esses impostos para os exportadores para ajudá-los a compensar o impacto das tarifas impostas pelo presidente Trump em seu primeiro mandato.

O custo dessa redução de impostos disparou desde então, pois as exportações da China aumentaram, produzindo um superávit comercial de quase US\$ 1 trilhão no ano passado, mesmo com o restante da economia estagnada.

Outro problema está na queda dos salários e no aumento das demissões, especialmente durante o segundo semestre do ano passado. Os impostos de renda cobrados de pessoas físicas ficaram 7,5% abaixo das expectativas no ano passado, informou o Ministério da Fazenda em seu orçamento.

As tarifas elevadas impostas pela própria China sobre as importações são outra grande fonte de receita. Mas, como perderam grande parte de suas economias com a quebra do mercado imobiliário, os consumidores chineses reduziram as compras de produtos importados, como bolsas e perfumes, enquanto os preços de muitos produtos importados caíram. Portanto, a receita dos impostos alfandegários ficou 9,2% abaixo das previsões no ano passado, informou o Ministério das Finanças.

O quadro financeiro deste ano pode ser ainda pior do que o previsto no orçamento. O orçamento do Ministério da Fazenda repetiu muitas das mesmas suposições otimistas sobre a receita tributária e o desempenho econômico geral que foram feitas no ano passado.

Os governos do Ocidente obtêm receitas consideráveis de impostos sobre ganhos de investimentos, heranças e imóveis. Mas a China não tem impostos sobre ganhos de investimentos ou heranças e quase nenhum sobre imóveis.

A falta generalizada de impostos sobre imóveis está na raiz de outro problema: os governos locais da China também estão ficando sem dinheiro. Até recentemente, eles obtinham até 80% de suas receitas com a venda de terrenos para incorporadoras imobiliárias.

No entanto, essas vendas despencaram desde o início da crise imobiliária em 2021, o que reduziu a demanda por novos apartamentos e levou muitas incorporadoras à falência.

Os governos locais são responsáveis pela maioria das pensões, benefícios médicos e outros gastos sociais na China.

O governo nacional tem vendido títulos adicionais para arrecadar dinheiro para socorrer os governos locais mais fracos, muitos dos quais estão atrasados em suas dívidas. O governo nacional pediu que os governos locais aumentassem os gastos sociais, mas, com pouco dinheiro, ofereceu pouca assistência financeira.

E não é provável que haja novos impostos, de acordo com Jia Kang, um diretor de pesquisa aposentado do Ministério das Finanças e ainda uma das vozes mais influentes da China sobre política tributária. Ele disse em uma entrevista que a oposição pública aos impostos sobre herança é forte, enquanto os impostos sobre ganhos de investimentos ou imóveis prejudicariam as ações ou o mercado imobiliário.

Um fator que não está causando os desafios tributários da China é a fraude ou a evasão fiscal, disse Jia. Os procedimentos para verificação de pagamentos tornaram-se muito detalhados, disse ele. “É difícil trapacear nesse sistema.”

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

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2025

SILVEIRA DEFENDE ‘ARCO DO SETOR ELÉTRICO’ COM PAÍSES VIZINHOS E CITA GUIANA E VENEZUELA

Em outra frente, o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) estuda viabilizar a importação de energia elétrica da Venezuela, governada pelo ditador Nicolás Maduro

Por Renan Monteiro (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, voltou a defender nesta sexta-feira, 21, a integração energética na América do Sul e mencionou a necessidade de “arco do setor elétrico” com países vizinhos. Ele citou especificamente Guiana e Venezuela. “Essas medidas de integração é que fazem com que muitas vezes consigamos manter a bandeira verde em momentos inclusive de escassez hídrica”, afirmou o ministro em conversa com jornalistas em Roraima.

Silveira fez visita às obras da Linha de Transmissão (LT) Tucuruí 500 kV, em Roraima, nesta sexta-feira. Ele também mencionou que o Brasil intensificou a exportação de energia elétrica para a Argentina e para o Uruguai.

Em outra frente, Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) estuda viabilizar a importação de energia elétrica da Venezuela, governada pelo ditador Nicolás Maduro, ao verificar que seria a alternativa mais econômica para os consumidores.



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira
Foto: Ricardo Botelho/MME

Segundo o ONS, a depender da carga, é esperado um benefício econômico de até R\$ 500 mil por dia com a importação de até 15 MW do sistema venezuelano, ao valor de R\$ 1.096,11 por megawatt hora, considerando também os efeitos dessa operação na substituição de usinas mais caras.

A importação da energia, segundo o MME, busca reduzir o peso da Conta de Consumo de Combustíveis (CCC) na tarifa do consumidor. Esse encargo é pago para subsidiar os custos anuais de geração e áreas não integradas ao Sistema Interligados Nacional (SIN).

A infraestrutura venezuelana para possibilitar a operação ainda precisa de ajustes, especificamente na linha de transmissão de energia Boa Vista — Santa Elena, que liga a Venezuela ao estado de Roraima. O ONS está realizando testes.

“Os testes estão sendo feitos, é pouca a energia que ainda está vindo, porque tem que vir com total segurança. Isso é fundamental para ser destacado. O mais importante é a segurança, a energia cara é aquela que não tem” declarou Silveira hoje.

O ministro de Minas e Energia afirmou ainda que as obras do linhão de transmissão que liga Manaus a Boa Vista, e conecta o estado de Roraima ao Sistema Interligado Nacional (SIN), devem ser finalizadas até o fim do ano. O Linhão Manaus-Boa Vista conta com 80% das obras concluídas. O investimento total é de R\$ 2,6 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 21/03/2025

GERAÇÃO DISTRIBUÍDA DE ENERGIA SOLAR ULTRAPASSA MARCA DE 5 MILHÕES DE IMÓVEIS NO BRASIL

Energia é gerada pelos próprios consumidores perto do local de consumo, por meio de painéis em telhados e pequenos terrenos; energia solar é a segunda maior fonte do País

Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - A chamada geração distribuída de energia solar chegou à marca de 5 milhões de imóveis, aponta um levantamento da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica, a Absolar. Trata-se da energia gerada pelos próprios consumidores perto do local de consumo, por meio de painéis em telhados e pequenos terrenos.

Com isso, a modalidade chegou a 37,4 GW de potência instalada no País, detalhou a Absolar. Considerando, também, a capacidade de grandes usinas fotovoltaicas conectadas no Sistema Interligado Nacional (SIN), de 17,6 GW, a fonte solar alcançou 55 GW no Brasil. Isso representa 22,2% da matriz elétrica brasileira (250 GW), o que lhe confere a posição de segunda maior fonte do País, atrás da hidrelétrica (44,6%) e à frente da eólica (13,4%).

Pelo balanço da Absolar, a geração fotovoltaica já evitou a emissão de cerca de 66,6 milhões de toneladas de CO₂ na geração de eletricidade, contribuindo para a transição energética no Brasil. Desde 2012, o setor teria trazido para o País mais de R\$ 251,1 bilhões em investimentos novos, 1,6 milhão de empregos, e contribuído com mais de R\$ 78 bilhões em arrecadação aos cofres públicos.



Entre janeiro e março, foram instalados mais de 147 mil sistemas solares pelos consumidores brasileiros Foto: Dusan Petkovic/Adobe Stock

Perfil

Entre as unidades consumidoras abastecidas pela geração distribuída, residências lideram o uso da tecnologia, com 69,2% do total de imóveis, seguidas pelos comércios (18,4%) e propriedades rurais (9,9%).

Entre os Estados, Minas Gerais aparece em primeiro no volume de unidades atendidas pela geração própria solar, com mais de 900 mil. Na sequência, estão São Paulo, com 756 mil, e Rio Grande do Sul, com 468 mil.

Entre janeiro e março, período marcado pela onda de calor extremo que elevou o consumo de energia, foram instalados mais de 147 mil sistemas solares pelos consumidores, que passaram a abastecer cerca de 228,7 mil imóveis, em total de 1,6 gigawatt (GW) adicionado, informou a entidade.

Obstáculos

Apesar do crescimento, o setor enfrenta gargalos apontados pela Absolar: falta de ressarcimento aos empreendedores pelos cortes compulsórios de geração renovável (curtailments), que traz “insegurança jurídica e maior percepção de risco”, e barreiras à conexão de pequenos sistemas de geração própria solar, sob a alegação de inversão de fluxo de potência, sem que haja estudos técnicos que comprovem as eventuais sobrecargas na rede.

Não fossem esses entraves, diz a Absolar, “o setor poderia contribuir ainda mais e atender volume maior de consumidores, de todos os perfis, que buscam economia, independência e autonomia”.

Espaço para crescer

Segundo a Absolar, a participação da geração própria solar ainda é de somente 5%, frente às 93,9 milhões de unidades consumidoras de energia elétrica no mercado cativo brasileiro.

“Com a queda de mais de 50% no preço dos painéis solares nos últimos dois anos, vivemos o melhor momento para se investir em sistemas fotovoltaicos em residências, empresas e propriedades rurais. E ainda há um enorme potencial de crescimento do uso da tecnologia fotovoltaica”, aponta no documento Ronaldo Koloszuk, presidente do Conselho de Administração da Absolar.

Segundo a entidade, ao aproximar a geração de eletricidade dos locais de consumo, a geração própria solar “reduz o uso da infraestrutura de transmissão, alivia a pressão sobre a operação e diminui as perdas em longas distâncias, o que contribui para a confiabilidade e segurança em momentos críticos”. Por outro lado, críticos do movimento apontam a intermitência inerente à fonte e a falta de maior acompanhamento e controle sobre a sua penetração.

A Absolar também defende a aprovação do Projeto de Lei nº 624/2023, que institui o Programa Renda Básica Energética (Rebe), para trazer soluções aos desafios enfrentados pela geração distribuída solar, como as alegações de inversão de fluxo de potência.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2025

‘NÃO HÁ LIMITE PARA INVESTIMENTOS NO BRASIL’, DIZ CEO DE PETROLEIRA FRANCESA

Executivo afirma que, em 2025, operação brasileira será a primeira em fluxo de caixa; além de petróleo, companhia tem negócios em energia renovável no País

Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)



Entrevista com Patrick Pouyanné - CEO da TotalEnergies

RIO - Entre as maiores empresas de energia do mundo, a francesa TotalEnergies encara o Brasil como praça estratégica, a ponto de seu presidente global, Patrick Pouyanné, afirmar não ter limites para investimentos no País. Há uma década no cargo, o francês de 61 anos falou com exclusividade ao Estadão/Broadcast em um hotel da Zona Sul do Rio de Janeiro.

Bem-humorado, disse ter voltado à cidade menos de seis meses depois da última visita em função do carnaval. Mas teve reuniões com o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, a quem apelou por baterias na geração renovável, e com

Magda Chambriard, presidente da Petrobras, companhia sócia em projetos de produção de petróleo do pré-sal.

Pouyanné diz que em 2025 a operação brasileira será a primeira da empresa em fluxo de caixa e afirma estar pronto para tomar mais riscos, tanto nos fósseis quanto em renováveis. A seguir, os melhores trechos da conversa:

Petroleiras frearam o ritmo de investimentos em energia renovável, mas a TotalEnergies tem mantido, por quê?

Estabelecemos uma estratégia em 2020 com dois pilares: óleo e gás e eletricidade. Ao contrário de alguns dos meus colegas, nós continuamos a desenvolver, investir e expandir a energia do petróleo. Em GNL somos a terceira maior empresa do mundo. Nunca dissemos que reduziríamos esse negócio como os outros disseram. Porque esse é o nosso ganha-pão. Depois, no segundo pilar, cerca de 70% dos elétrons que geramos são renováveis, mas também vêm a partir do gás. Porque a energia renovável é intermitente e o cliente não quer isso. Ele quer energia confiável 24 horas por dia, 7 dias por semana. Com esse mix ganhamos mais dinheiro.

Mais lucrativo...

Em 2024, tínhamos cerca de US\$ 20 bilhões em ativos (de eletricidade integrada) e lucrámos US\$ 2,5 bilhões, rentabilidade superior a 10%. Em 2025, o negócio de eletricidade será 10% do negócio de petróleo e gás, o que é significativo. Portanto, temos uma estratégia clara, que estamos tornando lucrativa. Não vejo porque mudar. Em energia, é muito importante manter o ritmo (do investimento). Amamos óleo e gás e gostamos de eletricidade. Vamos manter assim porque investimos a longo prazo.

O presidente da Shell no Brasil já disse que a última gota de petróleo da empresa sairá daqui. Isso vale para vocês?

Acho que não (risos). Talvez (a última gota) seja de Abu Dhabi para nós. Vejo mais 40 ou 50 anos de operação em Abu Dhabi. No Brasil a operação é em águas profundas. É enorme e temos orgulho disso. Algo que surpreendeu muito os investidores é que, em 2025, o país número um do portfólio em termos de fluxo de caixa será o Brasil. Mas em águas profundas você produz e tem um declínio mais acentuado. Não é como na Arábia Saudita e nos Emirados Árabes, onde há um longo platô de produção. Por isso, sou mais cauteloso (sobre essa última gota).



Chairman and CEO of TotalEnergies Patrick Pouyanné speaks during the Euronext 13th annual conference in Paris on March 18, 2025. (Photo by Thibaud MORITZ / AFP) Foto: Thibaud Moritz/THIBAUD MORITZ

Quais são os próximos passos da operação de O&G no Brasil?

Discuti isso com a Magda Chambriard. Hoje estamos desenvolvendo muitos ativos paralelamente (nos campos de) Mero, Sépia e Atapu. Mas devemos pensar no que vem a seguir. E voltamos para a exploração e tecnologia. Na exploração ainda há coisas a descobrir. Esse ano vamos perfurar um poço interessante com a Petrobras no verão, Água Marinha. E na tecnologia, o que acontece no Brasil é que tem muito petróleo e gás associado a muito CO₂. Encontramos petróleo com 30% de CO₂, 20% de CO₂. E o CO₂ não é muito bom. Não é ruim apenas para o planeta. Também é ruim em termos de corrosão de metais. Altos teores de CO₂ exigem metais muito caros para transporte do produto. E esse é um dos tópicos em que devemos trabalhar juntos. Se conseguirmos encontrar as tecnologias certas, poderemos ter um futuro muito longo no Brasil e aí, talvez, o meu colega da Shell esteja certo (risos).

O portfólio de O&G no Brasil está concentrado no pré-sal da Bacia de Santos. Cogita expandir para além do pré-sal?



Estou pressionando minha equipe de exploração, claro. O Brasil é importante. Temos 250 pessoas aqui espalhadas em algumas equipes de exploração, todas revisando oportunidades. Obtivemos algumas licenças para o Sul da Bacia de Santos no passado e temos algumas sísmicas, perfuramos na Bacia de Pelotas, mas do lado uruguaio. Então estamos olhando para isso. E há duas novas rodadas (leilões) chegando em 2025.

A TotalEnergies vai participar dos próximos leilões de área?

Na rodada de partilha da produção tenho certeza de que participaremos. Vi alguns itens e minhas equipes estão motivadas. Então iremos. Na outra, de concessão, eu não sei. Ainda preciso discutir com eles. O Brasil é importante e isso está claro. Na minha cabeça não há limite para investir no Brasil. Então é uma questão de oportunidade técnica. Confio nos meus geólogos e, se eles estão dispostos a explorar, nós nunca cortamos o orçamento de exploração. Desde que sou CEO, estamos gastando cerca de US\$ 1 bilhão por ano com exploração e mantenho esse orçamento.

Quais são os planos para a operação no pré-sal?

Estamos discutindo isso com a Petrobras. Mero é enorme. Desenvolvemos todo o seu Oeste. No início, perfuramos o Leste, que foi decepcionante. Então decidimos nos concentrar na parte ocidental, mais prolífica. Mas houve uma iniciativa muito boa do governo, uma lei recente, que nos permite estender os contratos de partilha. Isso muda muito as coisas. Teremos tempo suficiente e aí, talvez, a gente deva olhar para Mero Central e outras áreas que têm hidrocarbonetos. O que estava limitando nossos esforços de avaliação de exploração era a duração dos contratos.

Por que não têm uma grande operação de gás no Brasil?

Eu gostaria de ter, mas o problema é que todo gás que encontramos no Brasil tem muito CO₂. Fizemos duas grandes descobertas no ano passado, Ubaia e Marolo (no bloco C-M-541), muito grandes. Mas têm entre 20% e 30% de CO₂, e isso dificulta. Por isso falo de tecnologia. Para gás no Brasil, temos de ser criativos, inovadores. Precisamos desenvolver mais captura de carbono, armazenamento? Não sei. Com a Petrobras lançamos um projeto de US\$ 1,5 bilhão, o Hisep, que separa o CO₂ no fundo do mar e não o leva para o FPSO. Quando as pessoas falam em P&D, isso é P&D grande, que não tem em lugar nenhum do mundo. Se conseguirmos reinjetar CO₂ no reservatório sem levá-lo à superfície, resolveremos parte do problema. Então acredito que a resposta para desenvolver mais gás no Brasil é tecnologia.

O sr. disse, em setembro, que havia discussões comerciais para exploração na África com a Petrobras. Como está isso?

Petrobras se juntou a nós com participação de 10% em uma licença de exploração na África do Sul, próxima à fronteira com a Namíbia, no que chamamos de Bacia do Orange. Faremos essa campanha no ano que vem.

E na Namíbia?

Na Namíbia temos apenas duas licenças e já temos alguns parceiros. Então não vejo como, é uma questão de porcentagem. Mas estamos discutindo sobre outros países africanos (com a Petrobras). Magda está interessada em exploração. Então, como gostamos de desenvolver nossa parceria com a Petrobras, guardo isso em mente e, se tivermos oportunidades em outros países... Eles (Petrobras) têm boa expertise, conhecem a Bacia do Atlântico e nós somos fortes em Angola, por exemplo. Há um bom apetite da Petrobras, então, se virmos oportunidades, vamos propor a eles uma parceria, claro.

Em renováveis, o sr. fala muito em soluções integradas. Isso vale para o Brasil?

Sim. Estamos olhando para isso. Integração significa atuar em toda a cadeia: produzir eletricidade a partir de fontes renováveis ou plantas de gás, fazer a comercialização, ir até os clientes para fechar contratos. É o que fazemos no Brasil. Em breve devemos investir em baterias no Brasil, porque elas são úteis quando você tem muito vento para armazenar e depois entregar. Não temos usinas a gás por enquanto no Brasil, mas talvez tenhamos um dia. O mesmo vale para hidrelétricas. Estamos abertos. Porque o caminho para ganhar dinheiro é olhar para o diferente, estar presente ao longo da cadeia. No final talvez você ganhe alguns clientes, perca outros, mas é importante estar presente ao longo da cadeia. E aí se você não tem todos esses ativos, fica difícil ganhar dinheiro.

Como será esse investimento em baterias?

Ainda não fazemos isso aqui, mas acho que é o próximo passo. Pretendo tratar disso com o ministro de Minas e Energia (Alexandre Silveira) e estamos dispostos a discutir com os reguladores para estabelecer um bom caminho. É preciso encontrar uma maneira de incentivar a colocação de baterias, porque quando se coloca muita energia renovável na rede há um problema de estabilidade que leva a curtailments (cortes compulsórios na geração), que já são um problema no Brasil. Com as baterias, você resolve isso. É o que já fazemos na Alemanha, na Espanha e nos EUA. Então só uma questão de trazer essa experiência para o Brasil. Espero que não demore muito, porque significaria perda de dinheiro e os cortes já são prejudiciais a todos. Quero ser o primeiro a instalar baterias no Brasil.

Curtailment (corte compulsório) e preços baixos de energia são um problema para a estratégia no Brasil?

Por isso mencionei baterias. Os preços baixos estão aí. O que é difícil no Brasil é que você concorre com hidrelétricas que, em alguns anos, estão muito fortes e então os preços caem. Mas ao longo dos anos, você tem secas e os preços sobem. A estratégia é combinar PPAs (contratos de longo prazo) com clientes para garantir receitas. Mas estamos prontos para assumir mais riscos, e essa é uma discussão que temos com a Casa dos Ventos (TotalEnergies tem 34% da Casa dos Ventos). Por exemplo, ter um portfólio global, que poderia ser entre 70% e 80% coberto por PPAs e 20% ou 30% no mercado (livre). Porque gostamos disso e sabemos que podemos resistir. E aí, novamente, se pudéssemos ter algumas baterias no sistema, isso ajudaria a gerenciar os riscos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2025

TÉCNICOS DO GOVERNO LULA FAZEM NOVA REUNIÃO PARA NEGOCIAR TARIFAS COM OS EUA

É o segundo encontro desde o início da taxa de 25% sobre o aço e o alumínio produzidos no Brasil; governo tenta convencer americanos que sobretaxa vai ferir diretamente a indústria dos EUA

Por Sofia Aguiar (Broadcast)

BRASÍLIA - Técnicos dos ministérios de Relações Exteriores (MRE) e do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) fazem nesta sexta-feira, 21, uma nova reunião de negociação com os Estados Unidos para tentar amortecer as sobretaxas impostas por Donald Trump, que no Brasil já afetam produtores siderúrgicos. O encontro será realizado por videoconferência.

Esta será a segunda reunião desde que a tarifa de 25% sobre a importação de aço e alumínio pelos americanos passou a valer, medida que entrou em vigor no último dia 12.



De acordo com pessoas a par das conversas, a reunião desta sexta-feira deve seguir o perfil da semana passada e não deve ter encaminhamentos conclusivos. Por enquanto, a lógica brasileira é negociadora, uma vez que o Brasil vê argumentos consistentes para mostrar que, do ponto de vista do interesse da política externa de Trump e do setor privado americano, as tarifas sobre o aço brasileiro não são benéficas.

Maior parte da exportação brasileira de aço que chega em solo americano é de material semiacabado (placas) Foto: Elvira

Nascimento/Divulgação

O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva conseguiu abrir um canal de alto nível com os EUA no começo de março, quando o vice-presidente e ministro do Mdic, Geraldo Alckmin, fez uma

videoconferência com o secretário de Comércio do país, Howard Lutnick, e o chefe do USTR, Jamieson Greer.

O Brasil quer convencer os americanos que sobretaxar a produção siderúrgica local vai ferir diretamente a indústria estadunidense. Isso porque a maior parte da exportação brasileira que chega em solo americano é de material semiacabado (placas). Siderúrgicas locais não são autossuficientes na fabricação deste material e importam esse tipo de aço para finalização doméstica. Como a compra de outros países é imprescindível, especialistas apontam que a sobretaxa vai implicar aumento de custo para os produtores norte-americanos.

Por entender que tem argumentos consistentes, o governo brasileiro tem insistido que vai priorizar o diálogo com os Estados Unidos, podendo avançar para eventuais concessões em troca de um sinal verde de Trump. A aplicação de reciprocidade é vista como a última opção, acionada caso o processo negociador não dê resultados.

Trump tem se mostrado irredutível em estabelecer exceções para a tarifa do aço e do alumínio, postura diferente de seu primeiro mandato, quando aceitou um acordo de cotas de exportação pelo Brasil que evitou a sobretaxa sobre a siderurgia local em 2018. “Não vamos ceder”, disse o republicano à imprensa local na semana passada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2025

GRUPO CCR É REBATIZADO DE MOTIVA, MUDA IDENTIDADE VISUAL E GANHA NOVO CÓDIGO NA B3

Processo de troca da marca, que começará no fim de abril, terá duração total de dois anos; mudanças buscam refletir evolução da empresa nas últimas décadas, segundo comunicado

Por Elisa Calmon (Broadcast)

O Grupo CCR vai ser rebatizado e repaginado em abril. Motiva é o novo nome da concessionária de rodovias, mobilidade urbana e aeroportos. A identidade visual, assim como o ticker (código de negociação) na B3, também passarão por mudanças. O processo será submetido à aprovação em Assembleia Geral dos Acionistas marcada para 23 de abril. Com o aval, a nova marca passa a valer no dia seguinte.

As mudanças buscam refletir a evolução da empresa nas últimas décadas, segundo comunicado divulgado pelo grupo. A companhia, que surgiu há 25 anos como uma concessionária de rodovias, hoje é considerada uma das principais operadoras de infraestrutura da América Latina, com um portfólio que inclui também trens, metrô e terminais aeroportuários.

O processo de troca da marca terá duração total de dois anos. A mudança começará no fim de abril pelos principais escritórios da companhia. Ainda em maio, ganhará um novo ticker na B3, que não foi divulgado pela companhia. Nos meses seguintes, se estenderá progressivamente às concessionárias. As últimas unidades receberão a nova marca ao longo de 2026.



Na nova identidade visual, as cores cinza e vermelho bordô da marca do Grupo CCR darão lugar ao anil Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Repaginada

A palavra Motiva tem origem no latim “motivus” significa “aquilo que move” ou “o que causa movimento”. “Motiva é acima de tudo um compromisso com os nossos clientes, pessoas e acionistas. Uma marca que respeita sua história, mas que se projeta para o futuro, representando uma empresa que quer ser mais humanizada, próxima do



cliente, tecnológica e sustentável”, afirma o CEO do Grupo, Miguel Setas.

Na nova identidade visual, as cores cinza e vermelho bordô da marca do Grupo CCR deram lugar ao anil. Do ponto de vista de arquitetura de marca, a companhia passa a abrigar todas as empresas sob uma única marca. Atualmente, as plataformas possuem diferentes nomes, como CCR Mobilidade e CCR Rodovias, por exemplo.

Operação

Até o fim do primeiro semestre, a concessionária terá 4,4 mil quilômetros de rodovias sob concessão. As estradas cruzam os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Mato Grosso do Sul.

Em Mobilidade Urbana, é o maior operador privado de trilhos da América Latina e o sétimo do mundo. Na área de aeroportos, ocupa a terceira posição no mercado brasileiro, operando 17 terminais nas regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste. A lista inclui ainda outros três no Equador, em Curaçao e na Costa Rica.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 21/03/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

IDEIA DE QUE TRUMP VAI UNIR A EUROPA PARECE PREMATURA

Ainda não se sabe do que os cidadãos europeus estão dispostos a abrir mão para assegurar o rearmamento do continente

Por Janan Ganesh — Financial Times

A inocência daquele verão é algo tocante de lembrar hoje. Em um passado muito distante chamado 2024, quando o Reino Unido elegeu um governo trabalhista, otimistas defendiam a hipótese de que o cenário do país era animador. O presidente da França, Emmanuel Macron, enfrentava problemas orçamentários e a Alemanha tinha uma recessão, portanto o Reino Unido lhes parecia um porto relativamente seguro (como se só existissem três países no planeta para investir). Em vez da constante paranoia conservadora sobre uma revolta no mercado de títulos, finalmente haveria pessoas no comando dispostas a fazer empréstimos para gastar (logo em seguida aconteceu uma revolta no mercado de bônus). “O Reino Unido está de volta, e o mundo quer um pedaço dele” foi uma das manchetes que perderam validade tão rápido como o leite.

Animador, certo. Hoje sabemos que a produção britânica encolheu em janeiro. E isso antes de que os aumentos de impostos e as regulamentações sobre empregadores propostos pelo governo se tornassem lei. Como sempre, pessoas inteligentes deixam que sua aversão justificável aos conservadores se converta em uma ingenuidade espantosa a respeito de seus oponentes. Isso não teria importância a não ser pelo fato de que os problemas do Reino Unido são os mesmos da Europa, mas em miniatura: crescimento insuficiente e, portanto, receita de impostos insuficiente e, portanto, gastos com defesa insuficientes, ou ao menos insuficientes sem sacrifícios em outras partes, para os quais não há apoio claro da opinião pública.

Talvez, então, devêssemos deixar para outra hora a ideia de que, como disse uma autoridade nada presciente durante as crises dos Balcãs nos anos 90, “este é o momento da Europa”. Nos últimos tempos, uma nota triunfal começa a aparecer, sugerindo que a traição do presidente dos EUA, Donald Trump, está provando ser o melhor que poderia ocorrer ao continente. E isso se baseia em quê?



A Alemanha é séria. Esta semana seu Parlamento votou a favor de créditos teoricamente ilimitados para o país se rearmar. Mas os compromissos com a área da defesa em outros países têm um financiamento mais vago. O premiê da Espanha não cortará nem um “único centavo” dos gastos sociais. O Partido Trabalhista se debate a respeito de reformas de benefícios que não economizarão 5 bilhões de libras por ano até o fim da década. A disposição dos cidadãos de se privarem do consumo pessoal ou do bem-estar social em troca de reforçar a área da defesa ainda não foi testada, na melhor das hipóteses. Um momento de virada histórico só é um momento de virada histórico se a opinião pública aceitá-lo.

E a questão financeira nem é a mais difícil com que a Europa se defronta. Um consenso para garantir mais gastos com a defesa tem apenas um valor limitado se não houver um consenso para mobilizar forças de fato. Não há nada desse tipo. Londres faz alusão a um “número significativo” de países dispostos a enviar tropas à Ucrânia. Que países? Quantos soldados de cada um? Sob quais regras de engajamento? Se a Rússia não aceitar tropas de países da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan, aliança militar ocidental) na Ucrânia, seja como forças da Otan ou não, a Europa insistirá nisso? Ao lado dessas questões, que o continente não dispõe de anos para responder, a questão do financiamento é quase uma brincadeira.

Eu me pergunto se estes meses serão lembrados não como o momento em que a Europa se uniu, mas como o momento em que sua cisão entre norte e sul se tornou o fato central da política do continente. A premiê da Itália, Giorgia Meloni, que é pró-Ucrânia o suficiente para uma populista italiana, descarta a ideia de enviar tropas para lá. A Espanha quer que os gastos com defesa incluam seus investimentos em cibernética e clima, porque a Rússia dificilmente “levará suas tropas através dos Pirineus” (ou através do Canal da Mancha, aposto, mas o Reino Unido ainda leva o poder econômico e militar europeu a sério).

Não há nenhum problema em falar sobre a Europa como uma potência militar com desempenho abaixo do possível, capaz de convocar mais pessoas do que os 340 milhões dos EUA, mas o sul da Europa não é uma parte pequena dessa população.

À exceção da Polônia, os países que mais gastam em defesa como parcela da renda estão entre os menores do continente, como a Letônia. Mesmo que a Alemanha se junte a eles a tempo, o efetivo em potencial da Europa começa a parecer menos impressionante sem a parte do Mediterrâneo. E isso não leva em conta a perspectiva de Berlim decidir que o envio de tropas para o leste é uma carga histórica pesada demais para suportar.

Este mês, um gráfico de analistas da S&P Global Ratings chegou às minhas mãos e justificou o cínico que tenho em mim. O eixo x é a distância de uma capital até Moscou em quilômetros. O eixo y são seus gastos com defesa como uma parcela da produção nacional. Com algumas exceções - muito bem, Grécia - há uma relação inversa entre os dois, em que o sul bem protegido da Europa gasta o menos que pode e o nordeste mais exposto gasta bem acima da marca da Otan, de 2% do Produto Interno Bruto (PIB). O que agrava esse problema são suas respectivas populações. Portugal, um dos países com menor gasto em defesa, tem mais habitantes do que os três países bálticos juntos. A Espanha é maior que a Polônia. Se as percepções sobre perigo e contribuições para a área da defesa divergirem (mais ou menos) de cada lado do paralelo 45, isso terá importância.

Não há nada de vergonhoso em procurar por esperança, mesmo uma falsa esperança. Mas existe o otimismo, e existe a distorção dele para negar a realidade. A versão americana disso é a atribuição de um pensamento estratégico a cada reflexo e resmungo de Trump.

A versão europeia? Falar de maneira prematura sobre um continente unificado e sério: e ainda melhor por ser a criação não intencional de um presidente dos EUA que o detesta. Não sabemos do que os cidadãos europeus estão dispostos a abrir mão para assegurar o rearmamento. Sabemos menos ainda quais deles portarão essas armas. Até que isso mude, a metáfora de um gigante que começa a se mexer após um sono demasiado longo é imperfeita. O continente está meio acordado, com olhos turvos, talvez ainda com a esperança de ignorar o alarme.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 21/03/2025

MESMO SOB PRESSÃO DO AÇO CHINÊS, A AÇO VERDE DO BRASIL CRESCE EM 2024

A siderúrgica brasileira Aço Verde do Brasil (AVB) encerrou o ano passado com crescimento nas vendas e na receita líquida, segundo o relatório anual divulgado nesta sexta-feira (21)

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



A presidente da Aço Verde do Brasil, Sílvia Nascimento, e o diretor financeiro e de relações com investidores, Gustavo Rozenbaum Bcheche, frisam que a companhia conseguiu crescer em 2024 em meio a um ambiente de preços deprimidos e concorrência agressiva do aço chinês — Foto: Divulgação

Apesar de um cenário preocupante para o setor siderúrgico no Brasil com a entrada de aço chinês e novas tarifas impostas pelo governo americano, a siderúrgica brasileira Aço Verde do Brasil (AVB)

encerrou 2024 com crescimento nas vendas e na receita líquida, segundo o relatório anual divulgado pela empresa nesta sexta-feira (21).

Ao Valor, a presidente da empresa, Sílvia Nascimento, e o diretor financeiro e de relações com investidores, Gustavo Rozenbaum Bcheche, frisam que a companhia conseguiu crescer em meio a um ambiente de preços deprimidos e concorrência agressiva do aço chinês.

Apesar da pressão externa, a AVB manteve um Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado de R\$ 558,4 milhões, com margem de 30,3%, e encerrou o ano com lucro líquido de R\$ 234,8 milhões, elevação de 15,9% em relação a 2023.

A concorrência com o aço chinês — mais barato, subsidiado e com excedente de produção — tem sido um dos principais desafios para as siderúrgicas brasileiras. Os executivos frisam que a empresa tem buscado mitigar os impactos com investimentos em produtividade e sustentabilidade, mas o excesso de oferta asiática é sentido nos resultados operacionais.

“Tivemos um ano de 2024 muito mais desafiador do que o planejado, apesar disso, buscamos produtividade e efetividade na redução de custos e melhoria na utilização de resíduos, o que resultou em um ano que fechou com um resultado melhor do que 2023”, disse Bcheche.

Cautela para 2025

Se por um lado a AVB se destacou por melhorias na operação, por outro enfrenta uma batalha comercial que vai além de suas fronteiras — e cujos desdobramentos, inclusive políticos, podem afetar diretamente seu desempenho e o do setor em 2025.

O executivo acrescenta que o sistema híbrido de cotas e tarifa implementado em junho pelo governo para conter a “invasão” do aço chinês e proteger as siderúrgicas locais não surtiu o efeito esperado, já que há fugas geográficas, com materiais da China que passam antes por outros países.

Se o setor de obras de infraestrutura segue com crescimento muito lento, o segmento de construção civil tem expectativa de demanda maior por conta de projetos, como o programa Minha Casa, Minha Vida, que deve desaguar numa maior concorrência entre as empresas

“O ano de 2025 será muito parecido com 2024 e a construção civil continua segurando a demanda. O desafio é o aço importado. O nosso aliado é o dólar em alta, que, acima de R\$ 5,60 o ano inteiro, é inibidor do aço importado. Esperamos que o governo brasileiro enxergue de uma maneira mais objetiva que existe uma guerra comercial mundial”, diz Nascimento.

Nos bastidores do setor, há pressão para que o Brasil implemente novas ações protecionistas que possam ajudar a conter essa avalanche de aço importado. O governo brasileiro já sinalizou discussões sobre medidas antidumping, mas o ritmo lento dessas iniciativas preocupa o setor.

A empresa viu um aumento de 6,8% na receita líquida, que fechou o ano em R\$ 1,84 bilhão, desempenho sustentado pelo aumento no volume de vendas de laminados e semiacabados, que cresceu 10,7%.

Embora a AVB concentre suas vendas no mercado interno, um movimento protecionista americano, com nova imposição de tarifas sobre o aço pelo presidente dos EUA, Donald Trump, pode redirecionar excedentes globais de aço para mercados como o Brasil, aumentando ainda mais a competição local.

A empresa captou, no ano passado, R\$ 200 milhões por meio da emissão de debêntures verdes. Parte destes recursos será usado para conclusão da fábrica de oxigênio entre setembro e outubro de 2025. A expectativa é que a empresa triplique o volume do gás que utiliza na produção.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 21/03/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ACESSOS SÃO URGENTES PARA ABSORVER TECON 10 E MOVIMENTAÇÃO CRESCENTE EM SANTOS

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 21/03/2025 - 20:37



Operadores alertaram para perda do ‘timing’ entre ampliação de conexões terrestres e dragagem com expansão dos contêineres e demais cargas no porto

Um dia após a audiência pública sobre o leilão do novo terminal de contêineres de Santos (Tecon 10), representantes dos maiores operadores de cargas containerizadas chamaram a atenção para a demora na solução dos acessos terrestres e aquaviários. Durante painel do fórum Santos Export, eles apontaram ainda os riscos de inserção de novos ‘penduricalhos’ na modelagem que podem transferir ao setor privado

obrigações de investimentos em infraestrutura, o que pode ocasionar aumento de custos ao consumidor final. As empresas demonstraram interesse no projeto, anteriormente denominado STS-10, que está previsto para ser licitado em 2025, e consiste num terminal com capacidade instalada de 3,5 milhões de TEUs/ano a ser atingida até 2035.

Uma das preocupações dos operadores é que a questão do acesso terrestre ainda não está completamente endereçada, o que traz o risco de acumular os gargalos atuais ao tráfego adicional a partir do novo Tecon. Hoje, a BTP movimenta 1,9 milhão de TEUs e recebe uma movimentação de 3 mil caminhões por dia. Já o Tecon Santos, com 2,6 milhões de TEUs de capacidade nominal, já atende diariamente 4 mil caminhões. Um terminal da dimensão do Tecon 10 colocaria ainda mais caminhões na entrada de Santos, que está sobrecarregada.



De acordo com a Autoridade Portuária de Santos (APS), a movimentação de contêineres no complexo foi um dos principais destaques de 2024, ultrapassando, pela primeira vez, a marca de 5 milhões de TEUs, fechando o exercício em 5,4 milhões de TEUs movimentados, crescimento de 14,7%. Analistas avaliam que, mesmo sendo um crescimento relevante, ficou abaixo da média dos demais portos brasileiros. O motivo é que Santos não tinha capacidade para crescer mais e perdeu cargas cativas para outros portos, como algodão para Salvador (BA) e madeira para Sepetiba (RJ).

O diretor de operações portuárias da Santos Brasil, Bruno Stupello, observa uma demanda surpreendente em 2024, com uma movimentação 15% superior à de 2023. “Somando todas as questões globais, as guerras e a falta de capacidade de alguns terminais [no Brasil] que deixaram de ofertar berços ao longo de 2024, cria-se a ‘tempestade perfeita’, trazendo uma complicação ainda maior para fluxo de contêineres, principalmente na costa brasileira”, analisou.

Stupello afirmou que a Santos Brasil sempre avalia bons projetos e que o Tecon é um que pode ser avaliado. Ele ponderou que outros projetos em andamento poderiam entregar a oferta de capacidade num menor espaço de tempo. Ele citou a ampliação potencial da Santos Brasil, as obras em curso da DP World Santos e o potencial adensamento do terminal da BTP. “Quando avaliamos projetos que estavam na mesa para ampliação de capacidade no curto prazo, o Tecon 10 é o projeto de mais longo prazo de maturação”, conta Stupello.

O Tecon Santos, operado pela Santos Brasil, aumentou sua capacidade de 1,9 milhão de TEUs por ano em 2021 para 2,6 milhões de TEUs anuais já no final de 2024. Até 2026, serão 3 milhões de TEUs/ano. Foram 400 mil TEUs de capacidade adicional em 2024 e, ao longo dos próximos 12 meses, a empresa prevê mais 400 mil TEUs de aumento de capacidade, chegando a 3 milhões de TEUs de capacidade.

Os operadores consideram que, enquanto a terceira pista de descida da Rodovia Imigrantes está sendo discutida, já seria necessário implementar uma quarta via, levando em conta o crescimento da movimentação de todos os segmentos de cargas do complexo portuário. A dragagem é outro problema que há anos vem se arrastando sem solução. Há uma perspectiva de dragagem para -16m ao longo de 2026 e uma concessão de longo prazo para aprofundamento e manutenção do canal para -17m, que está em fase de estudos no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). As empresas lembraram que o projeto de aprofundar o canal para -17m é discutido desde 2016.

O diretor de operações portuárias da Santos Brasil explicou que hoje existem apenas duas janelas de entrada e saída dos navios com calado de 14,5m. Em muitos momentos, esses navios ficam parados sem operação esperando a maré. “A dragagem pode ajudar a resolver esse problema, otimizando a utilização dos berços já ofertados no Porto de Santos, melhorando a eficiência do serviço prestado”, ressaltou Stupello.

O chefe de relações institucionais do grupo Maersk para América Latina, Danilo Veras, reforçou que o debate dos acessos a Santos já está colocado há muito tempo, assim como a questão da dragagem. Ele falou da necessidade de um planejamento centralizado e que deixe claro quais são as destinações do projeto, evitando ‘cascas de banana’ como o acesso rodoviário.

Veras acrescentou que houve perda de tempo até o reconhecimento de que Santos precisava de capacidade adicional e onde essa nova capacidade deveria ser instalada. “Achamos que fazer o STS-10 agora está mais alinhado com colocar uma linha do tempo e definir para esse futuro investimento privado o que deve existir para o acesso, coordenando com tudo o que tem hoje no ecossistema complexo que é o Porto de Santos”, analisou.

A gerente sênior de relações institucionais da DP World, Luciana Guerise, disse que incomoda que a modelagem do ‘Santos 10’ não esteja conversando nem com necessidade de 17m, nem com necessidade da quarta via da Imigrantes. Ela considera que a terceira via, que ainda está sendo projetada, já não é suficiente e que o viaduto da Alemoa também não resolverá todos os gargalos.



“Não devíamos hoje estar discutindo e aplaudindo o edital para 16m porque, em 2016, já discutíamos o ‘Santos 17’. Faz 8 anos que discutimos 17 metros”, criticou.

Luciana falou ainda que os investimentos ferroviários vão ampliar a movimentação de grãos e, conseqüentemente, a necessidade de dragagem. Ela disse que é preciso pensar em todo o sistema do porto, que é complexo e envolve diferentes tipos de cargas. A gerente da DPW apontou que dar celeridade a esses projetos de acessos passa por questões que entram na seara da vontade política. “A DPW é interessada no projeto Santos 10. Olhamos com cautela. Santos vai acontecer e precisa acontecer”, afirmou.

A DPW, que tem capacidade para 1,2 milhão e TEUs, já tem assinadas obras para 1,7 milhão de TEUs e, na última terça-feira (18), a matriz em Dubai, nos Emirados Árabes, autorizou a ampliação do terminal em Santos para 2,1 milhões de TEUs. “Existe sim nossa preocupação em expansão de capacidade. Tudo é questão de timing. Ninguém mais vai atrapalhar esse timing de execução do Santos 10. Instituições que aprovam terão que ter segurança para apertar o botão do ‘start’. Não é falta de acesso ou falta de dragagem que vai fazer com que pare esse processo”, acrescentou Luciana.

Luciana disse que, muitas vezes, as questões de capacidade têm a ver com fluxo de transporte de outros terminais que precisaram suspender a operação em seus berços, ou por problemas do transporte marítimo, o que faz com que navios cheguem lotados, gerando uma ‘falsa impressão’ de que determinado terminal não tem capacidade. “Isso aconteceu muito com a DPW: o navio chegava fora de janela, não tinha capacidade e acabava a DPW tendo que gerenciar problema da falsa impressão da falta de capacidade no terminal”, relatou.

O diretor de investimento em terminais da TiL (Terminal Investment Limited), Patrício Junior, também defendeu um planejamento mais preciso e que tenha um maior alcance do patamar que o Porto de Santos pretende alcançar. O executivo disse que o setor já podia estar discutindo sobre como será depois de atingir a capacidade de 10 milhões de TEUs, bem como a expansão do porto para outras áreas e o projeto da 4ª via da Imigrantes.

Patrício lamentou que, até agora, não tenham sido executadas demandas de infraestrutura de acesso já diagnosticadas e que são importantes para o Tecon 10 e para o fluxo operacional do porto. Segundo o executivo, o custo de não fazer impacta os embarcadores e acaba sendo repassado para o preço pago pelo consumidor final.

O executivo disse que a entrada em operação da BTP e da DPW (Embraport), entre 2012 e 2013, calou os ‘cavaleiros do apocalipse’ que criticavam a necessidade dos dois novos terminais na época. Para Patrício, as discussões para novas instalações se estendem porque o segmento de contêineres tem muita competição. O diretor da TiL entende que é preciso avançar sobre discussões concorrenciais já enfrentadas e superadas, como a verticalização e práticas de self preference, apontadas em por alguns setores e que acabam postergando projetos.

Veras, da Maersk, mencionou que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, nas últimas semanas, a compra da Santos Brasil pela CMA CGM e da Wilson Sons pela MSC. “O Cade já olhou nosso setor semana passada duas vezes e não achou esse problema. Vamos criar esse problema para o STS-10?”, indagou. Ele concorda que é bom para o mercado de Santos ter mais espaço e mais empresas de navegação concorrendo nesse leilão. “Vou adorar concorrer mais com MSC, CMA CGM e com outras empresas que entrarão aqui”, comentou.

O porta-voz da Maersk ressaltou que o projeto Tecon 10 sair do papel será bom para Santos, e não especificamente para a empresa vencedora. Ele frisou que não tem como dobrar a área para o Porto de Santos sem a solução para os problemas dos acessos. “Efetivamente, precisamos ter uma abordagem menos panfletária e mais comprometida com resultado, parar de jogar ideias ao vento e termos projeto”, disse Veras.

Stupello, da Santos Brasil, também avalia que o risco desse novo Tecon está em criar obrigações extras para o arrendatário, que deveria focar na construção e tem expertise na operação de contêineres. “Tem reembolso ou ressarcimento de outros arrendamentos que estão na área, tem a questão do acesso (...) Em algum momento, pode ser que o [novo] terminal passe a ser inviável na modelagem e na regulação atual do Brasil”, alertou.

Luciana, da DPW, salientou que quando se retira investimento de capital intensivo do projeto para fazer obrigações públicas, se fala em Custo Brasil porque vai cair sobre o exportador. Ela considera que o estudo de mercado deveria ter sido divulgado anteriormente à audiência pública para o setor colocar sugestões ou críticas ao modelo. “Conforta que agência [Antaq] tem maturidade para resolver e enfrentar questões, tanto que estão revendo a questão concorrencial. Não vejo a questão de acesso como impedimento ao bid, mas é preocupação de correr o risco de ter tanta coisa nesse modelo e os modelos dos outros projetos não se conversarem”, afirmou Luciana.

A Infra S.A. receberá contribuições até a próxima segunda-feira (24) para adequações. Bruno Picinin Fernández, da diretoria de mercado e inovação da Infra S.A., disse no evento que a questão concorrencial do Tecon 10 ainda não está definida. “Num primeiro momento se optou por retirar armadores de Santos e depois se decidiu que poderiam participar sozinhas. A Antaq vem consultando o Cade desde o início. Será o maior leilão de arrendamentos portuários da história dos portos públicos”, declarou no fórum.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 21/03/2025

SHELL LIDERA NOVO PROJETO NO PRÉ-SAL COM PREVISÃO DE OPERAÇÃO EM 2029

Da Redação *Offshore* 21/03/2025 - 20:38



O consórcio Gato do Mato, localizado na Bacia de Santos, reúne Shell (operadora com 50%), Ecopetrol (30%), TotalEnergies (20%) e a Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA), responsável pela gestão do contrato de partilha de produção. O plano de desenvolvimento inclui a instalação de uma unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência (FPSO), com capacidade para produzir até 120 mil barris de petróleo por dia. A estimativa de recursos recuperáveis gira em torno de 370 milhões de barris. Segundo Zoë Yujnovich, Diretora de Gás Integrado e Upstream da Shell, o projeto

representa um investimento estratégico para manter a estabilidade na produção e ampliar a atuação da empresa no país.

A entrada em operação está prevista para 2029. A descoberta de gás-condensado no pré-sal abrange os blocos BM-S-54, de concessão assinada em 2005, e Sul de Gato do Mato, adquirido em 2017 sob contrato de partilha. As operações iniciais contarão com a reinjeção de gás natural no reservatório, com possibilidade de exportação futura para o continente. Situados offshore, na costa do Rio de Janeiro, os blocos se encontram em profundidades entre 1.750 e 2.050 metros. Os volumes são estimativas brutas totais P50, conforme a classificação da Society of Petroleum Engineers. O projeto deve gerar uma taxa interna de retorno superior ao mínimo exigido pela Shell para seus investimentos em Upstream.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 21/03/2025

BRASIL MIRA RETOMADA ESTRATÉGICA NA CONSTRUÇÃO DE FPSOS COM FOCO EM CONTEÚDO LOCAL E COMPETITIVIDADE

Por Lorena Parrilha Teixeira Indústria naval 21/03/2025 - 19:42



Estaleiros nacionais se mobilizam para atender à demanda crescente da Petrobras, enquanto enfrentam desafios estruturais, tecnológicos e financeiros no mercado global

O setor de construção naval brasileiro se prepara para uma nova fase de crescimento impulsionada pela demanda crescente por FPSOs (Unidades Flutuantes de Produção, Armazenamento e Transferência), sobretudo pela Petrobras. Segundo Arivaldo Rocha, presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), os estaleiros nacionais vêm

mantendo um canal de diálogo com a estatal para alinhar capacidades e projetos. Apesar de atualmente produzirem menos módulos do que sua capacidade permite, os estaleiros estão mobilizados para ampliar sua atuação, apostando na qualificação de mão de obra e na retomada da competitividade no mercado offshore.

O principal desafio enfrentado pelos estaleiros brasileiros é recuperar o fôlego perdido nos últimos anos, quando a produção de UEPs no país foi praticamente paralisada e os contratos migraram para estaleiros estrangeiros, principalmente asiáticos. Essa desmobilização impactou diretamente a cadeia produtiva, exigindo agora um esforço coordenado para readquirir expertise, especialmente diante do aumento de escala e complexidade das novas plataformas. A capacitação da força de trabalho é vista como um ponto-chave nesse processo de reestruturação.

O conteúdo local segue como fator estratégico e estruturante para a indústria naval e offshore nacional. O Sinaval defende não apenas sua manutenção, mas o aumento gradual dos índices de nacionalização, desde que haja suporte ao desenvolvimento dos fornecedores internos. No entanto, o sindicato reconhece as limitações, como a inexistência de produção nacional de certos sistemas e componentes vitais, o que exige equilíbrio nas exigências regulatórias para não inviabilizar projetos.

Em termos de competitividade global, o Brasil ainda enfrenta entraves significativos. Apesar da expertise técnica conquistada em ciclos anteriores, o setor naval nacional lida com altos custos de produção e uma concentração de demanda em poucos grupos internacionais, que dificultam o ingresso em novos contratos. Além da tecnologia e da produtividade, fatores financeiros passaram a ter peso central na viabilidade dos projetos, o que torna a competição mais desafiadora.

Para reverter esse cenário, políticas públicas e incentivos industriais e financeiros são considerados essenciais. Estão em debate medidas que envolvem a ampliação do conteúdo local, linhas de crédito específicas e estímulos à inovação, com participação ativa do governo, empresas e trabalhadores. “Se não tivesse havido descontinuidade dessas construções no Brasil, hoje estaríamos em uma posição muito mais favorável”, pontuou Rocha. Ainda assim, ele acredita que o atual ambiente de diálogo pode ser o início de uma retomada sustentável da indústria naval brasileira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2025

PARANAGUÁ AVANÇA EM PROJETO PARA BERÇO DE CRUZEIROS COM SIMULAÇÕES EM TEMPO REAL

Da Redação Portos e logística 21/03/2025 - 18:11

A Portos do Paraná realizou, de 19 a 21 de março, a primeira simulação de manobras e estudos náuticos com navios de cruzeiro como parte do projeto para implantação de um berço preferencial no

Porto de Paranaguá. As simulações aconteceram no Tanque de Provas Numérico da Escola Politécnica da USP, em São Paulo, com participação de engenheiros da companhia.



Os testes envolveram embarcações projetadas com capacidade para cinco mil pessoas e 337 metros de comprimento, considerando diferentes condições de chegada e partida. Utilizando dados reais da Baía de Paranaguá, como marés, correntezas e ventos, o simulador projetou manobras em tempo real em uma tela de 12 metros de diâmetro com visão de 360°, dentro de uma sala que reproduz o passadiço de um navio. A última simulação com participação da empresa havia ocorrido em janeiro de 2024, para atualizar os padrões de segurança com rebocadores portuários.

O TPN-USP possui simuladores completos, estações de rebocadores e simulador de guindaste, e adota modelos matemáticos baseados em hidrodinâmica, com validação rigorosa. O projeto básico do novo berço, contratado no fim de 2024, inclui estudos técnicos, dragagem, sinalização, modelagens hidrodinâmica e morfodinâmica, dimensionamento de acessos, calado, atracação, amarração e análise de riscos. Também está prevista uma área marítima para embarcações que transportarão passageiros do terminal até pontos turísticos. Todos os projetos serão desenvolvidos com a metodologia BIM. A iniciativa reforça o compromisso da Portos do Paraná com o desenvolvimento do turismo e da economia do litoral paranaense.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2025

DP WORLD ESCOLHE MOTA-ENGIL PARA CONSTRUÇÃO DO PORTO DE BANANA NO CONGO

Da Redação Portos e logística 21/03/2025 - 17:53



A DP World anunciou a seleção da Mota-Engil para liderar a construção do Porto de Banana, na província de Kongo Central, na República Democrática do Congo (RDC). O empreendimento é considerado essencial para fortalecer a posição do país como centro estratégico de comércio internacional. A parceria entre as empresas marca um avanço no desenvolvimento do único porto marítimo congolês voltado para a movimentação de carga containerizada.

O projeto será realizado em fases, com a primeira etapa prevendo a construção de um cais de 600 metros, capacidade para movimentar 450 mil TEUs por ano e uma área de armazenamento de 30 hectares. A segunda fase prevê a ampliação do muro do cais em mais de dois quilômetros. O investimento é liderado pela DP World com participação da British International Investment (BII), instituição financeira de desenvolvimento do Reino Unido.

O novo porto vai centralizar operações alfandegárias e administrativas, reduzir custos logísticos, impulsionar a eficiência comercial e ampliar o controle governamental sobre o comércio exterior. A construção também deverá gerar milhares de empregos diretos e indiretos, com envolvimento de empresas locais e impacto em setores como agricultura e manufatura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/03/2025

NEXIO E ALTAVE FIRMAM PARCERIA PARA OFERECER MONITORAMENTO COM IA PARA SETOR DE O&G

Por Lorena Parrilha Teixeira Offshore 21/03/2025 - 19:34



Colaboração tem como foco a comercialização de uma solução de monitoramento voltada a instalações industriais e unidades offshore, como FPSOs

A Nexio, plataforma de produtos e serviços digitais controlada pela Ocyan em parceria com a consultoria EloGroup, firmou uma nova parceria com a Altave, startup especializada em monitoramento com uso de inteligência artificial (IA) para o setor de petróleo e gás. A colaboração tem como foco a comercialização de uma solução de monitoramento voltada a instalações industriais e unidades offshore,

como os navios-plataformas do tipo FPSO.

A tecnologia oferecida é baseada em Intelligent Video Analytics (IVA), permitindo a análise contínua de ambientes e equipamentos em tempo real. Atualmente, a Altave monitora mais de 100 ativos com essa solução em diferentes países, tanto em ambientes offshore quanto onshore.

De acordo com a Nexio, a principal proposta da tecnologia é aumentar a eficiência e produtividade das operações, ao mesmo tempo em que reduz a necessidade de profissionais embarcados (POB), gerando economia com mão de obra. A expectativa é também de internacionalização da solução, levando a tecnologia para além do mercado brasileiro.

A Altave se torna a nona empresa a integrar a plataforma da Nexio, que já conta com nomes como Cumulus (Estados Unidos), ConditionAll (Noruega), Pyplok (Canadá), Confirm8, Endserv, Protium Dynamics, Intelie e Vidya (investida da Ocyan).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 21/03/2025

CADE APROVA VENDA DA SANTOS BRASIL PARA CMA CGM

Por Danilo Oliveira Portos e logística 21/03/2025 - 10:44



O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou, sem restrições, a venda do controle societário da Santos Brasil para a CMA CGM. Em fato relevante divulgado na última sexta-feira (14), a Santos Brasil informou que, a partir da publicação do despacho no Diário Oficial, as empresas devem aguardar o prazo legal de 15 dias, antes de dar prosseguimento ao fechamento da operação. Em dezembro do ano passado, a transação já havia obtido aprovação na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O valor da negociação é da ordem de R\$ 6,3 bilhões.

Em setembro de 2024, a CMA CGM anunciou a conclusão da negociação para a obtenção de 48% das ações da Santos Brasil. Na semana anterior, a operadora brasileira informou ao mercado que a Ceva Logistics, subsidiária da companhia francesa, havia concluído a aquisição de 3,14% do capital social. Com outras duas subsidiárias, a CMA Terminals Atlantic e a CMA Terminals, o grupo passou a controlar um total de 51% do capital social da companhia.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 046/2025
Página 50 de 50
Data: 21/03/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

"A companhia manterá seus acionistas e o mercado em geral informados sobre quaisquer atualizações relevantes em relação aos assuntos aqui tratados por meio de seus canais habituais de divulgação de informações periódicas", acrescentou a Santos Brasil no comunicado.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 21/03/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : *InforMS*

Data: 21/03/2025