

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 050/2025
Data: 31/03/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SANTOS DEVE RECEBER MAIS NAVIOS COM NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS NO VALONGO	4
“A NOSSA AMBIÇÃO É TORNAR O PORTO ITAPOÁ O MAIOR DA AMÉRICA DO SUL”, PROJETA RICARDO ARTEN	5
O PORTO ITAPOÁ FARÁ O MONITORAMENTO DA DRAGAGEM E DOS SEDIMENTOS RETIRADOS?	7
SANTOS INICIA OBRAS NO ENTORNO DE VIADUTO QUE DÁ ACESSO A EMPRESAS E TERMINAIS PORTUÁRIOS	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
PESQUISA DE CUSTOS DOS PORTOS BRASILEIROS ESTÁ ABERTA ATÉ O DIA 28 DE ABRIL	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	9
GRUPO DE TRABALHO DO BRICS DEBATE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL E CONECTIVIDADE AÉREA	9
AGENDA DE SUSTENTABILIDADE DO MPOR AVANÇA COM A DESCARBONIZAÇÃO DO PORTO DE ITAQUI.....	10
MPOR REALIZA VISITAS TÉCNICAS NOS PORTOS DE SANTOS E DA BAHIA	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	12
COM INVESTIMENTOS DO NOVO PAC, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA MAIS UM VIADUTO NA BR-470/SC.....	12
RENAN FILHO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA RECONSTRUÇÃO DE 157 QUILÔMETROS NA BR-222/MA.....	13
INVESTIMENTO EM RODOVIAS E FERROVIAS NO BRASIL É FUNDAMENTAL PARA A SEGURANÇA ALIMENTAR GLOBAL.....	13
GOVERNO FEDERAL APROVA ESTUDOS PARA CONCESSÃO DE TRECHOS DAS BR-324 E BR-116 NA BAHIA.....	15
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CONCLUI OBRAS EMERGENCIAIS NA BR-282/SC, EM ALFREDO WAGNER, SÃO JOSÉ DO CERRITO E VARGEM.....	16
ESTÁ NO AR O EPISÓDIO 23 DO PODCAST NA ESTRADA	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	17
EDITORIAL – INVESTIMENTO NACIONAL, REFLEXOS GLOBAIS	17
NACIONAL - HUB – CURTAS - CASOS DE ROUBO DE CARGAS SUBIRAM 99% NO MÊS DE FEVEREIRO, NO RIO DE JANEIRO... ..	18
<i>Roubo de cargas em alta 1</i>	18
<i>Roubo de cargas em alta 2</i>	18
<i>Revamp na Abreu e Lima 1</i>	18
<i>Revamp na Abreu e Lima 2</i>	19
<i>Revamp na Abreu e Lima 3</i>	19
<i>Luto 1</i>	19
<i>Luto 2</i>	19
REGIÃO SUL – PELA PRIMEIRA VEZ, TURISTAS DE CRUZEIROS DESEMBARCARAM NA ILHA DO MEL, NO PARANÁ	19
SUDESTE EXPORT - SUDESTE EXPORT 2025: INOVAÇÃO, SEGURANÇA E LOGÍSTICA EM DEBATE NO RJ.....	20
NACIONAL - SEM TRANSPORTE EFICIENTE, NÃO HÁ SEGURANÇA ALIMENTAR, DIZ RENAN FILHO	22
NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO CRESCE NA BARRA NORTE E FORTALECE ESCOAMENTO DE CARGAS	24
REGIÃO SUDESTE - SOPESP DAY APROXIMA ASSOCIADOS E ESPECIALISTAS DO SETOR PORTUÁRIO	25
REGIÃO SUDESTE - EXPORTADORES DE FRUTAS DA ESPANHA VISITAM TERMINAL DA TRANSBRASA.....	26
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FALAR EM PÚBLICO: ACREDITE, VOCÊ PODE!.....	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O NORDESTE PÓS-REFORMA TRIBUTÁRIA	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CONCESSÃO DO AEROPORTO DE MANAUS: EXPECTATIVA X REALIDADE.....	30
JORNAL DA ORLA - SP.....	32
COM RISCO DE AFUNDAR, PÍER É INTERDITADO POR TEMPO INDETERMINADO	32
PORTO DE SANTOS TERÁ NOVO CENTRO DE OPERAÇÕES INTEGRADAS DA MARINHA	32
JORNAL O GLOBO – RJ.....	33
BRASIL NEGOCIARÁ ATÉ O ÚLTIMO MINUTO PARA REVERTER TARIFAÇO AMERICANO, MAS JÁ PREPARA LISTA DE RETALIAÇÃO.....	33
PETROBRAS VAI REDUZIR EM 4,6% O PREÇO DO ÓLEO DIESEL NAS REFINARIAS A PARTIR DE AMANHÃ	35
GALÍPOLO ALTERA AGENDA E SE REÚNE COM PRESIDENTE DO BRB APÓS ANÚNCIO DE NEGÓCIO COM BANCO MASTER	36
CCR ASSUME 99,9% DO VLT CARIOCA EM TRANSAÇÃO DE QUASE R\$ 100 MILHÕES	36
POBREZA NA ARGENTINA CAI NO PRIMEIRO ANO DO GOVERNO MILEI PARA 38,1%, ATINGINDO 17,1 MILHÕES	37
PRESIDENTE DA PETROBRAS ESPERA QUE IBAMA LIBERE AVALIAÇÃO PRÉ-OPERACIONAL DA MARGEM EQUATORIAL EM ABRIL.....	38
TARIFAS RECÍPROCAS SERÃO APLICADAS A 'TODOS OS PAÍSES'.....	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	41
TARIFAÇO DE TRUMP: ‘QUALQUER RETALIAÇÃO AO BRASIL VAI SOAR INJUSTIFICÁVEL’, DIZ HADDAD.....	41
ANÁLISE - ALIMENTAÇÃO SERIA MAIS BARATA SEM O EXCESSO DOS GASTOS PÚBLICOS.....	43
O ‘DIA DA LIBERTAÇÃO’ TARIFÁRIA PROMETIDO POR TRUMP ESTÁ CHEGANDO. O QUE ISSO REALMENTE SIGNIFICA?	45



PETROBRAS E BNDES ASSINAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES PARA AQUISIÇÃO DE CRÉDITOS DE CARBONO	47
ESTATAL CHINESA DESCOBRE CAMPO DE PETRÓLEO OFFSHORE COM RESERVA DE MAIS DE 100 MILHÕES DE TONELADAS	48
BANCOS E PETROBRAS NEGOCIAM ACORDO E QUEREM INDICAR FUTURO CEO DA BRASKEM.....	49
VALOR ECONÔMICO (SP).....	50
CÂMERAS, DRONES, SENSORES E IA OTIMIZAM PRODUÇÃO DE ENERGIA	50
H2V É PROMISSOR, MAS CUSTO E FALTA DE REGULAÇÃO SÃO ENTRAVES	51
CHINA PRESSIONA EMPRESA CONTRA VENDA DE PORTOS NO CANAL DO PANAMÁ.....	52
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	55
PETROBRAS AMPLIA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DA REFINARIA ABREU E LIMA.....	55
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	56
TRATADO TRIBUTÁRIO TRAZ DIFERENCIAÇÃO ENTRE ATIVOS DE E&P E BARCOS DE APOIO	56
PORTO DE ROTERDÃ INAUGURA INSTALAÇÃO DE ENERGIA EM TERRA PARA CRUZEIROS E ANTECIPA EXIGÊNCIA EUROPEIA ...	58
TCU APROVA EDITAL DE ÁREA EM PARANAGUÁ COM R\$ 565 MILHÕES DE INVESTIMENTOS PREVISTOS	59
BRADO ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 260 MILHÕES EM TERMINAIS DE SUMARÉ E RONDONÓPOLIS ATÉ 2030.....	59
PETROBRAS FARÁ LICITAÇÃO PARA FPSO DA REVITALIZAÇÃO DE ALBACORA.....	60
RELATOR APRESENTA SUBSTITUTIVO AO PL DA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES.....	60
BUNKER ONE ASSUME OPERAÇÕES NO URUGUAI E NA COLÔMBIA.....	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SANTOS DEVE RECEBER MAIS NAVIOS COM NOVO TERMINAL DE CRUZEIROS NO VALONGO

Diretor-geral da MSC Cruzeiros acredita que nova estrutura deve incentivar setor a trazer mais embarcações

Por *Maurício Martins*



Splendida foi o primeiro navio da MSC a se despedir de Santos, na sexta, rumo à travessia para a Europa (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

A transferência do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini de Outeirinhos para o Valongo, conforme projeto em análise na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), deve fazer com que mais transatlânticos embarquem passageiros no Porto de Santos. Para o diretor-geral da MSC Cruzeiros no Brasil, Adrian Ursilli, uma infraestrutura moderna vai ao encontro do que o setor busca no mundo todo.

“Esperamos que o projeto avance, porque ele certamente será um motivador, um alavancador da atividade de cruzeiros no Brasil. É importante ter bons terminais e portos organizados para receber os navios cada vez maiores e mais tecnológicos. O projeto do terminal no Valongo atenderá todas as necessidades que o setor anseia”, explicou Ursilli para A Tribuna.

A entrevista com ele foi a bordo do MSC Splendida, que deixou Santos na sexta-feira, rumo à Europa. Foi a primeira embarcação da companhia a encerrar a programação nesta temporada.

O diretor-geral da MSC disse que as instalações para cruzeiros devem acompanhar o aumento no número de passageiros registrado nos últimos anos. “É preciso gerar ainda mais conforto, mais segurança e um melhor fluxo de trânsito para os hóspedes embarcarem e desembarcarem. Digo isso sem detrimento à estrutura atual, que é boa, satisfatória, mas carece de melhorias”.

Ursilli citou a transição energética com um fator importante, já que as embarcações construídas recentemente já são abastecidas com gás natural liquefeito (GNL). “E os novos navios têm capacidade para serem conectados em terra, a energia elétrica. Os portos brasileiros precisam se preparar, acompanhar a evolução da indústria”.

Ele lembrou que o Porto de Santos é o principal porto de embarque de cruzeiros no Brasil. “Corresponde a mais de 60% das nossas operações, tem uma importância estratégica. E nós temos uma parceria forte, de muitos anos, com o Concais (administrador do terminal).”

O projeto no Valongo prevê capacidade para atracação simultânea de três navios. Ele seria instalado em frente ao Parque Valongo, na altura do Armazém 1, que ainda não foi revitalizado.

Recurso

O projeto no Valongo deve ter aporte inicial de R\$ 1,2 bilhão do futuro arrendatário do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó, conforme previsão do edital. Esse dinheiro seria usado para a construção dos berços de atracação e de uma laje para sustentar o novo prédio, que será erguido na área de mar.

Armadora trará três embarcações na temporada

A MSC terá três navios para embarques no Porto de Santos na temporada 2025/2026 (Seaview, Preziosa e Lirica), uma a menos do que na atual temporada (Grandiosa, Splendida, Seaview e Armonia).

Na próxima temporada, na América do Sul, o Armonia fará embarques no Rio de Janeiro e o Fantasia oferecerá embarques em Buenos Aires, na Argentina.

Balanço

O diretor-geral da MSC Cruzeiros no Brasil, Adrian Ursilli, fez um balanço da atual temporada, que termina dia 18 de abril com a partida do Seaview. A companhia movimentou 603,5 mil hóspedes em cruzeiros pela América do Sul.

Outros 62 mil brasileiros viajaram nos navios da empresa pelo mundo. Foram mais de 120 cruzeiros, que partiram de oito portos: Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Maceió, Itajaí, Paranaguá, Buenos Aires e Montevideú.

“Temos o prazer e o orgulho de sermos a única companhia marítima que produz números dessa grandeza. Isso nos motiva e muito. Estamos sempre trazendo novos navios que se destacaram e que o brasileiro percebe que atendem às necessidades, seja pela decoração europeia, elegante, cosmopolita, ou pelas grandes áreas de lazer”, detalhou Ursilli.

Ele destacou que a MSC procurou se adaptar aos hóspedes dos países onde atua. “Somos uma empresa global, mas que compreende as necessidades e características do mercado local, como o Brasil. Nossos comandantes e oficiais conhecem o Brasil de muitos e muitos anos navegando por aqui”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/03/2025

“A NOSSA AMBIÇÃO É TORNAR O PORTO ITAPOÁ O MAIOR DA AMÉRICA DO SUL”, PROJETA RICARDO ARTEN

A Tribuna conversou com o CEO do Porto Itapoá (SC)

Por Bárbara Farias, enviada a Itapoá (SC)



Há seis meses, Ricardo Arten chefia o Porto Itapoá, um terminal de uso privado (TUP) (Sívio Luiz/AT)

Há seis meses chefiando o Porto Itapoá, um terminal de uso privado (TUP) localizado na cidade de Itapoá, no extremo norte do litoral de Santa Catarina, o CEO Ricardo Arten comemora a primeira grande iniciativa no período: a inédita parceria público-privada (PPP) com o governo catarinense e o Porto de São Francisco do Sul para dragar o canal da Baía da Babitonga a 16 metros de profundidade e, assim, receber navios de 366 metros de comprimento. Destinando R\$ 300 milhões à

obra, a empresa quer que o TUP seja a primeira opção para armadores de contêineres de longo curso, superando, inclusive, o Porto de Santos. Arten soma 35 anos de atuação no setor portuário. Antes de Itapoá, foi CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP) em Santos. Em entrevista exclusiva para A Tribuna, que foi ao Porto Itapoá, o executivo comentou sobre as facilidades de acesso aquaviário dos portos catarinenses e do plano de expansão do Porto Itapoá nos próximos dez anos. A meta é torná-lo o maior porto de contêineres da América do Sul.

Quais são as vantagens dos portos catarinenses sobre os demais portos do País?

Os portos de Santa Catarina registram um crescimento veloz, não apenas pela eficiência, mas por não terem gargalos que os outros possuem. Por isso, os clientes estão migrando para os portos catarinenses.



Itapoá é um desses portos do estado com boa infraestrutura de acesso?

Nós temos uma eficiência muito grande em termos de produtividade e em serviços que podemos oferecer aos nossos clientes. Não apenas de armadores, mas também serviços de cross docking (sistema logístico que permite que produtos sejam enviados diretamente aos clientes, sem passar por um armazenamento), serviços para os importadores e exportadores. Oferecemos uma grande quantidade de tomadas reefer (para contêiner refrigerado) aos clientes de proteína animal, que é muito forte aqui, carne bovina, suína e frango. Enfim, são coisas que têm restrições, principalmente no Porto de Santos, mas a gente não tem. Então, é por isso que a gente vai poder ser a primeira opção.

Por que o armador vai colocar o Porto Itapoá na frente do Porto de Santos, por exemplo?

Tendo um calado de até 16 metros, que é o nosso plano com essa dragagem, seremos a primeira opção dos armadores. Talvez, a carga chegue aqui primeiro em vez de Santos, inclusive. Dessa forma, a gente pode ser uma opção melhor, porque o porto onde a carga chega mais rápido pode ser mais atrativo para o importador e para o exportador.

Essa PPP assinada entre o Porto Itapoá, o Porto de São Francisco do Sul (público) e o Governo do Estado de Santa Catarina é inédita no Brasil?

Sim. Nós estamos adiantando R\$ 300 milhões e seremos reembolsados, atracação por atracação, até que se complete esse valor. Isso dependerá de quantos navios irão atracar. Quanto mais navios atracarem, quanto mais contêineres movimentarmos, mais rápido será feito o pagamento.

A licitação da dragagem será conduzida pela Autoridade Portuária?

Sim. É um processo normal de licitação pública, que será feito pelo Porto de São Francisco. Logicamente, nós vamos acompanhar esse trabalho e a nossa expectativa é que fique pronto (profundidade de 16 metros) no primeiro trimestre do ano que vem, para começarmos a receber os primeiros navios de 366 metros. E aí já vamos começar a ter esse reflexo positivo para o estado de Santa Catarina.

Itapoá entra como um porto de vanguarda nesse tipo de investimento em dragagem, enquanto o Governo Federal planeja as concessões dos canais de acesso de Paranaguá e Santos?

Enquanto se discute um modelo de privatização de canal de acesso, nós estamos acelerando o processo. É um modelo inovador, exaustivamente estudado e que foi autorizado pelo Governo do Estado, pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Assim como a PPP, o edital de licitação da dragagem também foi lançado no último dia 21.

A gente espera que a empresa ganhadora da licitação comece as obras o mais rápido possível para que a gente comece a ter o benefício dessa dragagem. São dois metros adicionais que representam bastante coisa. Cada metro é cerca de 1 mil contêineres por viagem e isso vai dar um ganho competitivo muito grande para a indústria catarinense, aos importadores e exportadores.

Quanto a movimentação de navios e contêineres pode crescer com dois metros a mais de calado?

Cada metro de profundidade que a gente providencia aos nossos armadores significa de 800 a 1 mil contêineres a mais que eles poderão carregar por viagem. Nós movimentamos cerca de 62 navios por mês em Itapoá. Aprofundando de 14 metros para 16 metros, são 2 mil contêineres a mais por navio. Dois mil vezes 62 dá 120 mil contêineres a mais por mês. Isso vezes 12 são 1,5 milhão por ano a mais aos importadores e exportadores.

E quanto ao gargalo terrestre? As rodovias catarinenses são muito criticadas.

Estamos tentando resolver o problema do acesso marítimo, mas, lógico, é preciso olhar o gargalo terrestre e a rodovia é o principal deles. A boa notícia é que o governador Jorginho Mello (PL) já disse que os projetos executivos das duplicações das rodovias SC-416 e SC-417 devem ficar prontos nos próximos dias. Tomara que chegue à mesa dele para realmente tirar do papel e executar essas duplicações, porque essas duas rodovias fazem a carga chegar ao nosso porto.

Uma iniciativa inédita contemplada na PPP da dragagem é que os sedimentos serão destinados ao alargamento da faixa de areia das praias de Itapoá. Mas, esse material pode conter contaminantes? Ele será tratado?

São sedimentos que estão bem profundos, a 16 metros, e não se encontram contaminados. Já foram feitos os estudos. Cerca de 7 milhões de metros cúbicos serão destinados diretamente para a engorda da praia. É um projeto super inovador e está em total acordo com a nossa política de ESG (ambiental, social e governança, da sigla em inglês).

O PORTO ITAPOÁ FARÁ O MONITORAMENTO DA DRAGAGEM E DOS SEDIMENTOS RETIRADOS?

O Porto de Itapoá entrará com o recurso e fará o monitoramento das ações. Parte desses R\$ 300 milhões, o equivalente a R\$ 70 milhões, irá para a engorda da praia.

Para finalizar, qual é a meta do Porto Itapoá?

Hoje, o Porto Itapoá é o maior movimentador de contêineres de Santa Catarina. Em 2024, movimentou 1,2 milhão de TEU (medida equivalente a um contêiner padrão de 20 pés). A nossa ambição é tornar o Porto Itapoá o maior e mais eficiente da América do Sul nos próximos dez anos.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/03/2025

SANTOS INICIA OBRAS NO ENTORNO DE VIADUTO QUE DÁ ACESSO A EMPRESAS E TERMINAIS PORTUÁRIOS

Antigo pleito de empresas, intervenção deve acabar em um ano

Por Bárbara Farias



Serviços na Alemoa serão executados em 10 etapas, com interdição e desvio no trânsito em cada uma (Vanessa Rodrigues/AT)

Aguardadas há anos, as obras na Rua Augusto Scaraboto e entorno do Viaduto Paulo Bonavides, no Distrito Industrial da Alemoa, em Santos, começaram nesta sexta-feira (28) e devem ser concluídas em 12 meses. A região é o único acesso às empresas retroportuárias e aos terminais da Margem Direita do Porto de Santos. Cerca de 14 mil caminhões circulam diariamente no local.

Ao todo, serão investidos R\$ 13,9 milhões, sendo R\$ 10,7 milhões do Governo do Estado e o restante, contrapartida da Prefeitura. As obras, que serão executadas pela empreiteira TMK Engenharia, vencedora da licitação, englobam drenagem, pavimentação asfáltica, paisagismo, iluminação em LED e alteração do sistema viário.

O projeto teve como base proposta financiada pela Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA). A Autoridade Portuária de Santos (APS) também executará melhorias viário em trecho federal.

“Essa obra vai melhorar o entorno e facilitar a passagem dos caminhões, organizando o trânsito, que deverá ampliar com os recordes de safra. Isso integra um conjunto de obras que faremos com o Governo do Estado para melhorar a logística como também o novo viaduto ligado à Via Anchieta e à Avenida Perimetral”, declarou o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), em visita ao canteiro de obras.

Em etapas

O secretário municipal de Infraestrutura e Serviços Públicos, Fabrício Cardoso, explicou que a obra será faseada, “impactando o mínimo possível para empresas locais e caminhoneiros, com uma ou outra interrupção em trechos do viário. Trabalharemos 24 horas por dia para reduzir o prazo”.

O presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Antonio Carlos Silva Gonçalves, explicou que a obra será executada em 10 etapas, com interdição e desvio no trânsito em cada uma. “O volume de caminhões é enorme e constante e vamos adequar a obra às necessidades da chegada ao local. Haverá ainda inversão de mãos de direção”.

Benefícios ao Porto.

Já o secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego, Bruno Orlandi, observou que “haverá uma melhora significativa na eficiência da chegada das cargas ao Porto”. Por fim, o presidente da AMA, João Maria Menano, se disse “otimista com a obra saindo papel”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/03/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PESQUISA DE CUSTOS DOS PORTOS BRASILEIROS ESTÁ ABERTA ATÉ O DIA 28 DE ABRIL



Questionário foi enviado por email para os representantes de terminais arrendados e TUPs

Brasília, 27/03/2025 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em conjunto com a INFRA S.A, elabora levantamento com os terminais arrendados e com os Terminais de Uso Privado (TUPs) que trará um importante diagnóstico dos terminais portuários brasileiros.

A pesquisa de custos, receitas e despesas na operação portuária nacional por perfil de carga pode ser respondida até o dia 28 de abril de 2025 e é um dos temas da Agenda de Estudos 2025-2028 da Agência, assim como servirá de subsídio na elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL), conduzido pela Infra S.A.

Serão levantadas informações que caracterizam o sistema portuário nacional e esses dados serão utilizados como subsídio para a criação de ferramentas, estudos, projetos, planos e políticas voltadas ao desenvolvimento do setor.

A pesquisa contempla perguntas sobre o tipo de terminal, perfil das cargas movimentadas, infraestrutura, acessos, equipamentos portuários, mão de obra, segurança patrimonial, riscos e entraves, entre outros.

Os questionários foram enviados diretamente para os respondentes, via email, com todas as orientações necessárias para o preenchimento. Porém, em caso de dúvidas, entre em contato com a INFRA S.A por meio do endereço eletrônico pesquisaportos2025@infra.gov.br ou do telefone (61) 2029-6216.

Depois de iniciadas as respostas, é possível interromper o preenchimento e retomar a qualquer momento do ponto em que parou. Todas as informações fornecidas para a pesquisa serão de uso exclusivo da ANTAQ e da INFRA S.A.

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

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

Data: 31/03/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GRUPO DE TRABALHO DO BRICS DEBATE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL E CONECTIVIDADE AÉREA

Encontros conduzidos por representantes do bloco servem como alinhamento de temas prioritários que estarão presentes no evento da cúpula



Primeira reunião técnica discutiu temas que serão levados ao fórum do Brics, em julho no Rio de Janeiro

A primeira reunião técnica do Grupo de Trabalho (GT) de Transportes do BRICS, finalizada nesta sexta-feira (28), teve como destaque as pautas de sustentabilidade trabalhadas pelo Governo Federal para os modais de logística do país. Durante o encontro, realizado por videoconferência, representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) apresentaram, aos técnicos dos países que

formam a cúpula, propostas voltadas ao fomento da infraestrutura sustentável e resiliente aos modais de transportes, com foco na mobilidade urbana.

Para o modal aéreo, o grupo debateu sobre os desafios da redução de gases poluentes e a implementação das políticas voltadas a energias limpas. O Brasil é um dos pioneiros na política de produção de combustível sustentável para aviação. Em junho do ano passado, o MPor lançou a primeira planta de produção de petróleo sintético para fabricação de combustível sustentável, conhecidos como SAF (do inglês Sustainable Aviation Fuels). Para incentivar a conectividade entre os países membros, os técnicos da cúpula trabalham no projeto de aumentar as conexões aéreas entre as nações do bloco.

A descarbonização dos Portos e do Transporte Marítimo, como adoção de combustíveis sustentáveis de baixo carbono, para alinhamento à metas estabelecidas pela Organização Marítima Internacional, com objetivo de reduzir as emissões dos Gases de Efeito Estufa (GEEs), também foi tema discutido durante o encontro. O grupo brasileiro entende que o suprimento de energia seja realizado direto dos portos para os navios.

A criação de uma Aliança Logística Internacional do BRICS, como ação social e humanitária, foi um dos pontos apresentados pelos técnicos brasileiros. Durante as discussões, o grupo técnico ressaltou a necessidade de uma logística mais ágil para fins humanitários, utilizando como exemplo a tragédia ocorrida no estado do Rio Grande do Sul, no ano passado.

Essa foi a primeira reunião técnica do Grupo de Trabalho de Transportes do BRICS durante a presidência brasileira no bloco, iniciada em janeiro deste ano. Em 2025 estão previstas duas reuniões do Grupo, em abril e em maio deste ano. Ainda em maio haverá a reunião ministerial, em Brasília, quando deverão ser apresentados os resultados alcançados pelo Grupo.

Cúpula internacional

A 17ª reunião do Brics será realizada nos dias 6 e 7 de julho, no Rio de Janeiro. Como país sede, o Brasil adotou o tema "Fortalecendo a Cooperação do Sul Global para uma Governança mais Inclusiva e Sustentável". O encontro de líderes internacionais traz oportunidades no sentido de fortalecimento das relações exteriores, desenvolvimento de iniciativas de sustentabilidade, inclusão social e solução aos desafios da governança global.

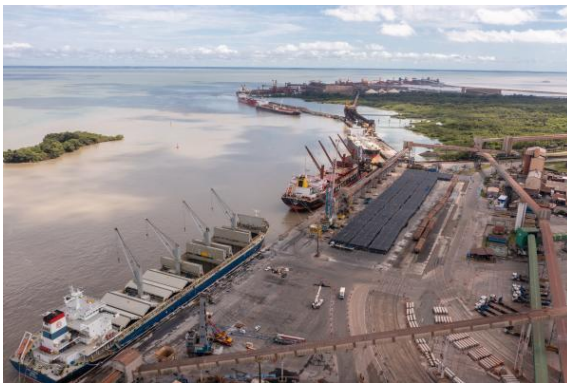
A cúpula do BRICS é formada por membros plenos: Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, Arábia Saudita, Egito, Emirados Árabes Unidos, Etiópia, Indonésia e Irã, além dos membros associados - Belarus, Bolívia, Cazaquistão, Cuba, Malásia, Tailândia, Uganda e Uzbequistão. Fundado em 2009, o grupo foi criado para fortalecer a cooperação econômica, política e social e garantir o crescimento sustentável dos países formados pelo bloco.

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

Data: 28/03/2025

AGENDA DE SUSTENTABILIDADE DO MPOR AVANÇA COM A DESCARBONIZAÇÃO DO PORTO DE ITAQUI

Fornecimento de energia elétrica a navios atracados é uma das medidas estudadas no porto maranhense para reduzir emissões de gases de efeito estufa



Ministério de Portos e Aeroportos tem trabalhado na implementação da Política de Sustentabilidade e em soluções inovadoras para a redução de emissões no setor portuário - Foto: Divulgação

Com o intuito de mitigar os impactos ambientais e seguir a agenda de sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o Porto do Itaqui vai implementar um programa de descarbonização. Em reunião com a Transpetro, subsidiária da Petrobrás, e a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), foi discutida a implementação de ações

estratégicas para reduzir as emissões de gases de efeito estufa nas operações do complexo portuário maranhense, importante ponto de escoamento de grãos, como soja e milho.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou a importância do Porto maranhense para a economia nacional: "O Porto do Itaqui é um dos principais portos públicos do Brasil, que além de movimentar cargas, atua no desenvolvimento econômico e social da região, com integração multimodal. A sustentabilidade é um compromisso conjunto, e estamos alinhados com os objetivos globais para mitigar as mudanças climáticas."

A transformação energética está presente nas políticas de atuação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Dentre as ações já implementadas de descarbonização estão a substituição de combustível da frota de veículos leves, projeto de migração para o mercado livre de energia, implantação de energia solar nos novos prédios administrativos, substituição de parte da frota por veículos híbridos com instalação de eletropontos e estudo para implantação de Onshore Power Supply (OPS), que permite aos navios atracados se conectarem à rede elétrica, minimizando o uso de combustíveis fósseis. Com o uso do OPS, o porto poderá reduzir substancialmente as emissões dessa categoria de embarcação. O projeto envolve parcerias com autoridades e o setor privado, promovendo mudanças estruturais para a mitigação dos impactos ambientais no estado.

"Para que o projeto de descarbonização do porto continue evoluindo, é fundamental o engajamento das empresas que atuam no complexo. A adesão da empresa a essa aliança reforça a importância

das iniciativas conjuntas e da troca de boas práticas para alcançarmos as metas ambientais”, destacou Luane Lemos, gerente de Meio Ambiente do Porto do Itaqui.

O Mpor tem trabalhado na implementação da Política de Sustentabilidade e em soluções inovadoras para a redução de emissões no setor portuário. “A digitalização, a transição energética e o incentivo a soluções de baixo carbono são prioridades para o setor, queremos garantir maior eficiência operacional e alinhamento com as diretrizes globais de sustentabilidade”, acrescentou Costa Filho.

Os portos são de fundamental importância para garantir a competitividade do agronegócio e da indústria brasileira no mercado global. Segundo o secretário de Portos, Alex Avila, o papel do porto maranhense é também estratégico: “Esse desempenho reforça a eficiência operacional do terminal. Também podemos destacar que o ministério tem trabalhado na possibilidade de aumentar ainda mais essa eficiência, trazendo competitividade e atraindo investimentos para a modernização da infraestrutura portuária, gerando receitas e promovendo mais desenvolvimento regional.”

Reconhecimento

A gestão ambiental do Porto do Itaqui é referência nacional. No último ano o complexo maranhense conquistou o Selo Pró-clima na categoria Ouro, reconhecimento que reforça seu compromisso com práticas sustentáveis e com a redução de emissões.

A implementação do plano coloca o Porto do Itaqui em posição de destaque entre os portos públicos brasileiros, reforçando sua reputação como um agente comprometido com práticas ambientais avançadas.

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

Data: 28/03/2025

MPOR REALIZA VISITAS TÉCNICAS NOS PORTOS DE SANTOS E DA BAHIA

Reuniões tiveram como foco a infraestrutura, governança e ampliação da capacidade dos portos



Agenda técnica ocorreu entre 24 e 27 de março, nos portos de Santos e Bahia - Foto: Divulgação

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Portos, realizou, nesta semana, uma série de visitas técnicas aos portos de Santos e Salvador para tratar de assuntos como infraestrutura, governança e ampliação da capacidade portuária.

“As agendas de campo são estratégicas e planejadas para atender o momento de cada porto. Estamos para iniciar a consulta pública da Poligonal de Santos, que irá preparar o porto para futuras expansões”, explicou o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, que chefiou a equipe.

Expansão em Santos

De acordo com o secretário, a consulta pública sobre a Poligonal do Porto de Santos está prevista para início em abril. Em dezembro, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, anunciaram a proposta de incorporar áreas em quatro cidades à Poligonal do Porto Organizado, ampliando a área em 162%.

O novo terminal de graneis líquidos, o STS08, também foi tema do encontro. O processo foi encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) na última terça-feira (25). Com área de 152,2 mil metros quadrados, o projeto prevê a construção de quatro novos berços, dois viadutos e tanques de armazenamento. A audiência pública foi realizada em novembro do ano passado.

A equipe conheceu ainda o cruzeiro de navio da MSC. A temporada de cruzeiros teve início em novembro e segue até 20 de abril, aumentando significativamente o fluxo de turismo na região.

Concessão na Bahia

“Na Bahia, um dos principais temas foi o andamento do projeto de concessão. Trata-se de um modelo diferente, com concessão do canal e gestão patrimonial das áreas, e estamos também para iniciar consulta pública”, detalhou o secretário Nacional de Portos.

Em Salvador, a equipe conheceu as instalações e os projetos de ampliação da capacidade e segurança das operações dos terminais das empresas Ultracargo e da CSI Cargo, localizados no Porto de Aratu-Candeias, a pouco mais de 50 quilômetros do Porto de Salvador.

Na quinta-feira (27), houve visitas e reuniões no terminal da empresa de logística e portuária Intermarítima e no Tecon Salvador para conhecer projetos de modernização e expansão. A missão técnica foi concluída em reunião interna com a diretoria da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), para alinhamento estratégico das ações.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 28/03/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

COM INVESTIMENTOS DO NOVO PAC, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA MAIS UM VIADUTO NA BR-470/SC

Estrutura recebeu investimento de aproximadamente R\$ 16 milhões. Cerca de 30 mil motoristas que passam pelo trecho diariamente serão beneficiados



Entrega de viaduto na BR-470/SC - no km 48, no bairro Fortaleza, no lote 3 da rodovia - vai beneficiar mais de 30 mil motoristas que trafegam pelo trecho diariamente - Foto: Divulgação/DNIT

O Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entrega, nesta segunda-feira (31), mais um viaduto na BR-470/SC, em Blumenau, no Vale do Itajaí. A nova estrutura, localizada no km 48, no bairro Fortaleza, no lote

3 da rodovia, amplia a capacidade de tráfego no trecho e proporciona mais segurança para os motoristas que utilizam a rodovia.

O viaduto recebeu investimento do Governo Federal de aproximadamente R\$ 16 milhões, com construção de pilares e vigas, rampas de acesso, pavimentação e sinalização, além de quatro alças de acesso e duas rotatórias, facilitando a separação do trânsito local e o tráfego de longas distâncias.

Dos 27 viadutos previstos na duplicação da BR-470/SC, dezoito estão concluídos. Com um orçamento total de aproximadamente R\$ 1,58 bilhão, montante contemplado pelo Novo PAC, o Governo Federal investiu R\$ 173 milhões apenas no último ano, garantindo avanços significativos na obra, que beneficia cerca de 30 mil motoristas catarinenses diariamente.

Importância econômica



A BR-470/SC é considerada o principal corredor logístico de Santa Catarina, conectando as regiões Oeste e Meio-Oeste ao litoral norte do estado, onde estão localizados os portos de Itajaí e Navegantes, além do aeroporto de Navegantes.

A rodovia tem papel estratégico no transporte de produtos de exportação e importação, como matérias-primas, grãos, carnes, madeira e móveis, fundamentais para a economia catarinense.

Próximas entregas

A previsão do DNIT é finalizar os serviços nos lotes 1 e 2 ainda em 2025, incluindo mais dois novos viadutos, em Gaspar (km 35) e Navegantes (km 4). A entrega do trecho, que abrange as cidades de Navegantes, Ilhota, Gaspar, Blumenau e Indaial, está prevista para 2026. Ao todo, o empreendimento soma mais de 82% de conclusão e 62 quilômetros entregues e duplicados.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

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

Data: 31/03/2025

RENAN FILHO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO PARA RECONSTRUÇÃO DE 157 QUILOMETROS NA BR-222/MA

Governo libera R\$ 622,8 milhões para pavimento rígido de concreto. Trecho abrange Miranda do Norte, Santa Inês e Santa Luzia - um dos mais críticos do estado

Após anos enfrentando dificuldades diárias, os motoristas e moradores do Maranhão finalmente receberão uma boa notícia: parte da BR-222/MA será reconstruída. No dia 2 de abril, o Ministro dos Transportes, Renan Filho, estará no estado para assinar a Ordem de Serviço (OS) que dará início à revitalização de 157 quilômetros da rodovia, entre Miranda do Norte, Santa Inês e Santa Luzia – um dos trechos mais críticos do estado. A obra integra o Novo PAC.

Com um investimento de R\$ 622,8 milhões, a estrada será reconstruída com pavimento rígido de concreto (modelo whitetopping), garantindo maior durabilidade, segurança e conforto para quem trafega pela região – um compromisso atendido após anos de reivindicações da população.

Durante a visita, o ministro também fará uma vistoria na ponte do quilômetro 363, em Santa Inês, que está em fase final de reconstrução após um desabamento. A estrutura, essencial para a mobilidade local, deverá ser entregue em breve.

A assinatura da OS será realizada nesta quarta-feira (2), em cerimônia que contará com a presença dos ministros Juscelino Filho (Comunicações), André Fufuca (Esportes), do governador do Maranhão, Carlos Brandão, além de outras autoridades locais.

Cobertura da imprensa

Não há necessidade de credenciamento prévio para os jornalistas interessados em cobrir o evento.

Serviço

O quê: Assinatura da Ordem de Serviço da Reconstrução da BR-222/MA (Miranda do Norte-Santa Inês- Santa Luzia)

Quando: Quarta-feira (2), às 11h

Onde: Posto Ypiranga Paizão, no Km 269, na BR-316/MA

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

Data: 31/03/2025

INVESTIMENTO EM RODOVIAS E FERROVIAS NO BRASIL É FUNDAMENTAL PARA A SEGURANÇA ALIMENTAR GLOBAL

Em Hanói, ministro Renan Filho enfatiza que investimentos público-privados garantirão papel estratégico do Brasil no suprimento à demanda mundial de alimentos



Delegação brasileira no Palácio do Governo do Vietnã, em Hanói - Foto: Ricardo Stuckert/PR

Em discurso no Fórum Econômico Brasil-Vietnã, na manhã deste sábado (29), em Hanói, capital vietnamita, o ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou o esforço do Governo Federal para atrair a iniciativa privada a cooperar com o poder público por meio de investimentos em rodovias e projetos ferroviários. O ministro enfatizou a relevância dos investimentos público-

privados para o fortalecimento das malhas viária e ferroviária a fim de garantir o papel estratégico do Brasil no suprimento à crescente demanda mundial de alimentos.

"O Brasil se notabiliza como referência global na capacidade de atrair investimentos. Temos hoje o maior pipeline de concessões rodoviárias do mundo. Somente em 2025, vamos realizar 15 leilões na Bolsa de Valores de São Paulo para conceder rodovias à iniciativa privada e atrair novos investimentos para a infraestrutura pública", disse.

A carteira de investimentos é fruto da otimização de contratos que estavam desequilibrados, novos leilões para concessões rodoviárias e do lançamento de projetos ferroviários. Renan Filho citou que essa carteira totaliza, aproximadamente, US\$ 50 bilhões (R\$ 300 bilhões) para o fortalecimento da infraestrutura rodoviária nacional e US\$ 15 bilhões (R\$ 2,6 bilhões) para o desenvolvimento da malha ferroviária.

Volto ao Brasil sabendo que temos um espírito comum (...) o desafio de, promovendo o desenvolvimento, melhorar a vida das pessoas." Renan Filho, ministro dos Transportes

Entre os projetos ferroviários, está o Corredor Ferroviário Leste-Oeste. Conhecido como Fico-Fiol, o corredor é uma obra estruturante fundamental para a logística brasileira. Composto pela Ferrovia de Integração Centro-Oeste – FICO (EF-354) e pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste – FIOLO (EF-334), trata-se de um projeto prioritário do Novo PAC, que pretende conectar o país, de leste a oeste, por 2.697 quilômetros de malha ferroviária.

"É uma das mais transformadoras ferrovias do mundo para a garantia da segurança alimentar, ligando o Brasil Central a portos no Nordeste e no Sul da Bahia. Isso garantirá, certamente, mais uma vertente para o escoamento da produção [agropecuária brasileira para o mundo]", afirmou Renan Filho.

A exportação de alimentos aumentou exponencialmente nas últimas décadas, impulsionado por investimentos significativos em infraestrutura de transportes. O Brasil exportava oito milhões de toneladas de alimentos há 30 anos. Em 2024, atingiu a marca histórica de 180 milhões de toneladas.

O Vietnã figura como o quinto destino de produtos agropecuários brasileiros. Cerca de 70% da soja e 37% da carne suína importada pelo Vietnã são oriundas do Brasil.

O Fórum Econômico Brasil-Vietnã foi um encontro de alto nível entre autoridades ministeriais e representantes da comunidade empresarial do Brasil e do Vietnã, com o objetivo de impulsionar as trocas comerciais e aprofundar o diálogo bilateral. O evento teve como objetivo criar sinergias para incrementar o comércio e consolidar a Parceria Estratégica entre os países.

Missão Vietnã

Brasil e Vietnã elevaram, na sexta-feira (28), as relações entre os dois países a um novo patamar, a partir da assinatura do Plano de Ação para Implementação da Parceria Estratégica. O documento foi oficializado em encontro do presidente Luiz Inácio Lula da Silva com o presidente Luong Cuong, em Hanói. O plano de ação abrange o período 2025-2030.

A Parceria Estratégica visa aprofundar o diálogo político, reforçar a cooperação econômica, técnica e científica, industrial, energética e em infraestrutura, intensificar o fluxo de comércio e investimentos, fortalecer a coordenação em temas da agenda multilateral (como a emergência climática global) e impulsionar novas iniciativas de cooperação.

Promover o comércio e os investimentos é a melhor forma de gerar emprego, renda e dignidade para a nossa sociedade." Luiz Inácio Lula da Silva, presidente da República

Em 2024, Brasil e Vietnã celebraram 35 anos de relações diplomáticas. A visita de Estado ao país asiático reflete a estratégia do Governo Federal de expandir parcerias e ampliar a presença brasileira no cenário econômico mundial, promovendo, assim, desenvolvimento sustentável para melhorar a qualidade de vida da população brasileira.

Vietnã

O Vietnã tem cerca de 101 milhões de habitantes. É atualmente o principal destino das exportações brasileiras entre os países da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), além de ser o 14º fornecedor mundial de produtos para o Brasil. Para o país asiático, o Brasil é o principal parceiro na América do Sul.

Em 2024, o comércio bilateral entre Brasil e Vietnã atingiu US\$ 7,9 bilhões (R\$ 45,5 bilhões). A Parceria Estratégica pretende criar condições para aumentar o comércio entre os dois países para cerca de US\$ 15 bilhões (R\$ 86,4 bilhões) até 2030. O Brasil exporta mais para o Vietnã do que para Portugal, Reino Unido, França ou Paraguai.

O país asiático é caracterizado pelo dinamismo econômico, progresso na infraestrutura e pelo aumento da renda e melhoria nos indicadores sociais. É centro de produção de alta tecnologia, assim como tem contribuição relevante para a cadeia de distribuição e abastecimento global. O país cresceu a taxa média de 6% ao ano nas últimas duas décadas. A previsão é de contínuo aumento nos próximos anos por parcerias econômico-comerciais que vêm sendo construídas no cenário global.

A visita oficial da delegação brasileira ao Vietnã termina neste sábado (29), após dias de compromissos e assinaturas de acordos e de instrumentos de cooperação bilateral no Japão.

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

Data: 29/03/2025

GOVERNO FEDERAL APROVA ESTUDOS PARA CONCESSÃO DE TRECHOS DAS BR-324 E BR-116 NA BAHIA



A próxima etapa é da ANTT, com a abertura de audiências públicas. Governo Federal espera realizar novo leilão para os trechos até dezembro de 2025

Governo Federal espera celeridade no processo até a realização de novo leilão, esperado para dezembro deste ano - Foto: Arquivo/MT

Nesta sexta-feira (28), o Ministério dos

Transportes deu mais um passo no processo de gestão dos trechos das rodovias BR-116 e 324, BA-526 e BA-528. A Portaria nº 250 do MT aprovou os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental para concessão dos trechos de Feira de Santana até Salvador, e entre Feira de Santana e a divisa da Bahia com Minas Gerais. Juntos, somam uma extensão total de 663 quilômetros.

O ministro dos Transportes em exercício, George Santoro, explica que nesta etapa, o conteúdo dos estudos é enviado à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que abrirá três audiências públicas, além de disponibilizar um site para receber opiniões e sugestões. “Estas medidas são essenciais para garantir que todo o processo seja transparente e que a população tenha voz nas decisões que impactam a rodovia”, destaca.

Santoro completa que depois das audiências, os estudos serão atualizados e enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU) para aprovação ou sugestões de modificações. O processo volta à ANTT para, se necessário, fazer alterações e em seguida é elaborado o edital para publicação do leilão, previsto para dezembro de 2025.

Leilão a caminho

Com a saída da concessionária Via Bahia, a partir de 15 de maio, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) será responsável por garantir a operação e a conservação das rodovias, realizando obras no pavimento e assegurando a continuidade dos serviços aos usuários na BR-324. “A equipe do DNIT está bem articulada e tem trabalhado nesse planejamento há bastante tempo, com a expectativa de melhorar o serviço prestado na rodovia. Os usuários podem ficar tranquilos”, enfatiza Santoro.

De acordo com Viviane Esse, secretária Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR), as duas rodovias são importantes não apenas para o estado da Bahia, mas também para o país, pois fazem a ligação entre as regiões Sudeste e Nordeste.

“Esperamos que tudo transcorra com muita celeridade, para que a gente consiga fazer o leilão ainda este ano. Esta é uma ação muito importante porque nós fizemos acordo pela saída da atual concessionária, que litigava contra a União e não executava obras. Com isso, a gente vai trazer ainda mais desenvolvimento para Bahia e para o nosso país”, conclui a secretária.

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

Data: 28/03/2025

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CONCLUI OBRAS EMERGENCIAIS NA BR-282/SC, EM ALFREDO WAGNER, SÃO JOSÉ DO CERRITO E VARGEM

Governo Federal investiu cerca de R\$ 70 milhões na recuperação da rodovia, contribuindo para a melhoria logística da região



Governo Federal investiu R\$ 70 milhões nas obras emergenciais na BR-282/SC, em Alfredo Wagner, São José do Cerrito e Vargem - Foto: Divulgação/DNIT

O Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), concluiu em março um pacote de obras emergenciais na BR-282/SC, em Alfredo Wagner, São José do Cerrito e Vargem, entre o km 103 e o km 325. Ao todo, foram investidos pelo Governo Federal

aproximadamente R\$ 70 milhões para a construção de muros de gabiões (muros de pedras), cortinas atirantadas, além da recuperação da pista, entre outras obras necessárias para garantir a segurança e trafegabilidade da rodovia.



As obras emergenciais, executadas em oito pontos da BR-282/SC, são uma resposta do DNIT a uma série de eventos climáticos extremos que ocorreram em 2023, quando a região foi atingida por fortes chuvas, registrando quedas de árvores, deslizamentos de terra, alagamentos e ruptura de solo.

Importância

A BR-282/SC é um dos principais corredores logísticos de Santa Catarina, atravessando o estado de leste a oeste em uma extensão superior a 600 quilômetros. A rodovia é fundamental para o transporte de cargas e o deslocamento de pessoas, conectando a Grande Florianópolis à Serra Catarinense e ao Oeste do estado. A extensão da rodovia permite a integração das regiões e o escoamento da produção catarinense.

Com informações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

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

Data: 28/03/2025

ESTÁ NO AR O EPISÓDIO 23 DO PODCAST NA ESTRADA

O Ministério dos Transportes traz mais uma edição repleta de novidades sobre infraestrutura, segurança viária e desenvolvimento pelo Brasil

Nesta edição do podcast Na Estrada, o destaque vai para o avanço das obras da BR-381/MG, que deixam para trás o rótulo de "Rodovia da Morte" e passam a trilhar o caminho da segurança e do desenvolvimento. Desde o dia 6 de fevereiro, quando a nova concessionária assumiu a gestão, as primeiras melhorias já começaram: reforço na pavimentação, recuperação de pontes, melhorias na sinalização e ampliação do atendimento médico e mecânico. Tudo isso faz parte do Plano de 100 Dias, que trará ainda mais investimentos e transformações para a rodovia.

Outro tema de peso no episódio é a participação do Brasil na 4ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária, evento promovido pela OMS no Marrocos, que reuniu lideranças de vários países para debater estratégias para reduzir mortes no trânsito – uma meta global até 2030. Quem traz mais detalhes sobre o encontro é o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, no quadro "Fala, Secretário".

Além disso, o podcast traz informações sobre a entrega de novas obras por todo o Brasil, e uma ação do Ministério dos Transportes, que aderiu ao programa Emprega 347. A iniciativa promove a capacitação e a reinserção social de pessoas privadas de liberdade, oferecendo oportunidades de capacitação profissional e trabalho digno e com remuneração justa em obras de rodovias e ferrovias do Novo PAC.

Apresentado por Thiago Tarelli e Bruna Ribeiro, o episódio está imperdível! Ouça agora no Spotify e fique por dentro de tudo o que está acontecendo no setor de transportes no Brasil. **Confira a íntegra do episódio.**

<https://open.spotify.com/episode/3YmiWrgogc30otzH2BVHcv?si=C6rr-ySWTrCwcguM7Alqzw&nd=1&dlsi=61084896186c4142>

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

Data: 28/03/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INVESTIMENTO NACIONAL, REFLEXOS GLOBAIS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A modernização e a expansão das malhas rodoviária e ferroviária no Brasil são estratégias essenciais para a consolidação do País como um dos principais fornecedores de alimentos do mundo. Essa correta visão do ministro dos Transportes, Renan Filho, durante o Fórum Econômico Brasil-Vietnã, reforça a importância vital da infraestrutura de transportes para a segurança alimentar global.

Atualmente, o Brasil tem vários empreendimentos em desenvolvimento para melhorar sua logística e, assim, reduzir o custo de sua produção alimentar – o que interessa bastante para os países que compram esses artigos. Sob esse prisma, o Corredor Ferroviário Leste-Oeste (Fico-Fiol), com seus 2.697 quilômetros de trilhos, surge como um projeto transformador, conectando o Brasil Central aos portos do Nordeste e Sul da Bahia. Essa iniciativa promete impulsionar o escoamento da produção agropecuária brasileira, garantindo um fluxo mais eficiente e ágil para o mercado internacional.

Nesse contexto, o esforço do Governo em atrair investimentos privados para o setor de transportes, com um robusto pipeline de concessões rodoviárias e ferroviárias, demonstra um compromisso com a modernização da infraestrutura. Os leilões previstos para 2025 e o portfólio de investimentos, que totaliza bilhões de dólares, sinalizam um ambiente favorável para o desenvolvimento do setor.

A visão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, expressa durante sua visita ao Vietnã, um dos principais destinos das exportações agropecuárias brasileiras, destaca a importância do Brasil no cenário internacional, com um forte apelo ao multilateralismo e ao livre-comércio. A abertura do mercado vietnamita para a carne brasileira e a venda de jatos da Embraer para o Japão demonstram o potencial do Brasil como um parceiro estratégico para diversas nações.

Outro exemplo são as negociações comerciais com os Estados Unidos e a participação do Brasil em eventos como a Cúpula do Brics, o que demonstra o compromisso do País com a cooperação internacional e com a construção de um mundo mais justo e equilibrado.

Nesse cenário, é fundamental que o Governo Federal continue a investir na modernização e na expansão das malhas rodoviária e ferroviária, garantindo a competitividade do Brasil no mercado global e impulsionando o desenvolvimento do setor agropecuário. Mais do que ações nacionais, estas são iniciativas com reflexos mundiais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - CASOS DE ROUBO DE CARGAS SUBIRAM 99% NO MÊS DE FEVEREIRO, NO RIO DE JANEIRO

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

ROUBO DE CARGAS EM ALTA 1

Os casos de roubo de cargas no Rio de Janeiro registraram um aumento de 99% no último mês de fevereiro, segundo dados do governo estadual. As ocorrências saltaram de 160, total registrado em fevereiro de 2024, para 319 neste ano. Os dados da criminalidade foram divulgados pelo Instituto de Segurança Pública (ISP), órgão da administração fluminense, na última sexta-feira.

ROUBO DE CARGAS EM ALTA 2

Ao comentar os dados do ISP, o governador Cláudio Castro cobrou uma legislação mais rigorosa para manter o criminoso mais tempo cadeia. “Estamos fazendo a nossa parte, tirando criminosos de circulação e entregando à Justiça. Mas é necessária uma legislação mais dura, que impeça a volta imediata desses bandidos às ruas”, avaliou.

REVAMP NA ABREU E LIMA 1

A Refinaria Abreu e Lima (Rnest), na cidade de Ipojuca, na região metropolitana do Recife (PE), terminou a última semana com a capacidade de produção de óleo diesel ampliada. A Petrobras informou que concluiu as obras de modernização do chamado Trem 1, módulo de produção da unidade. Com isso, a capacidade de refino de petróleo sobe de 115 mil para 130 mil barris por dia.

REVAMP NA ABREU E LIMA 2

Essa ampliação é um “revamp”, que no jargão da indústria do petróleo significa o processo de revisão e ampliação. Esse revamp teve investimento de R\$ 93 milhões e representa influência direta na capacidade de a estatal transformar o petróleo do pré-sal em óleo diesel, uma vez que a Rnest tem, dentre todas as refinarias do país, a maior taxa de conversão de petróleo cru em combustível, 70%.

REVAMP NA ABREU E LIMA 3

O avanço na produção, além de ajudar a Petrobras a aumentar as margens de lucro, contribui para que o Brasil dependa menos de óleo diesel importado. Em 2024, a Rnest produziu 3,1 milhões de litros de diesel S-10 (tido como mais sustentável). Isso equivale a 12% de toda a produção desse combustível pela Petrobras e é suficiente para abastecer 6,7 milhões de caminhões.

LUTO 1

O escritor, advogado e jornalista Marcos Vilaça morreu na manhã do último sábado, dia 29, no Recife, aos 85 anos. A causa da morte foi falência múltipla dos órgãos, conforme divulgou a Academia Brasileira de Letras (ABL). O pernambucano ocupava a cadeira 26 da instituição que ele presidiu por quatro anos. Ele também foi presidente do Tribunal de Contas da União (TCU).

LUTO 2

Nascido em Nazaré da Mata, na zona da mata de Pernambuco, Marcos Vilaça estava internado na Clínica Florença, no Bairro das Graças, em Recife. O corpo dele será cremado na cidade, e as cinzas jogadas na Praia da Boa Viagem, também na capital pernambucana, mesmo destino dado as da esposa dele, Maria do Carmo. Esse era um desejo do casal.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/03/2025

REGIÃO SUL – PELA PRIMEIRA VEZ, TURISTAS DE CRUZEIROS DESEMBARCARAM NA ILHA DO MEL, NO PARANÁ

Esta foi a primeira vez em que um navio foi ancorado na Baía de Paranaguá

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O navio de cruzeiro Scenic Eclipse tem 168 metros de comprimento, 22 metros de largura e 114 cabines com varanda. A embarcação também conta com academia de ginástica, salão de beleza, spa, sala de yoga, dez restaurantes, oito bares e vários lounges

Pela primeira vez, passageiros de um navio de cruzeiro desembarcaram diretamente na Ilha do Mel, localizada na Baía de Paranaguá (PR), a partir de um cruzeiro fundeado na Baía. O navio Sonic Eclipse chegou ao litoral paranaense na última sexta-feira

(28) com 206 turistas e 185 tripulantes.

OS TURISTAS DO SCENIC ECLIPSE CONHECERAM O LITORAL PARANAENSE POR MEIO DE DOIS PASSEIOS DE LANCHA: UM COM VISITAS A ILHAS PRÓXIMAS E OUTRO QUE LEVOU OS VISITANTES A PONTOS TURÍSTICOS DA ILHA DO MEL, RETORNANDO AO TRAPICHE PARA UMA CAMINHADA PELAS TRILHAS

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária que administra o complexo de Paranaguá, e a Praticagem auxiliaram na definição do local de ancoragem do navio.



Os guardas portuários atuaram em solo e em uma lancha, em conjunto com a Polícia Federal, monitorando a movimentação dos turistas, que saíram do navio em embarcações menores e seguiram até o trapiche.

“Este é um momento histórico para o Paraná, que es- mula o turismo caíçara. Para nós, como Autoridade Portuária, é uma honra oferecer condições estruturais para receber os visitantes e garantir a segurança da operação com o apoio e a fiscalização da Guarda Portuária”, destacou o diretor presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Os turistas do Scenic Eclipse conheceram o litoral paranaense por meio de dois passeios de lancha: um com visitas a ilhas próximas e outro que levou os visitantes a pontos turísticos da Ilha do Mel, retornando ao trapiche para uma caminhada pelas trilhas.

A maioria dos passageiros vieram do Canadá, dos Estados Unidos e do Reino Unido. Antes de chegar ao Paraná, os passageiros estiveram em Punta del Este, no Uruguai, e em São Francisco do Sul, em Santa Catarina. As próximas paradas serão em Ilhabela, em São Paulo, e em três destinos do Rio de Janeiro: Paraty, Búzios e Ilha Grande.

“Ficamos felizes em ver navios de cruzeiro interessados em trazer seus viajantes ao nosso litoral, pois isso mostra que as últimas temporadas tiveram impacto positivo e de fato chamaram a atenção. Tudo isso colabora com os planos do Governo do Estado de captar e atrair cada vez mais turistas para o Paraná”, disse o secretário do Turismo do Paraná, Leonaldo Paranhos.

O navio de cruzeiro Scenic Eclipse tem 168 metros de comprimento, 22 metros de largura e 114 cabines com varanda. A embarcação também conta com academia de ginástica, salão de beleza, spa, sala de yoga, dez restaurantes, oito bares e vários lounges.

Cruzeiros no Paraná

O Porto de Paranaguá, o principal do estado, já recebeu duas temporadas de navios de cruzeiro, que trouxeram para a região do litoral mais de 58 mil pessoas. Em fevereiro deste ano, Paranaguá recebeu outro navio de cruzeiro, o Vasco da Gama, vindo da Europa, que promoveu o desembarque de passageiros para passeios.

Uma das iniciavas voltadas à expansão do turismo de cruzeiros para o estado está sendo conduzida pela Autoridade Portuária. Neste mês de março, uma equipe de engenheiros da Portos do Paraná esteve no Tanque de Provas Numérico da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo para simular a atracação de navios de cruzeiro no berço 219.

Segundo a companhia, os dados obdos serão incluídos no projeto de implantação do berço preferencial para atracação de cruzeiros no Porto de Paranaguá

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2025

SUDESTE EXPORT - SUDESTE EXPORT 2025: INOVAÇÃO, SEGURANÇA E LOGÍSTICA EM DEBATE NO RJ

De volta ao Rio de Janeiro, fórum regional do Grupo Brasil Export destaca gargalos regulatórios, transição energética e novas tecnologias para o setor

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O Sudeste Export 2025, um dos principais fóruns de infraestrutura e logística do Brasil, acontecerá entre amanhã(1º) e quinta (3) no Rio de Janeiro, em paralelo ao fórum internacional LATAM Export. Promovido pelo Grupo Brasil Export, o evento reunirá autoridades, empresários e especialistas para debater temas estratégicos para o desenvolvimento da região Sudeste, com foco em inovação, segurança jurídica, transição energética e desafios regulatórios.



A edição deste ano marca o retorno do fórum ao Rio de Janeiro após quatro anos, reforçando a importância do estado fluminense no cenário logístico e industrial do país. “Acreditamos que, juntos, podemos promover discussões de qualidade entre empresas, governos e agências reguladoras para que os setores logístico e industrial cresçam em escala global”, destaca o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião.

O evento, exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas, terá uma programação robusta dividida em três eixos principais: inovação e tecnologia, segurança jurídica e regulatória, e desafios logísticos e energéticos.

A programação tem início amanhã com o Inova Export, um segmento voltado à inovação no setor de infraestrutura e logística. A abertura será conduzida por Tetsu Koike, diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos. Em seguida, o primeiro painel discutirá o papel do ecossistema de inovação, com a participação de Eduardo Correia Miguez, gerente de Desenvolvimento de Negócios da PortosRio; Lindália Junqueira, CEO da Ions; Francisco Bulhões, head de Relações Institucionais da PRIO; e Danilo Abbondanza, CEO da ModalGR. A programação segue com pitches de startups, apresentações institucionais e o lançamento de um relatório de tendências de inovação no setor portuário.

Na parte da tarde, o evento abrirá espaço para o InfraJur – Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes. A programação contará com uma palestra especial do ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Benjamin Zymler, sobre segurança jurídica e regulatória no setor de infraestrutura no Brasil. O debate continua com um painel sobre gargalos regulatórios no setor de óleo e gás, seguido pelo painel InfraESG, que abordará os impactos dos eventos climáticos e sociais extremos na alocação de riscos em Parcerias Público-Privadas (PPPs). Participam desse painel Claudio Frischtak, fundador da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios; Helena Venceslau, diretora de Assuntos Econômicos da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos; e Ralph Rosenberg, CIO da Perfin Investimentos.

O primeiro dia será encerrado com uma sessão solene que contará com a presença de diversas autoridades, incluindo Washington Reis, secretário de Estado de Transportes do Rio de Janeiro; Cássio Coelho, secretário de estado de Energia e Economia do Mar do Rio de Janeiro; os deputados federais Eduardo Pazuello e Julio Lopes; Francisco Martins, diretor-presidente da PortosRio; Felipe Queiroz, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Gilmara Temóteo, presidente do Conselho Feminino do Brasil Export e diretora-executiva da ABEPH; e Luiz Césio Caetano, presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan). O dia se encerra com um coquetel oferecido pela Triunfo Logística, que celebra 40 anos de atuação.

Painéis

Na quarta (2), os debates começam com o primeiro painel do Sudeste Export, que discutirá os desafios do roubo de cargas e segurança nas operações logísticas. A moderação será de Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News, e contará com a participação de André de Seixas, presidente da Logística Brasil; Sérgio Vianna, diretor de Relações Institucionais da Fetranscarga; e Francisco Martins, da PortosRio.

Em seguida, o segundo painel abordará o mercado de petróleo, gás e energias renováveis no contexto da transição energética. A mesa será moderada por Núria Bianco, diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export, e terá como debatedores o deputado federal Eduardo Pazuello, presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia; Maíra Campos, superintendente de Energias Limpas da Secretaria de Energia e Economia do Mar do RJ; Marcos Araújo, diretor de Desenvolvimento de Negócios da OCEANIX; e Daniel Maia Vieira, diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Após o intervalo, o terceiro painel discutirá a atividade portuária e suas contribuições para uma melhor relação porto-cidade e agilidade nos licenciamentos ambientais. O evento contará ainda com uma apresentação especial antes do almoço de encerramento, exclusivo para patrocinadores.

A partir da tarde de quarta e até a manhã de quinta (3), acontecerá o fórum internacional LATAM Export, ampliando as discussões para o cenário global da infraestrutura e logística.

PROGRAMAÇÃO SUDESTE EXPORT 2025

1 | ABRIL | TERÇA-FEIRA

08h00 Credenciamento
08h30 Abertura e Palavras de Boas-Vindas do Inova Export
09h00 Painel 1: O papel do ecossistema de inovação no setor de infraestrutura e logística
Moderação: Tetsu Kolke, Diretor de Políticas Setoriais, Planejamento e Inovação do Ministério de Portos e Aeroportos
Debate: Eduardo Correia Miguez, Gerente de Desenvolvimento de Negócios da PortosRio; Lindália Junqueira, CEO da Ions; Francisco Bulhões, Head de Relações Institucionais da PRIO; Danilo Abbondanza, CEO da ModalGR
09h30 Pitches de startups
09h50 Apresentação: Unidos pela inovação - Colaboração entre HUB Brasil Export e Ministério de Portos e Aeroportos
10h10 Intervalo
10h30 Lançamento: Relatório de tendências de inovação no setor portuário
10h50 Painel 2: Empresas que estão inovando e transformando a infraestrutura, logística e portos
11h30 Pitches de startups
12h30 Encerramento do Inova Export
14h15 Abertura do InfraJur - Encontro Nacional de Direito da Logística, Infraestrutura e Transportes
14h30 Palestra especial do InfraJur com Benjamin Zymler, ministro do Tribunal de Contas da União
Tema: Segurança jurídica e regulatória no ambiente de infraestrutura no Brasil
15h15 Painel do InfraJur: Gargalos regulatórios no setor de óleo e gás
16h30 Intervalo
17h00 Painel InfraESG: Eventos climáticos e sociais extremos - Como melhor alocar esses riscos em PPPs?
Moderação: Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
Debate: Claudio Frischtak, Fundador da Inter.B Consultoria Internacional de Negócios; Helena Venceslau, Diretora de Assuntos Econômicos da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos; Ralph Rosenberg, CIO e Gestor dos Fundos de Infraestrutura da Perfin Investimentos
18h30 Sessão solene com autoridades convidadas: Fabrício Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Washington Reis, Secretário de Estado de Transportes do Rio de Janeiro, neste ato representando o governador Cláudio Castro; Cássio Coelho, Secretário de Estado de Energia e Economia do Mar do Rio de Janeiro; Eduardo Pazuella, Deputado Federal; Julio Lopes, Deputado Federal; Francisco Martins, Diretor-Presidente da PortosRio; Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Gilmará Temóteo, Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export e Diretora-Executiva da ABEPH; Ralph Dias, Presidente do Tribunal Marítimo; Luiz César Caetano, Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan); CMG Luciano Calixto, Capitão dos Portos do Rio de Janeiro
20h00 Coquetel - Oferecimento: Triunfo Logística 40 anos

2 | ABRIL | QUARTA-FEIRA

08h30 Credenciamento
09h00 Painel 1 do Sudeste Export: Roubo de cargas e segurança nas operações logísticas
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debate: André de Selvas, Presidente do Logística Brasil; Sérgio Vianna, Diretor de Relações Institucionais da Fetranscarga; Francisco Martins, Diretor-Presidente da PortosRio; Demais debatedores a confirmar
10h00 Painel 2 do Sudeste Export: O mercado de petróleo, gás e energias renováveis no contexto de um cenário de transição energética
Moderação: Núria Blanco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export
Debate: Deputado Federal Eduardo Pazuella, Presidente da Frente Parlamentar em Apoio ao Petróleo, Gás e Energia; Maira Campos, Superintendente de Energias Limpas da Secretaria de Energia e Economia do Mar do RJ; Marcos Araújo, Diretor de Desenvolvimento de Negócios da OCEANIX; Daniel Mala Vieira, Diretor da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP)
11h00 Intervalo
11h30 Painel 3 do Sudeste Export: Atividade portuária e suas contribuições para uma melhor relação porto-cidade e agilidade nos licenciamentos ambientais
12h30 Apresentação especial
13h00 Almoço de encerramento exclusivo para patrocinadores
A partir das 14h30 do dia 2 (quarta-feira) até 12h30 do dia 3 (quinta-feira) será realizado o fórum internacional LATAM Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2025

NACIONAL - SEM TRANSPORTE EFICIENTE, NÃO HÁ SEGURANÇA ALIMENTAR, DIZ RENAN FILHO

No Vietnã, ministro dos Transportes defende modernização de rodovias e ferrovias para garantir o abastecimento mundial

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



ENTRE OS PROJETOS FERROVIÁRIOS DO PAÍS, O CORREDOR FERROVIÁRIO LESTE-OESTE, CONHECIDO COMO FICO-FIOL, É UMA DAS INICIATIVAS MAIS RELEVANTES, SEGUNDO O MINISTRO. O CORREDOR É COMPOSTO PELA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE (FICO – EF-354) E PELA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL – EF-334), SOMANDO 2.697 QUILOMETROS DE TRILHOS PARA CONECTAR O BRASIL CENTRAL AOS PORTOS DO NORDESTE E SUL DA BAHIA

Fico-Fiol, é uma das iniciativas mais relevantes, destacou o ministro. Foto: Divulgação/Ministério dos Transportes

Corredor Ferroviário Leste-Oeste, conhecido como Fico-Fiol, é uma das iniciativas mais relevantes, destacou o ministro. Foto: Divulgação/Ministério dos Transportes

A modernização e ampliação das malhas rodoviária e ferroviária são essenciais para garantir o papel do Brasil como um dos principais fornecedores de alimentos no mundo. A afirmação é do ministro

dos Transportes, Renan Filho, que participou no sábado (29) do Fórum Econômico Brasil-Vietnã, realizado em Hanói, capital do país asiático. Ele destacou a importância da infraestrutura de transportes para a segurança alimentar global.

Entre os projetos ferroviários do país, o Corredor Ferroviário Leste-Oeste, conhecido como Fico-Fiol, é uma das iniciativas mais relevantes, segundo o ministro. O corredor é composto pela Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico – EF-354) e pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol – EF-334), somando 2.697 quilômetros de trilhos para conectar o Brasil Central aos portos do Nordeste e Sul da Bahia.

“É uma das mais transformadoras ferrovias do mundo para a garantia da segurança alimentar, ligando o Brasil Central a portos no Nordeste e no Sul da Bahia. Isso garantirá, certamente, mais uma vertente para o escoamento da produção agropecuária brasileira para o mundo”, afirmou Renan Filho.

O ministro também ressaltou o esforço do governo para atrair investimentos privados no setor de transportes. Ele afirmou que o Brasil tem o maior pipeline de concessões rodoviárias do mundo, com 15 leilões previstos para 2025 na Bolsa de Valores de São Paulo, além de um portfólio de investimentos que totaliza cerca de US\$ 50 bilhões (R\$ 300 bilhões) para rodovias e US\$ 15 bilhões (R\$ 75 bilhões) para ferrovias.

De acordo com o Ministério dos Transportes, nos últimos 30 anos, os investimentos em infraestrutura ajudaram a elevar as exportações brasileiras de alimentos. Em 1994, o Brasil exportava 8 milhões de toneladas de alimentos. Em 2024, esse número chegou a 180 milhões de toneladas. O Vietnã, que ocupa a posição de quinto maior destino das exportações agropecuárias brasileiras, importa do Brasil cerca de 70% da soja e 37% da carne suína que consome.

Expansão e parcerias

Em conversa com jornalistas no Vietnã, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) reforçou a importância do Brasil no cenário internacional, destacando que o país tem qualidades a oferecer e deve apostar no multilateralismo e no livre-comércio. “Nós vamos continuar andando o mundo porque temos o que oferecer. Quem tem que vender as coisas do Brasil é o Brasil”, afirmou. Segundo ele, o Brasil não está isolado e deve se posicionar como um parceiro estratégico para diversas nações.

Lula comemorou avanços obtidos durante sua viagem, como a venda de 15 jatos da Embraer para a All Nippon Airways, no Japão, e a abertura do mercado vietnamita para a carne brasileira. “A carne brasileira melhorou na quantidade e melhorou na qualidade. Portanto, hoje, a gente não deve para ninguém em qualidade”, disse. O presidente também enfatizou que o Vietnã pode ser uma porta de entrada para o Brasil na ASEAN (Associação de Nações do Sudeste Asiático), enquanto o Brasil pode facilitar o acesso do Vietnã ao Mercosul.

Além das relações comerciais, Lula destacou a importância da COP30, que será realizada em novembro, em Belém (PA), como um marco para chamar a atenção do mundo para a Amazônia. “Fazer a COP no coração da Amazônia é chamar o mundo à razão sobre o significado da Amazônia. Todo mundo dá palpite sobre a Amazônia, mas pouca gente conhece, e a gente quer mostrar ela do jeito que é”, afirmou. Ele defendeu que países ricos financiem a preservação da floresta e reiterou o compromisso do Brasil com a transição energética, afirmando que até 2030 o país pretende alcançar o desmatamento zero.

O presidente também abordou as negociações comerciais com os Estados Unidos, afirmando que o Brasil tentará resolver disputas por meio da OMC (Organização Mundial do Comércio), mas não hesitará em impor reciprocidade caso necessário. “Se não for resolvido, temos o direito de impor reciprocidade aos Estados Unidos. É simples assim. Não tem nenhuma dificuldade”, declarou. Ele frisou que o país deve competir globalmente e incentivar empresas brasileiras a retomarem sua atuação na construção de grandes obras internacionais, como pontes, rodovias, ferrovias e hidrelétricas.

Por fim, Lula destacou que o Brasil deve mostrar ao mundo sua capacidade produtiva e seu compromisso com a cooperação internacional, promovendo eventos como a Cúpula do Brics. “Eu não tenho dúvida de que vamos fazer a melhor edição do Brics já feita”, afirmou.

O Brics é um grupo de economias emergentes fundado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, que busca fortalecer a cooperação econômica e política entre seus membros.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/03/2025

NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO CRESCE NA BARRA NORTE E FORTALECE ESCOAMENTO DE CARGAS

Em 2024, o volume atingiu 49,7 milhões de toneladas, alta de 4,4%, com TUPs respondendo por 77%

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



A região tem se consolidado como um eixo estratégico para o escoamento de cargas e o comércio exterior brasileiro, beneficiando-se de avanços na gestão da navegação e investimentos em infraestrutura. Entre as principais cargas escoadas, estão soja, milho e bauxita

A movimentação de cargas na Barra Norte continua em ascensão. Em 2024, a região registrou 49,7 milhões de toneladas movimentadas, considerando tanto o longo curso quanto a cabotagem, o que representa um crescimento de 4,4% em relação ao ano anterior. Os Terminais de Uso Privado (TUPs) foram responsáveis por 77,2% desse volume, reforçando a relevância do setor privado na infraestrutura portuária local. As informações, divulgadas na última segunda-feira (24/03), são da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

A Barra Norte compreende os terminais localizados ao longo das margens do Rio Amazonas e seus afluentes, não incluindo aqueles situados na Baía de Marajó (PA). A região tem se consolidado como um eixo estratégico para o escoamento de cargas e o comércio exterior brasileiro, beneficiando-se de avanços na gestão da navegação e investimentos em infraestrutura. Entre as principais cargas escoadas, estão soja, milho e bauxita.

A soja e o milho são procedentes do Estado do Mato Grosso, enquanto a bauxita vem da Mineração Rio do Norte (MRN), do município de Oriximiná, no Pará. E os produtos agrícolas são exportados, principalmente, para a China; já a bauxita tem como destino Canadá e Irlanda.

A ATP tem atuado para ampliar a capacidade operacional e impulsionar a eficiência da Barra Norte por meio de três frentes principais. A primeira envolve a realização de testes para o aumento do calado, conforme autorizado pela Marinha na Portaria 07/2022-Com4ºDN. Até o momento, já foram concluídos dois testes de calado de 11,75 metros, cinco de 11,8 metros e, neste mês, o navio *Penélope I* realizou com sucesso a passagem com calado de 11,85 metros, sem intercorrências.

Além disso, a Associação realizou levantamentos hidrográficos, patrocinados por alguns associados que operam na região, visando avaliar a viabilidade de operar navios com calado maiores. Entre os principais achados do estudo, destaca-se o aumento da amplitude da maré, que amplia as janelas para a operação de navios de maior calado. Com base nesses levantamentos, a carta náutica da região foi atualizada.

Concessão do canal

A ATP também tem incentivado a concessão do canal, um modelo que transferiria ao concessionário a responsabilidade por levantamentos hidrográficos, gestão de tráfego, manutenção e sinalização náutica. A proposta busca garantir mais previsibilidade, eficiência e segurança para a navegação na região.

“Com esses avanços, a Barra Norte segue consolidando seu papel como um dos principais corredores logísticos do país, garantindo mais competitividade e eficiência para o escoamento de cargas, essenciais para o comércio exterior brasileiro e a inserção no mercado global”, disse Murillo Barbosa, presidente da ATP

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2025

REGIÃO SUDESTE - SOPESP DAY APROXIMA ASSOCIADOS E ESPECIALISTAS DO SETOR PORTUÁRIO

A primeira edição do evento abordou desafios e oportunidades do setor, com palestras e apresentações de líderes da área

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redebene.com.br



A operação de combate ao fogo no terminal mobilizou mais de 100 profissionais, incluindo equipes dos bombeiros, da Brigada de Incêndio da Codeba e de brigadistas das empresas. Foto: Paulo José Ribeiro/BE News

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) promoveu, na última quarta-feira (26), a primeira edição do Sopesp Day. O evento reuniu diversos associados para debater diferentes temas do setor portuário.

A programação contou com palestras e apresentações com pautas relevantes para os negócios do setor, abordando o cenário macroeconômico internacional e a política brasileira. O evento teve a presença de especialistas como o economista e ex-secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, José Roberto Mendonça de Barros, e o diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos, Orlando de Almeida Júnior.

O objetivo do evento é promover a aproximação entre os associados e avançar em debates mais amplos no setor. “Essa é uma das demandas que a gente teve no nosso planejamento estratégico, trazer uma aproximação maior aos associados, e discutir, além das pautas de relação capital-trabalho, também a questão do negócio em si”, explicou o presidente do Sopesp, Régis Prunzel.

O diretor executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, afirmou que o sindicato deve promover novas datas do evento nos próximos encontros dos associados. “O segundo vem aí, em novembro, para continuar fazendo essa integração, porque eu acho que é muito importante a participação próxima do nosso associado”.

A entidade se reúne sempre em março, para aprovação de contas do ano anterior, e em novembro, para aprovar o orçamento do ano seguinte, datas que serão aproveitadas para viabilizar as próximas agendas do Sopesp Day.

“A gente resolveu pegar essas duas datas importantes e fazer esse evento, trazer gente de fora para falar. Falamos de vários assuntos que a gente não fala no dia a dia. São informações novas e o mais importante, que são as interações com os associados”, destacou Molitzas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/03/2025

REGIÃO SUDESTE - EXPORTADORES DE FRUTAS DA ESPANHA VISITAM TERMINAL DA TRANSBRASA

Representantes da região da Extremadura conhecem os processos de logística e armazenagem que garantem a chegada de frutas frescas ao mercado brasileiro

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Exportadores espanhóis visitaram o terminal, com destaque para a área de contêineres reefer, que mantém as cargas perecíveis refrigeradas durante todo o processo logístico. Foto: Divulgação

Uma comissão formada por 15 dos maiores exportadores de frutas da região da Extremadura, na Espanha, esteve na última semana em Santos (SP) para conhecer a estrutura e o padrão de logística e armazenagem de carga da Transbrasa, empresa especializada em serviços de armazenagem, transporte e comércio exterior. Eles visitaram o terminal, com destaque para a área de

contêineres reefer, que mantém as cargas perecíveis refrigeradas durante todo o processo logístico, fundamental para que as frutas espanholas cheguem frescas aos consumidores brasileiros.

Miguel Angel Bernet, presidente da Associação dos Fruticultores da Extremadura (Afruex), salientou a importância dos elevados padrões de qualidade mantidos pela Transbrasa para que as frutas desembarcadas dos navios cheguem aos distribuidores.

“A exportação de frutas exige cuidados em todas as etapas do processo, especialmente após a entrada no país importador. Aqui vemos que a Transbrasa mantém o produto em condições ideais para passar pelas inspeções do Ministério da Agricultura e, posteriormente, ser encaminhado aos mercados distribuidores”, elogia Bernet.

O CEO da Transbrasa, Bayard Umbuzeiro Neto, destacou a importância da chancela da Afruex aos processos logísticos e de armazenagem oferecidos pela empresa.

“Os europeus viram de perto a nossa estrutura e como é a rotina de liberação e destinação das cargas. É muito importante que eles tenham a segurança de que a Transbrasa recebe no porto e entrega aos distribuidores as frutas frescas com a mesma qualidade com que elas saíram da Espanha”.

Além de conhecer o terminal, eles receberam explicações sobre os procedimentos alfandegários e de inspeção sanitária dos contêineres que chegam ao Brasil.

Os espanhóis estiveram no Brasil para participar da Fruit Attraction São Paulo, evento realizado há 15 anos na Europa e que está em sua segunda edição no Brasil. A Fruit Attraction é referência mundial para produtores e exportadores de frutas e leguminosas.

“Os espanhóis são grandes fornecedores de frutas para o Brasil, com destaque para os cítricos, frutas vermelhas e os pêssegos. Vamos mostrar todo o processo de excelência realizado na chegada, garantindo a qualidade para os consumidores”, explica Bayard. “É uma satisfação enorme para a Transbrasa ser a referência de qualidade em comércio exterior para os expositores da Fruit Attraction”.

A Fruit Attraction São Paulo foi realizada no São Paulo Expo & Convention Center de 25 a 27 de março, com 300 expositores e cerca de 12 mil visitantes de todo o mundo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/03/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FALAR EM PÚBLICO: ACREDITE, VOCÊ PODE!



HUDSON CARVALHO

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

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

“Aprenda a fazer o que deve ser feito e faça-o, mesmo que não queira fazê-lo.”

Dale Carnegie, autor de “Como Fazer Amigos e Influenciar Pessoas”, um dos livros mais vendidos da história.

O coração acelera. As mãos transpiram. A garganta fecha. “Dá um branco”. A voz some.

Na plateia, alguém grita: Glossóforo (aversão às palavras, ou “medo de falar em público”).

Paralisado, você se pergunta: “O que eu estou fazendo aqui?”

Calma... você não está sozinho. Está acompanhado de 41% dos maiores executivos britânicos, cujo maior medo é falar em público. Segundo o Sunday Times, um receio maior do que de problemas financeiros, das doenças e – pasmem – da morte.

Vamos vencer esse medo? Vamos usar as oportunidades de falar em público para mostrar quem somos e as boas ideias que temos? Ninguém cresce, na carreira e na vida, confortavelmente, sentado num canto observando.

Começamos derrubando um mito: o de que há pessoas que nasceram com o dom de falar em público!

Não é verdade. Sim, alguns sortudos têm esse DNA, mas não são as únicas capazes de fazer apresentações eficazes. Carnegie diria: “O sucesso está em se preparar, trabalhar duro e aprender com o fracasso”.

Treine, treine, treine, considerando três aspectos: Tema, Plateia e Apresentador.

Primeiro, o Tema. É preciso conhecê-lo bem, ter conhecimento profundo do assunto. Paixão. Senão, por que vocêalaria sobre ele para outras pessoas?

Conhecê-lo é necessário, mas não suficiente. Deve ser apresentado de forma organizada. A apresentação deve ter começo, meio e fim. Como? Organize-a em quatro etapas, assim:

hã, hã! (como um pigarro) – uma, no máximo duas frases de efeito que chamem a atenção do público (releia como começamos esse próprio texto). Não precisam estar relacionadas ao tema sobre o qual vai falar. É bom que não estejam. O objetivo é chamar a atenção.

Dica para um bom início: nunca, nunca, comece pedindo desculpas por estar nervoso, ou por não estar preparado. Na selva e nas plateias, o medo é sentido de longe e não é perdoado;

Por que falar nisso (PFN)? – De novo, uma frase, ou duas, que explicam (agora sim) a conexão entre o Hã, Hã e o assunto que será tratado em seguida. Essa etapa, tira a audiência da perplexidade causada pelo início e aponta para o assunto que será tratado em seguida. É a hora do: “Ahhh, ...entendi...”.

É momento também de gerar empatia, importantíssima para criar sinergia. Carnegie: “O sorriso é o cartão de visitas de uma pessoa, é como ela cumprimenta o mundo.”



Desenvolvimento do tema (DT) – aqui você dá o show. Mostra seu conhecimento sobre o assunto. Palavras bem colocadas, slides bem preparados. Muitas imagens, pouco texto. Infográficos, citações, ligados ao conteúdo, organizados de forma sequencial e lógica, música, se couber. Tudo que dê a você o conforto de manter a linha de raciocínio.

Dica para um bom desenvolvimento: é pecado mortal dessa etapa: ler os slides. De costas para a plateia, pior ainda. Sinal de desrespeito e de nervosismo ou falta de domínio do assunto. Eles sempre lerão mais rápido que que você consegue falar e, assim, deixarão de focar em você e na sua mensagem.

Conclusão – a parte mais importante. Todo o restante pode ser consertado durante a apresentação, menos um final fraco, que deixe a assistência sair da sala sem saber por que entrou.

Dica: Repasse os pontos principais da apresentação ou reforce o que devem fazer ao sair da sala.

Vamos falar sobre a Plateia? Temos que conhecê-la o máximo possível, com antecedência, para que o planejamento seja eficaz. Nas palavras de Carnegie: “A melhor maneira de convencer alguém é apelar para seus interesses.”.

Quem são, onde trabalham, sua faixa etária, são informações de valor, para definir a linguagem a ser usada. E a pergunta principal: Por que vieram me ouvir?

Fará muita diferença interagir com a assistência. Fazê-la tornar-se parte da apresentação é certeza de sucesso. Regra de ouro: contar histórias. Adoramos enredos. Aguardar pelo próximo capítulo prende a atenção das pessoas. Inclua experiências pessoais, conte “causos” relacionadas ao tema, mesmo os de insucesso. Um

Cuidado, se for contar casos: controle o tempo. Histórias tendem a alongar o tempo previsto. Terminar na hora marcada é uma forma de respeitar a audiência.

Por fim, a peça principal, você, o Apresentador:

- Respire (de preferência com o diafragma);
- Seja entusiasmado com o tema;
- Cuide da linguagem corporal. Ela “fala” mais do que a verbal;
- Cuidado com a aparência. O visual não pode destoar da plateia. Nem mais nem menos;
- Varie o tom de voz. Enfatize ou reduza a importância do que está dizendo;
- Não use termos vulgares ou que menosprezem o público;
- Mantenha contato visual. Distribua-o para que todos sintam-se igualmente atendidos;
- Falar com as mãos nos bolsos ajuda a controlar o nervosismo. Não é recomendado para iniciantes;
- Usar a “escuta ativa” modula o ritmo da apresentação, conforme as perguntas e reações do público;
- Use o humor, se você dominar arte contar “causos”.
- Pratique, use todas as ferramentas que apresentamos acima, mas acima de tudo, seja sempre você mesmo.

Sucesso!

COMECEMOS DERRUBANDO UM MITO: O DE QUE HÁ PESSOAS QUE NASCERAM COM O DOM DE FALAR EM PÚBLICO! NÃO É VERDADE. SIM, ALGUNS SORTUDOS TÊM ESSE DNA, MAS NÃO SÃO AS ÚNICAS CAPAZES DE FAZER APRESENTAÇÕES EFICAZES. CARNEGIE DIRIA: "O SUCESSO ESTÁ EM SE PREPARAR, TRABALHAR DURO E APRENDER COM O FRACASSO"

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O NORDESTE PÓS-REFORMA TRIBUTÁRIA



WALDECK ORNÉLAS

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

opinioao@portalbenews.com.br

Aprovada a emenda constitucional da Reforma Tributária, chegou a hora da verdade. Matéria da Folha de São Paulo (14/3/25) explora o tema, assinalando que o desaparecimento dos incentivos fiscais estaduais pode estimular o retorno de empresas aos estados ricos. Ópa, então quer dizer que a guerra fiscal fazia bem ao Nordeste?

Nesse contexto, o secretário da Fazenda do Estado de São Paulo já estaria sendo procurado por empresas interessadas em voltar. Entre os setores especulados, estariam o automobilístico e os centros de distribuição atacadista. Melhor infraestrutura, proximidade do mercado consumidor, mão de obra qualificada e elos da cadeia produtiva seriam os fatores considerados. Os incentivos fiscais estaduais serão extintos progressivamente, entre 2029 e 2033, logo ali na esquina.

O secretário extraordinário do Ministério da Fazenda para a reforma admite o efeito, mas minimiza o impacto. Na prática, o incentivo federal de redução de 75% no Imposto de Renda para as pessoas jurídicas, que permanece, não parece suficiente como atrativo compensatório. É preciso, ao Nordeste, valer-se de suas condições efetivas de competitividade.

É verdade que, embora seja a segunda mais populosa região do País (26,9%), sua população não tem capacidade de consumo. A renda é exatamente a questão a ser enfrentada. Ainda que esteja, neste momento, crescendo acima da média nacional, o Nordeste nunca ultrapassou a participação de míseros 13% no PIB nacional, mesmo no auge da Sudene.

E o Nordeste, o que tem feito para se preparar para esta nova fase da economia nacional pós-reforma? A região apresenta um leque de importantes alternativas – já reveladas – para enfrentar com sucesso esta nova realidade. Mas é preciso que políticas públicas nacionais sejam adequadas para que possam se concretizar.

No setor de Óleo e Gás, onde é indispensável a atuação da Petrobras, urge antecipar o projeto Sergipe Águas Profundas (SEAP), na bacia de Sergipe-Alagoas, e a exploração da Margem Equatorial, que beneficiará o Maranhão, Piauí, Ceará e Rio Grande do Norte, desde que o Ibama deixe de trabalhar contra o Governo – como diz o próprio presidente Lula – e contra o País, acrescento.

O Nordeste tem contribuído de forma significativa com a economia nacional e para a transição energética, pela produção em larga escala de energias limpas – eólica e solar – um movimento que parece não estar sendo bem-visto pelo Ministério das Minas e Energia, a Aneel e o ONS, que criam obstáculos a sua expansão.

Por via de consequência, o problema se reflete na implantação de unidades para produção de hidrogênio verde – outra das opções regionais – considerado o combustível do futuro. O ONS nega os pedidos de acesso, por exemplo, em Pecém.

O Nordeste oferece também a opção dos biocombustíveis, essenciais para consolidar o Brasil como país de economia limpa. É o caso do agave, em projeto que envolve a Shell, Unicamp, Cimaterc e Ufrb, assim como da macaúba, em projeto da Acelen. A vantagem adicional é que são plantas do Semiárido, a zona da seca, que ganhará vitalidade econômica. Também o milho, com os projetos da Impacto Bioenergia, integra o cardápio.

A celulose constitui outra alternativa regional efetiva, já presente na Bahia e no Maranhão. O Piauí continua na fila. Os investimentos florestais constituem uma extraordinária oportunidade que, no entanto, têm encontrado limitações nas invasões de terras e na insegurança jurídica. Por sua vez, a descoberta de novas ocorrências minerais tem elevado o peso e a importância da região nesse setor de atividade econômica.

O Matopiba não só constitui a última fronteira agrícola do País como apresenta sucessivos recordes de produtividade de grãos e algodão, além de incluir pecuária.

Os investimentos em infraestrutura constituem questão essencial e formam um capítulo à parte. Desafios como a conclusão da Transnordestina, a implantação da Fiol e sua conexão com a Fico, a reabilitação da ferrovia Minas-Bahia e demais trechos nordestinos da FCA constituem peças estratégicas para a formação de corredores logísticos e suas conexões portuárias.

Mais do que se defender contra os efeitos da reforma tributária, o Nordeste precisa de uma ação proativa, construindo uma nova política para o desenvolvimento regional. Primeiro por parte do próprio governo federal: o que faz, a este respeito, o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, diretamente ou através da insepulta Sudene de Celso Furtado? Mas, principalmente, por parte da própria elite política nordestina. Afinal, para que serve o consórcio de governadores do Nordeste além de comprar respiradores medicinais em loja de cannabis? E as bancadas federais, de deputados e senadores, quando vão entender que as questões do desenvolvimento envolvem mais do que emendas pix e que não estão lá apenas para serem meros “vereadores federais”?

Numa demonstração de como até as relações pessoais são importantes, o prefeito do Rio de Janeiro anunciou, em aula inaugural na COPPE/UFRJ, que está usando sua condição de ex-vice-presidente da BYD para a América Latina, para levar para o Rio o Centro de P&D que a empresa se comprometeu a implantar na Bahia. E veja-se que, pela capacidade local, embora tenha encerrado suas atividades industriais, a Ford deixou aqui o seu Centro de Desenvolvimento de Produto, hoje sediado no Senai Cimatec Park, na mesma Camaçari.

Enquanto as daqui dormem em berço esplêndido, as lideranças políticas do Espírito Santo, omitindo sua condição de estado do rico Sudeste, mobilizam-se para incluí-lo... na região Nordeste. Buscam compartilhar os recursos do Fundo Constitucional do Nordeste – a que pelo menos metade daquele estado já tem acesso –, da redução do imposto de renda e do paupérrimo Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional, que será criado. Se aqui não sabemos o que queremos e precisamos, outros o sabem e lutam para conquistar, até mesmo sem legitimidade para tal.

Desperta Nordeste!

O SECRETÁRIO DA FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO JÁ ESTARIA SENDO PROCURADO POR EMPRESAS INTERESSADAS EM VOLTAR (AO ESTADO). ENTRE OS SETORES ESPECULADOS, ESTARIAM O AUTOMOBILÍSTICO E OS CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO ATACADISTA. MELHOR INFRAESTRUTURA, PROXIMIDADE DO MERCADO CONSUMIDOR, MÃO DE OBRA QUALIFICADA E ELOS DA CADEIA PRODUTIVA SERIAM OS FATORES CONSIDERADOS. OS INCENTIVOS FISCAIS ESTADUAIS SERÃO EXTINTOS PROGRESSIVAMENTE, ENTRE 2029 E 2033, LOGO ALI NA ESQUINA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/03/2025

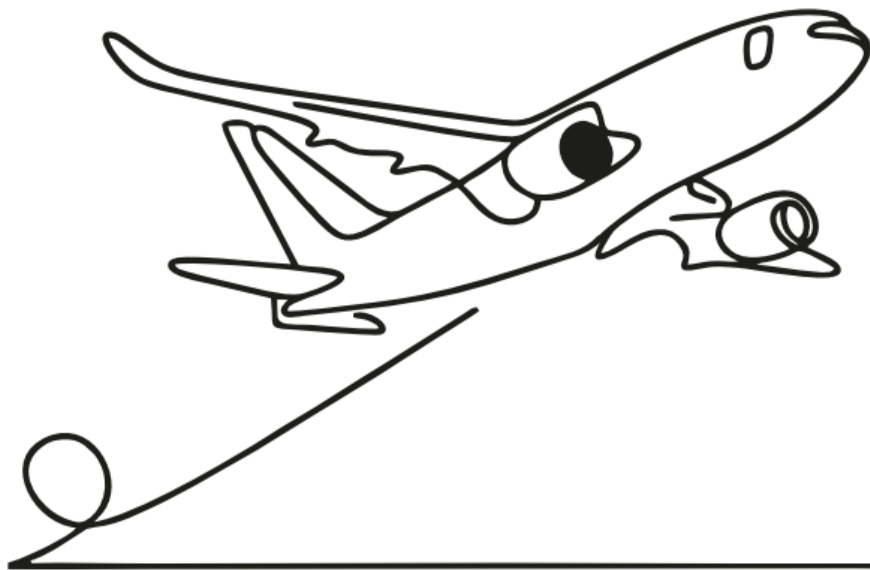
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - CONCESSÃO DO AEROPORTO DE MANAUS: EXPECTATIVA X REALIDADE



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinio@portalbenews.com.br



O Aeroporto Internacional de Manaus possui muita oportunidade de crescimento. Esperava-se que, após a concessão para a iniciativa privada, começaria um boom de crescimento no aeroporto, com aumento da competitividade, melhoria dos serviços e redução dos custos, com grande agilidade e interação com a sociedade, empresas e governo para a ampliação da malha aérea de Manaus para o mundo. A realidade é diferente das aspirações.

O aeroporto encolheu em muitas de suas áreas, provavelmente para um melhor equilíbrio de custos, reduzindo o volume de refrigeração. Conseqüentemente, a percepção de grandeza do aeroporto se perdeu. Sentimos um aeroporto muito menor do que realmente é. As áreas de estacionamento estão em grande parte fechadas, com um aumento sensível nos preços, especialmente para os executivos que fazem viagens frequentes, pois antes fazia sentido deixar o carro no aeroporto e isso ficou caro.

As conveniências dos aeroportos e estacionamentos europeus, com cartão de crédito na saída ou leituras automáticas de placa, também estão bem distantes da realidade. Quando se vai ao aeroporto e a opção é estacionar, é necessário descer do carro e ir pagar no terminal, onde se perde toda a agilidade contemporânea e esquece-se das franquias de desistência de estacionamento, para a qual a Infraero era super pressionada no passado ou mesmo de totens na área do estacionamento.

A aparência do aeroporto também não tem ajudado. É fácil compreender o desafio de administrar uma concessão que agora é em bloco, onde a administradora precisa cuidar de outros aeroportos além do internacional de Manaus. Entretanto, ainda não consigo perceber os ganhos advindos da concessão. O diálogo da sociedade com o monopólio privado parece mais difícil e menos ágil com o ente privado do que era com um ente público, quando se esperava exatamente o oposto.

A redução de custos por ganho de produtividade ou o aumento de voos para outras partes do mundo talvez esteja sendo prejudicada pela falta de ofertas de voos pelas empresas aéreas. É desafiante um sistema aéreo competitivo. Há ainda um longo caminho a ser feito pela ANAC e empresas aéreas, em conjunto com a Concessionária francesa Vinci, que administra o aeroporto de Manaus. A sensação que tenho até agora é que precisaremos de muito mais esforço do que o que foi compreendido até aqui.

Será que a falta de mais voos e mais passageiros é pelo excesso de custo? Em ambientes que não há monopólio, tipicamente o problema de falta de demanda é resolvido pela redução dos preços. Entretanto, o caminho tem sido o oposto, com pleitos para aumento dos preços regulados do aeroporto. Estou na expectativa do momento em que será feito um esforço de redução de preços, para ocupação da capacidade ociosa, ao invés da lógica perversa do aumento indexado pela inflação e além dela, atrás de rentabilidade pelo esmagamento de quem não possui alternativa ao monopólio.

O AEROPORTO ENCOLHEU EM MUITAS DE SUAS ÁREAS, PROVAVELMENTE PARA UM MELHOR EQUILÍBRIO DE CUSTOS, REDUZINDO O VOLUME DE REFRIGERAÇÃO. CONSEQUENTEMENTE, A PERCEPÇÃO DE GRANDEZA DO AEROPORTO SE PERDEU. SENTIMOS UM AEROPORTO MUITO MENOR DO QUE REALMENTE É.

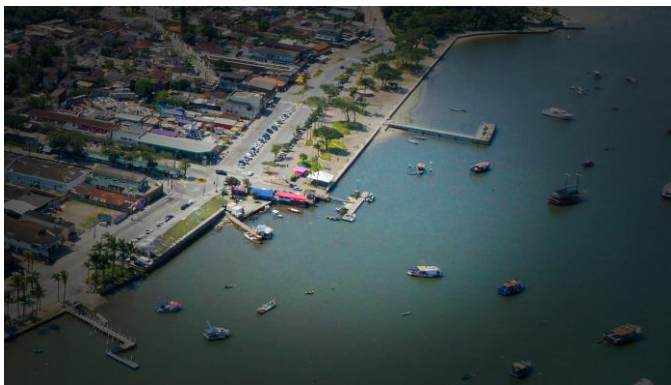
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 31/03/2025



JORNAL DA ORLA - SP

COM RISCO DE AFUNDAR, PÍER É INTERDITADO POR TEMPO INDETERMINADO

Da Redação



Bertioga informou que equipes já estão trabalhando para que o local volte a operar “em breve”

A Prefeitura de Bertioga informou que o píer flutuante público localizado no Canal de Bertioga corre risco de afundar devido ao uso irregular e, por isso, interditou o local por tempo indeterminado.

“Para garantir a segurança e evitar a poluição do Canal de Bertioga, a administração

municipal realiza operações frequentes de fiscalização. O acesso ao local está estritamente proibido”, ressaltou em comunicado.

O órgão pediu a colaboração de todos para preservar o espaço e evitar acidentes. Também garantiu que equipes da prefeitura estão trabalhando para que “em breve” o uso do flutuante volte à normalidade.

Fonte: *Jornal da Orla - SP*
Data: 31/03/2025

PORTO DE SANTOS TERÁ NOVO CENTRO DE OPERAÇÕES INTEGRADAS DA MARINHA

Por *Mariana Nerome*



Em solenidade realizada na sexta-feira (28), a Marinha do Brasil deu início ao marco de construção do novo Centro de Operações Integradas do Porto de Santos (SP), que, entre outras tarefas, vai abrigar a sede do Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste. A expectativa é que a futura instalação tenha o objetivo de unir as forças de segurança pública no Porto de Santos, visando o combate ao tráfico de drogas e demais crimes na região.

Segundo a Marinha, a unidade contará com uma estrutura amplamente moderna e possuirá tecnologia de ponta em seus equipamentos. O novo centro vai permitir uma atuação ainda mais eficaz da Força Naval em parceria com demais órgãos de segurança. A expectativa é que as obras sejam concluídas até o final do ano e a nova sede entre em operação ainda em 2025.



De acordo com o vice-almirante Marco Antônio Ismael Trovão de Oliveira, comandante do 8º Distrito Naval, o projeto do novo centro acompanha o crescimento do Porto de Santos e seus projetos futuros já divulgados.

“O centro contará com tecnologia bastante avançada, com militares e agentes capacitados para buscar a redução do tráfego de cargas irregulares, combater crimes e auxiliar na missão constitucional da Marinha de prover a segurança do tráfego aquaviário, segurança da vida humana no mar e na prevenção da poluição hídrica. O crescimento do porto é visto, já divulgado, e ele deve ter uma resposta rápida em relação a segurança que deve ser prestada ao longo dos próximos anos. Este novo centro é uma resposta adequada para que a gente possa aumentar a segurança”, afirmou.

Segundo o comandante, o processo para a construção da nova unidade se encontra em processo de licitação para definir a empresa que realizará a obra. A iniciativa do empreendimento foi viabilizada por meio de emendas parlamentares da bancada paulista do Congresso Nacional.

O deputado federal Celso Russomanno (Republicanos-SP), que esteve presente na solenidade, revelou que foram destinados R\$ 10 milhões para a construção da nova sede.

“Estive há alguns meses visitando o Porto de Santos e conversando com o comandante vimos a necessidade de se ter um grupamento bem montado e um centro para monitoramento de todo o porto, com câmeras de alta definição, reconhecimento facial, para que todo crime organizado, cadastrado nos sistemas de segurança, possam compartilhar isso com o porto e com as autoridades daqui. A gente precisa trabalhar em conjunto e aqui vai proporcionar exatamente isso. E o momento que a gente vive é justamente trabalhar com tecnologia. É um centro integrado com todas as forças de segurança para garantir a segurança dentro do porto”, disse o parlamentar.

O novo Centro de Operações Integradas e a nova sede do Comando do Grupamento de Patrulha Naval ficarão em um espaço anexado dentro do complexo da Capitania dos Portos de São Paulo, na região portuária.

De acordo com o almirante, a atuação do Grupamento de Patrulhamento será em conjunto com a Capitania. “A Capitania é responsável pela salvaguarda e tráfego dentro do porto, mas não temos até então um centro adequado para esse trabalho interagências. Todo trabalho feito a uma distância maior da região costeira é feito pelo grupamento de patrulha naval”, pontuou.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, destacou a presença de uma nova unidade que visa a cooperação entre as instituições que atuam no maior porto do país.

“O porto é um conjunto de diversas instituições trabalhando de uma forma harmônica e com total cooperação. Essa nova base é extremamente importante para a segurança das operações portuárias, para a navegação como um todo, especialmente dentro do Porto de Santos, e principalmente para que todas as instituições possam oferecer uma infraestrutura adequada para importação e exportação e o funcionamento do porto”, disse.

Fonte: Jornal da Orla - SP

Data: 31/03/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

BRASIL NEGOCIARÁ ATÉ O ÚLTIMO MINUTO PARA REVERTER TARIFAÇO AMERICANO, MAS JÁ PREPARA LISTA DE RETALIAÇÃO

Por Míriam Leitão



Presidente dos EUA, Donald Trump, durante anúncio de tarifas sobre importação de automóveis, na Casa Branca — Foto: Mandel NGAN / AFP

A menos de 48 horas do início do tarifação do governo americano, as chamadas tarifas recíprocas anunciadas para 2 de abril, o Brasil continua apostando que ainda é possível revertê-lo com negociação. O Itamaraty não desiste. Prova disso é que uma delegação brasileira passou três dias em Washington, na semana passada, argumentando com o governo Trump para não serem aplicadas

tarifas no caso brasileiro, mas estabelecidas cotas, como já foi feito no passado. Esse encontro foi informado pelo jornalista Assis Moreira, do Valor Econômico, e confirmado pelas minhas fontes que dizem que a argumentação brasileira é que o Brasil não merece ser alvo de novas tarifas, diante do equilíbrio da balança comercial, que é superavitária para eles.

Outro ponto que tem sido usado pelos negociadores é que a tarifa média de importação do Brasil é de 9%, mas que para os itens importados dos Estados Unidos essa taxa cai para 2,7%, pois muitos produtos têm tarifa zero. Há uma discussão sobre a tarifa do etanol, o etanol americano paga 18% para entrar aqui, enquanto o nosso é tarifado em 2,5% para ultrapassar a fronteira americana. O governo Trump alega que isso é injusto.

Um argumento que vem sendo utilizado também é o fato de o Brasil vender muitos produtos semiacabados para os EUA, fundamentais inclusive para a indústria americana.

Todo esse esforço de negociação não significa, no entanto, que o Brasil não esteja estudando retaliação. O problema todo é como retaliar sem aumentar a pressão inflacionária que aparece em todas as projeções acima do teto da meta este ano. A retaliação na área de serviços e propriedade intelectual é uma possibilidade que pode ser adotada, segundo fontes da diplomacia brasileira que permanecem mesmo nessa undécima hora, com já a data marcada para começar a tarifa, negociando ainda acreditando na capacidade de persuasão.

Não bastassem os Estados Unidos estarem criando problemas para todo o mundo, desorganizando a economia internacional, o governo Trump vem promovendo crise políticas e geopolíticas gravíssimas com a Europa, sua tradicional aliada, com a ida de J.D. Vance, o vice-presidente americano, a Groenlândia, uma atitude agressiva, imperialista.

No Brasil, até aqui, a questão das tarifas é um problema particular de aço e alumínio. Mas essa nova investida de punir países que adotam tarifas altas de importação nos pega em cheio, pois o Brasil, de fato, tem taxas altas. Para se ter uma ideia, a tarifa para carros importados é 35%. Muito mais alta da taxa implementada agora pelos EUA como punição, que é de 25%.

Por aqui, passam a valer nesta terça-feira, dia 1º de abril, os novos percentuais de ICMS sobre compras em sites estrangeiros, que vão de 17% para 20%. Uma medida protecionista implementada pelo governo brasileiro, no mesmo espírito de Trump, para proteger a indústria nacional. Quando se protege a indústria, o risco é que ela fique muito "confortável" no mercado, sem se sentir pressionada a envidar esforços para reduzir custos e preço. E isso vira inflação, preço mais alto para ser pago pelo consumidor. A primeira vítima de qualquer tarifação é sempre o consumidor doméstico.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2025



PETROBRAS VAI REDUZIR EM 4,6% O PREÇO DO ÓLEO DIESEL NAS REFINARIAS A PARTIR DE AMANHÃ

Presidente da estatal anuncia corte de R\$ 0,17 no custo por litro e afirma que não há previsão de mudança no valor cobrado pela gasolina

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro

A Petrobras vai reduzir os preços do óleo diesel nas refinarias em R\$ 0,17 por litro, uma queda de 4,6%, anunciou há pouco a presidente da petroleira estatal, Magda Chambriard. Com isso, o preço passará a ser, em média, R\$ 3,55 por litro.

Este será o segundo ajuste anual no valor do diesel nas refinarias. Em janeiro, o preço fora elevado para R\$ 3,72. Com isso, nas bombas, segundo dados do IBGE, o preço do diesel acumulou alta de 5,36% nos dois primeiros meses do ano.

A executiva aproveitou um evento de assinatura de protocolo de intenções de um programa ambiental com o BNDES para fazer o anúncio. Mas negou que quedas nos preços da gasolina também estejam no radar da estatal.

— Por enquanto não estamos vendo isso — disse a executiva.

Segundo os dados diários da Abicom, associação que reúne os importadores de combustíveis, o preço do diesel nas refinarias da Petrobras está neste momento em média 2% acima do praticado no mercado internacional. Já a gasolina está 2% mais barata.

Magda disse ainda que o QAV, o querosene de aviação, tem sido reajustado todo mês e, amanhã, terá um novo preço. Segundo ela, será uma “queda legal”.

Impacto no frete e nos preços de alimentos

O preço do diesel afeta diretamente o custo do frete e tem repercussões em toda a economia, sobretudo para a inflação de alimentos.

Segundo Magda, com este novo ajuste, desde 31 de dezembro de 2022, véspera da posse do atual governo, os preços cobrados pela Petrobras nas refinarias já acumulam uma queda, descontada a inflação, de 29% no óleo diesel, de 11,7% na gasolina e de 36,4% no QAV.

Veja a evolução no preço do litro do diesel nas refinarias nos últimos anos:

- 07/12/2022- R\$ 4,49
- 08/02/2023 - R\$ 4,10
- 01/03/2023 - R\$ 4,02
- 23/03/2023 - R\$ 3,84
- 29/04/2023 - R\$ 3,46
- 17/05/2023 - R\$ 3,02
- 16/08/2023 - R\$ 3,80
- 21/10/2023- R\$ 4,05
- 08/12/2023- R\$ 3,78
- 27/12/2023 - R\$ 3,48
- 01/02/2025 - R\$ 3,72
- 01/04/2025: R\$ 3,55

— O preço não é uma questão pra gente. A gente olha os preços de 15 em 15 dias. Se precisar subir a gente sobe, se precisar descer a gente desce. O abasileiramento de preços dos combustíveis gerou uma economia relevante para a sociedade brasileira — afirmou Magda, referindo-se à nova política de preços da empresa, em vigor desde o início de 2023.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/03/2025

GALÍPOLO ALTERA AGENDA E SE REÚNE COM PRESIDENTE DO BRB APÓS ANÚNCIO DE NEGÓCIO COM BANCO MASTER

Mais cedo, presidente do BC esteve com André Esteves, do BTG
Por Thaís Barcellos — Brasília



O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, em entrevista à imprensa — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O presidente do Banco Central, Gabriel Galípolo, vai se reunir nesta segunda-feira com o presidente do BRB, Paulo Henrique Costa, na sede do BC, em Brasília, após o anúncio da operação de compra do Banco Master pelo banco público. O BC é responsável por analisar a viabilidade da operação.

O encontro não estava previsto inicialmente na agenda de Galípolo, que ficaria em São Paulo nesta segunda, mas foi incluído ontem à noite. A conversa está marcada para 17h30. Também estarão presentes o diretor de Fiscalização, Ailton Aquino, e de Organização do Sistema Financeiro e de Resolução, Renato Gomes.

Outra agenda que foi incluída na noite deste domingo foi uma reunião com o sócio sênior do BTG, André Esteves. Esteves estava interessado no Master. Segundo o colunista Lauro Jardim, ele queria desembolsar apenas R\$ 1 pelo Master. O restante da agenda de Galípolo, que previa outros cinco encontros, foi cancelado.

A operação de aquisição do Master pelo banco que pertence ao governo do Distrito Federal tem gerado uma série de especulações na Faria Lima e em Brasília. O Master tem uma operação agressiva e, no mercado, o questionamento sobre sua sustentabilidade já vem de bastante tempo.

Nos últimos meses, a dúvida sobre a capacidade do Master de honrar os compromissos assumidos com os investidores que compraram títulos com a promessa de rendimentos de até 140% do CDI (Certificado de Depósito Bancário, a taxa de juros que os bancos cobram entre si) provocou uma série de boatos sobre a quebra do banco. O Master não publicou o balanço em dezembro, o que acentuou a tensão.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/03/2025

CCR ASSUME 99,9% DO VLT CARIOCA EM TRANSAÇÃO DE QUASE R\$ 100 MILHÕES

Por Rennan Setti



VLT na Avenida Rio Branco, no Centro do Rio — Foto: Gabriel de Paiva/ Agência O Globo

A CCR assumiu, nesta segunda-feira, praticamente todas as ações do VLT Carioca, o veículo leve sobre trilhos que circula no Centro do Rio. A concessionária comprou a fatia de 4,72% que ainda não detinha do modal e que pertencia à Invepar. Com a operação, a CCR ficará com 99,9% do VLT.

A Invepar, cujo capital está nas mãos dos fundos de pensão de estatais Previ (Banco do Brasil), Petros (Petrobras) e Funcef (Caixa Econômica Federal), receberá ao todo R\$ 97 milhões. Porém, apenas R\$ 67 milhões estão sendo pagos agora; o valor restante está condicionado “ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em favor da concessionária.”

“A companhia reitera que a conclusão dessa transação faz parte de sua estratégia de otimização do portfólio e de criação de valor”, disse a CCR em fato relevante.

A CCR atingiu o controle do VLT em 2019, diante das dificuldades da Invepar, e vem aumentando sua participação desde então.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2025

POBREZA NA ARGENTINA CAI NO PRIMEIRO ANO DO GOVERNO MILEI PARA 38,1%, ATINGINDO 17,1 MILHÕES

No governo anterior, encerrado em 2023, esse número chegou a 41,7%

Por O Globo



Um casal de sem-teto dorme na rua de Buenos Aires: — Foto: Luis Robayo/AFP

O primeiro ano do governo de Javier Milei, definido pela eliminação de controles, ajuste do valor do dólar e das tarifas e queda nos gastos, terminou com menos pobreza do que a deixada por Alberto Fernández e Cristina Kirchner, devido à queda da inflação, à melhoria da renda e de alguns setores econômicos e à relativa estabilidade no emprego.

A Pesquisa Permanente de Domicílios (EPH) do Indec calculou que a pobreza encerrou 2024

em 38,1%. Isso representa 17,9 milhões de pessoas pobres se o número oficial for projetado para todo o país. No primeiro semestre do ano, ela foi de 52,9%.

O governo anterior, de Alberto Fernández, deixou a pobreza em 41,7% - 19,5 milhões de pobres - no contexto do maior aumento de preços em mais de três décadas e em um contexto em que a figura do “trabalhador pobre” estava se espalhando por toda parte.

Isso significa que há quase 1,6 milhão de pessoas a menos em comparação com o final de 2023 e 7 milhões a menos em comparação com o primeiro semestre de 2024.

O número de pessoas abaixo da linha da pobreza caiu drasticamente. Ela ficou em 6,4% no final de 2024 (isso implica que atualmente há cerca de 3 milhões de pessoas indigentes). No primeiro semestre, havia subido para 13,6%, enquanto no final de 2023 estava em 8,7%.

Mais da metade das crianças entre 0 e 14 anos de idade são pobres na Argentina. Mais especificamente, 51,9% (cerca de 5,7 milhões) dos jovens estão nessa situação. Há um ano, esse indicador era de 58,4%.

O maior número de pessoas pobres foi registrado em Gran Resistencia, onde era de 60,8%. Em seguida, vieram Concordia (57,1%), Santiago del Estero-La Banda (48,6%) e Formosa (46,2%). Os distritos da Grande Buenos Aires registraram 42,1%.

Um comunicado do governo assim que os números oficiais do Indec foram divulgados comemorou a “queda acentuada” entre julho e dezembro do ano passado “graças às reformas econômicas promovidas pelo presidente Javier Milei”.

“A pobreza sem precedentes deixada pelo governo de Alberto Fernández, Cristina Kirchner e Sergio Massa, que chegou a um pico de 52,9% na medição do primeiro semestre de 2024, foi reduzida para 38,1% no segundo semestre, enquanto a indigência diminuiu de 18,1% para 8,2%, como efeito direto da luta contra a inflação liderada pelo presidente Javier Milei, além da estabilidade macroeconômica e da eliminação de restrições que durante anos limitaram o potencial econômico dos argentinos”, disse o texto da Casa Rosada.

“Esses índices refletem o fracasso das políticas do passado, que mergulharam milhões de argentinos na precariedade enquanto vendiam que estavam ajudando os pobres, mas a pobreza não parou de aumentar. A atual administração mostra que o caminho da liberdade econômica e da responsabilidade fiscal é o caminho para reduzir a pobreza a longo prazo”, concluíram e previram que o caminho escolhido pelo presidente será ‘aprofundado’.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/03/2025

PRESIDENTE DA PETROBRAS ESPERA QUE IBAMA LIBERE AVALIAÇÃO PRÉ-OPERACIONAL DA MARGEM EQUATORIAL EM ABRIL

A APO, que simula operações no caso de eventuais acidentes, como contenção de petróleo vazado e resgate de fauna, é a última etapa do processo de pedido de licenciamento da pesquisa exploratória

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Margem equatorial - Mapa — Foto: Divulgação/Agência Petrobras

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, espera que o Ibama, órgão federal responsável pelo licenciamento ambiental, dê autorização, ainda em abril, para que a petroleira faça a avaliação pré-operacional (APO) no processo de liberação de eventual exploração de petróleo da Margem Equatorial, na região do Amapá, próximo à Foz do Rio Amazonas.

A APO, que simula operações no caso de eventuais acidentes, como contenção de petróleo vazado e resgate de fauna, é a última etapa do processo de pedido de licenciamento da pesquisa exploratória.

A liberação das perfurações iniciais de um poço a cerca de 160 quilômetros da costa de Oiapoque (AP) e a 500 quilômetros da Foz do Rio Amazonas propriamente dita é um assunto polêmico. Em 2023, um pedido de licenciamento foi negado pelo Ibama.

Depois disso, a Petrobras respondeu questionamentos do órgão ambiental e fez ajustes no projeto de perfuração. Mês passado, O GLOBO revelou que a área técnica do Ibama recomendou negar a licença, mesmo diante dos ajustes, mas a decisão final caberá ao presidente do instituto, Rodrigo Agostinho, que já disse não ter prazo para decidir sobre Margem Equatorial.

Se a autorização para a APO for dada ainda em abril, o simulado não será feito imediatamente. A sonda que fará as perfurações iniciais ainda passará por um processo de limpeza, e o deslocamento até o poço no Norte do país levará dois meses, disse Magda.

Margem Equatorial

- Bacias que compõem a Margem Equatorial
 - Países que já exploram a região
 - Poços exploratórios da Petrobras
- A Petrobras reservou US\$ 3 bilhões no seu plano estratégico de 2025 a 2029 para a perfurar 15 poços nas diferentes bacias da Margem Equatorial



— Foto: Arte O GLOBO

— Foto: Arte O GLOBO

Segundo a executiva, um centro para o tratamento de animais eventualmente atingidos por vazamentos, em construção em Oiapoque, está quase pronto.

– O centro de despetrolização está para ser entregue estes dias. Estamos com a sonda já limpando o casco, com a autorização do Ibama, a sonda está sendo mobilizada para essa limpeza. Os próximos passos vão ser a autorização do exercício simulado – afirmou Magda, após participar da assinatura do protocolo de intenções de um programa ambiental ao lado do presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

Programa quer garantir demanda de R\$ 1,5 bi para créditos de carbono

A ideia do programa, chamado Pro Floresta+, é impulsionar o mercado de créditos de carbono associados à restauração florestal na Amazônia, ou seja, de projetos voltados para o replantio de mata nativa em áreas degradadas.

A previsão é que, em julho próximo, o Pro Floresta+ lance seu primeiro edital, para fazer um “leilão” de créditos de carbono, com a negociação de R\$ 450 milhões. Num formato “piloto”, a ideia é selecionar em torno de cinco projetos, com atividades de replantio em áreas de 3 mil hectares em cada, ou seja, atingindo 15 mil hectares no total.

Inspirado nos leilões de geração do setor elétrico, o programa usará a demanda da Petrobras — que precisa comprar créditos de carbono para compensar as emissões de gases do efeito estufa (GEE) em suas operações — com a atuação do BNDES no desenho de leilões e no financiamento. Os projetos de restauro florestal serão selecionados pelo menor preço, por crédito, a ser oferecido à Petrobras.

Assim como na geração de eletricidade, os vencedores dos leilões terão um contrato de longo prazo, prevendo a entrega dos créditos de carbono, no futuro, pelo preço determinado no certame. De posse do contrato, com preço definido, poderão fazer os investimentos no replantio com uma estimativa firme do retorno financeiro no futuro.

E o contrato poderá servir de garantia para tomar empréstimos no BNDES, para financiar os investimentos — como esse tipo de projeto teria acesso ao Fundo Clima, as taxas de juros podem chegar a 1% ao ano.

No total, o programa teria potencial para movimentar R\$ 1,5 bilhão, em créditos de carbono adquiridos pela Petrobras, impulsionando a restauração florestal em 50 mil hectares ao longo dos anos. O maior benefício para os mercados de carbono seria estabelecer padrões em termos de regras e requisitos para a atividade de restauração e oferecer, com os leilões, um método transparente e competitivo de definir preços.

Mudanças na diretoria da Petrobras?

Magda também aproveitou o evento de lançamento para negar que esteja certo que o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras, Maurício Tolmasquim deixará o cargo. Na semana passada, a Eletrobras, holding do setor elétrico privatizada em 2022, anunciou que o executivo foi indicado pela União para uma vaga em seu Conselho de Administração.

No edital da assembleia de acionistas que elegerá os novos membros do colegiado da Eletrobras, consta que Tolmasquim se comprometeu a deixar o cargo na petroleira, por causa do potencial de conflitos de interesse. Segundo publicou o colunista Lauro Jardim, do GLOBO, o executivo deverá permanecer na Petrobras somente até o fim de abril.

— Mauricio Tolmasquim está sendo apontado para ser participante do Conselho de Administração da Eletrobras. Ponto — disse Magda.

Questionada se haveria conflito de interesses caso o executivo acumule o cargo na Eletrobras com o da Petrobras, Magda respondeu:

— Vamos ver ainda.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2025

TARIFAS RECÍPROCAS SERÃO APLICADAS A 'TODOS OS PAÍSES'

Declaração foi feita a repórteres a bordo do Air Force One, descartando especulações de que o presidente americano poderia limitar o escopo das medidas, a serem divulgadas na quarta-feira
Por Bloomberg — Washington



Trump promete divulgar tarifas recíprocas na quarta-feira, dia 2 de abril — Foto: Bonnie Cash/UPI/Bloomberg

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, disse que planeja iniciar sua política de tarifas recíprocas com “todos os países”, descartando especulações de que ele poderia limitar o escopo inicial das medidas que serão divulgadas na quarta-feira, 2 de abril.

— Você começaria com todos os países, então vamos ver o que acontece — disse Trump aos repórteres a bordo do Air Force One. — Não ouvi nenhum boato sobre 15 países, dez ou 15.

Como anunciado, Trump deve lançar as chamadas tarifas recíprocas na quarta-feira, uma peça central de seu plano para reequilibrar o comércio global e impulsionar a manufatura dos EUA, além de arrecadar pagamentos de tarifas para financiar suas prioridades de política interna.

Entre as prioridades, uma extensão de cortes de impostos de sua primeira administração e promessas fiscais adicionais feitas durante a campanha eleitoral de 2024.

A informação foi confirmada pela porta-voz da Casa Branca Karoline Leavitt, segundo a qual o anúncio será feito durante evento no Rose Garden.



Segundo ela, o anúncio contará com tarifas “baseadas no país”. Ela disse que o presidente também está “comprometido com a implementação” de tarifas setoriais, mas que elas não eram o foco do evento do dia 2 de abril e que Trump não tinha conhecimento do momento em que seriam aplicadas. Membros do gabinete de Trump participariam do anúncio, disse Leavitt.

“O presidente anunciará um plano tarifário que reverterá as práticas comerciais injustas que vêm prejudicando nosso país há décadas”, disse Leavitt aos repórteres na Casa Branca. “É hora de reciprocidade e é hora de um presidente fazer uma mudança histórica para fazer o que é certo para o povo americano.”

Trump também disse que suas tarifas levarão em conta as barreiras não tarifárias de outros países, embora não tenha detalhado como esses cálculos serão feitos. O governo Trump também não especificou quando essas novas tarifas entrarão em vigor.

— Vamos ser muito mais gentis do que eles foram conosco, mas é dinheiro substancial para o país — afirmou Trump.

O Secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, disse no início deste mês que a ação futura da administração Trump se concentraria no que ele chamou de “os 15 sujos”, uma porcentagem das economias do mundo que impõem tarifas substanciais e outras barreiras e que, juntas, são responsáveis por “uma grande quantidade do nosso volume comercial”.

Embora Bessent não tenha citado nomes, um relatório da Bloomberg Economics mostra que 15 parceiros comerciais dos EUA, nove dos quais estão na Ásia, respondem juntos por mais de 75% de todas as importações dos EUA e também foram incluídos em um documento recente da administração que convidava o público a comentar sobre a identificação de possíveis práticas comerciais desleais.

O governo Trump sinalizou que as tarifas recíprocas de cada país podem formar o ponto de partida para futuras negociações, uma postura que fez os países correr para oferecer concessões e destacar suas relações comerciais com os EUA.

Ao mesmo tempo, Trump também afirmou que pretende limitar as exceções à sua campanha tarifária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/03/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TARIFAÇÃO DE TRUMP: ‘QUALQUER RETALIAÇÃO AO BRASIL VAI SOAR INJUSTIFICÁVEL’, DIZ HADDAD

Em conferência em Paris, ministro afirma que Europa deveria ter um olhar político sobre o acordo Mercosul-UE e volta a defender a tributação dos ‘super-ricos’

Por Giordanna Neves (Broadcast), Fernanda Trisotto (Broadcast) e Paloma Varón (especial para o Broadcast)

PARIS E BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse acreditar que o Brasil está numa posição privilegiada na guerra comercial travada pelo presidente americano Donald Trump.

“Nós temos uma balança estável e equilibrada; apesar da vantagem dos Estados Unidos em relação ao Brasil, ela está relativamente equilibrada. Nós que teríamos mais espaço para crescer no comércio com eles”, disse o ministro à imprensa, nesta segunda-feira, 31, ao final de sua conferência na universidade Sciences Po, em Paris.

“E eu acredito que qualquer retaliação ao Brasil vai soar injustificável à luz dos dados e à luz das décadas de parceria entre Estados Unidos e Brasil”, disse Haddad. “Mas é bom ouvir os nossos pares, mundo afora, para entender melhor os efeitos dessas decisões sobre economia global e, de novo, poder posicionar o Brasil de forma madura, de forma ativa, de forma eficiente, para buscar um melhor entendimento.”



Cerimônia de premiação da Olimpíada do Tesouro Direto de Educação Financeira
Fotos: Diogo Zacarias/MF Foto: Diogo Zacarias/MF

A declaração ocorre na semana que Donald Trump pretende implementar uma nova rodada de barreiras comerciais. O presidente dos Estados Unidos vem anunciando que a próxima quarta-feira, 2 de abril, será o “Dia da Libertação”, com tarifas de 25% sobre todos os carros importados e tarifas “recíprocas” país por país – o que pode afetar produtos brasileiros

exportados aos EUA como o etanol, por exemplo.

Mercosul

Haddad afirmou que a Europa deveria ter um olhar político sobre o acordo Mercosul-União Europeia, em vez de discutir “item por item”. Ele assegurou que, no acordo, os países chegarão a um consenso benéfico para todas as partes.

“Eu acredito que a Europa deveria ter um olhar político sobre esse acordo também, e não apenas ficar discutindo item por item onde você vai ganhar, onde você vai perder. Se você vai perder no açúcar, você tem que ganhar na carne... Nós não vamos chegar a uma conta que vai ser 100% benéfica para um dos lados, porque senão não seria um acordo, seria outra coisa; seria uma imposição de um lado ao outro. Mas não é isso que nós estamos procurando”, disse Haddad.

“O Mercosul também, se fizer a conta mais mesquinha, vai encontrar uma série de razões para não fazer (o acordo), para não agregar, para não somar com a Europa. Mas, se fizer uma conta mais ampla, vai ver que talvez os líderes que estão de um lado e de outro, defendendo a aproximação, talvez estejam chegando um pouco mais longe”, emendou.

Haddad afirmou que quanto mais um país aposta no multilateralismo, menores as chances de vivenciar um período de pós-guerra no mundo. Ele reiterou que o Brasil, por exemplo, teria muita dificuldade em se tornar um “satélite” de uma outra nação, como China ou Estados Unidos. “O meu medo é que a dinâmica internacional da geopolítica force essa situação, como se você tivesse que escolher um entre dois lados e não poder agir para distensionar o mundo com relações mais abertas”, comentou.

Haddad comentou ainda que o mundo vem discutindo há 60 dias práticas protecionistas que estão em completo desacordo com as práticas ambientais, como, por exemplo, a retomada de produção manufatureira com energia fóssil. “Esse protecionismo que nós estamos discutindo, que é um protecionismo meramente comercial, para levar mais riqueza para quem já é rico. Nós podemos voltar para o mundo bipolar, que é o que também, aparentemente, se pretende, abandonar o multilateralismo e criar o espantinho necessário para manter sua posição de poder”, disse.

O ministro afirmou que a defesa de um mundo multipolar e a criação de novas cadeias produtivas que incluam mais países em desenvolvimento são o caminho mais adequado para o momento atual. “A aposta que o Brasil faz, na minha opinião, é mais sustentável para quem tem apreço pela democracia, para quem tem apreço pela liberdade, para quem tem apreço pelo desenvolvimento sustentável, é a melhor aposta que nós podemos fazer”, defendeu.

Super-ricos

Haddad voltou a falar sobre a tributação dos chamados “super-ricos”. Ele defendeu que é preciso levar em conta o componente social porque desconsiderar esse aspecto acabaria acarretando em um imposto mais alto para as populações mais pobres, para os quais elas não estão preparadas.

Esse tema foi uma das bandeiras brasileiras durante a presidência do G-20 e está em discussão no País com a proposta do governo para ampliar a faixa de isenção do Imposto de Renda compensada por uma tributação mínima daqueles que recebem mais de R\$ 100 mil mensais, mas com degraus para cobrança a partir de renda mensal de R\$ 50 mil.

O ministro avaliou que esse tipo de questão tributária precisa ser avaliada de maneira holística, embora muitos economistas tentem buscar soluções fragmentadas, o que seria menos eficiente. Nesse sentido, ele citou um exemplo internacional que tem gerado preocupação.

“Muitos países têm usado o chamado Adjustment Border, que é a taxaço do carbono para as importações. Então, eu vou importar aqui no país, eu vou levar em consideração o carbono que está contido naquelas mercadorias que vão sendo exportadas para o país. E, às vezes, você pode usar esse expediente, não para proteger o meio ambiente, mas para fazer guerra comercial”, disse.

Na avaliação do ministro, a tentativa de organizar um sistema coordenado de redução de emissões. Isso é muito comum. A distância entre fazer o certo, que é organizar um sistema coordenado para que as emissões se reduzam, pode se transformar numa forma de proteger o seu mercado interno. “Se isso for adotado, estariam jogando fora um instrumento que poderia ser bem utilizado, não em fins protecionistas do comércio, mas em fins protecionistas do meio ambiente. E isso poderia favorecer países que têm condições de gerar energia limpa e produzir bens manufaturados mais verdes”, disse.

“Na defesa da tributação dos super-ricos, um imperativo moral diante do avanço das oligarquias dentro das democracias, França e o Brasil mostraram o caminho da coordenação Norte-Sul que pode ajudar o sistema internacional a sair do impasse”, disse o ministro.

“Sem o apoio de intelectuais como Gabriel Zucman e Esther Duflo, o primeiro passo para uma tributação coordenada dos super-ricos não teria sido alcançado com a Declaração sobre Cooperação Tributária Internacional e o documento final da Cúpula do G-20 no Rio, em novembro passado. Esperamos poder reeditar essa parceria franco-brasileira na COP com outras bandeiras”, emendou.

Durante sua fala inicial, Haddad avaliou que o timing do convite para palestrar hoje no evento em Paris não poderia ser melhor. Segundo ele, o mundo mudou muito desde a cúpula do G-20 e passa por um momento de inflexão sobre o papel e o posicionamento global da América Latina e da Europa. “É nesse contexto que o Brasil se prepara para a COP-30”, disse.

Ele reiterou ainda a importância de trazer as finanças para o “coração do debate” sobre o clima e disse que a COP-30 entrará na história como a “COP da implementação” - diante do potencial que o Brasil tem de liderar por meio de exemplo, promovendo uma agenda climática inclusiva e focada na implementação de soluções concretas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/03/2025

ANÁLISE - ALIMENTAÇÃO SERIA MAIS BARATA SEM O EXCESSO DOS GASTOS PÚBLICOS

Guerra no Oriente Médio e na Europa, seca, chuva, desastres na África e problemas de transporte internacional são insuficientes para explicar o aumento dos preços da comida no Brasil

Por Rolf Kuntz

Praga econômica mundial, a inflação da comida assola países de todos os continentes, sem poupar grandes produtores e exportadores de alimentos, como Brasil, Argentina e Rússia. Com aumento de preços de 7,30% nos 12 meses até janeiro deste ano, o Brasil aparece em sétimo lugar entre 26 países listados pelo aplicativo Trading Economics.

O conjunto é liderado pela Argentina, com alta de 64,7% nesse período. Turquia e Venezuela ocupam o segundo e o terceiro postos, com aumentos acumulados de 41,8% e 21,90%.

Os países citados nas três primeiras posições entraram neste ano com graves desarranjos econômicos. A inflação dos alimentos é interpretável, nos três casos, como parte de um amplo desajuste, associado basicamente ao mau estado das contas públicas.

Como fenômeno mundial, no entanto, o encarecimento da comida é atribuível a outras causas. Algumas são naturais, como secas prolongadas ou chuvas em excesso. Outras são geopolíticas e incluem guerras e dificuldades de transportes derivadas de conflitos.



Os preços dos alimentos, mesmo com algum recuo, têm continuado muito presentes na cena inflacionária Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Em algumas áreas da África, a violência tem destruído, ano após ano, lavouras plantadas e replantadas com enormes dificuldades. Em outras, o plantio nem sequer é iniciado. Em muitas, a criação de animais pode ser aniquilada pela violência. Grupos de migrantes miseráveis passaram a ser mostrados de forma rotineira pela TV.

Na Europa, a paisagem da guerra é principalmente a da Ucrânia, onde se tenta manter a exportação de alimentos, uma das bases da economia nacional. Também nesse caso a geopolítica se traduz em preços mais altos no mercado global.

Sem guerra e sem conflitos internos paralisantes, o Brasil poderia desfrutar tanto dos ganhos da exportação quanto da grande oferta interna de alimentos. Apesar dessa condição especial, o País tem sido afetado pela inflação persistente e pela insegurança econômica.

A perspectiva de mais uma grande safra de grãos e oleaginosas tem permitido algum otimismo entre políticos e analistas econômicos. Mas os preços dos alimentos, mesmo com algum recuo, têm continuado muito presentes na cena inflacionária.

Com alta mensal de 1,09% e impacto de 0,24 ponto no resultado geral, o custo da alimentação ainda tem pressionado de forma sensível o orçamento familiar. Com aumento de 0,64% em março, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – 15 (IPCA-15) acumulou alta de 5,26% em 12 meses.

Nesse período, o custo da comida, componente de maior peso na formação do IPCA-15, encareceu 7,30%. Como outros itens do quadro inflacionário, o custo da comida é de alguma forma influenciado pelo excesso de gastos públicos, isto é, pelo manejo imprudente das contas públicas.

Guerra no Oriente Médio e na Europa, seca, chuva, desastres na África e problemas de transporte internacional são componentes importantes da inflação, mas insuficientes para explicar o aumento dos preços da comida no Brasil. Sem a participação do governo, fonte de gastos e de insegurança econômica, a alimentação seria mais barata para a maior parte dos brasileiros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 31/03/2025

O 'DIA DA LIBERTAÇÃO' TARIFÁRIA PROMETIDO POR TRUMP ESTÁ CHEGANDO. O QUE ISSO REALMENTE SIGNIFICA?

Presidente americano deve impor na quarta-feira, 2, as chamadas tarifas recíprocas para todos os países; a expectativa é que as famílias americanas teriam de absorver o custo

Por Josh Boak (Associated Press)

WASHINGTON (AP) - O presidente Donald Trump diz que a quarta-feira, 2, será o 'Dia da Libertação' - um momento em que ele planeja lançar um conjunto de tarifas que, segundo ele, libertará os Estados Unidos dos produtos estrangeiros.

Os detalhes da próxima rodada de impostos de importação de Trump ainda são imprecisos. A maioria das análises econômicas diz que a média das famílias americanas teria de absorver o custo de suas tarifas na forma de preços mais altos e renda mais baixa.

Mas Trump, sem se intimidar, está convidando CEOs à Casa Branca para dizer que estão investindo centenas de bilhões de dólares em novos projetos para evitar os impostos de importação.



Donald Trump diz que dia 2 de abril é o Dia da Libertação, pois deve impor as chamadas tarifas recíprocas que corresponderiam às tarifas e impostos sobre vendas cobrados de outras nações
Foto: Mark Schiefelbein/AP

Também é possível que as tarifas tenham vida curta se Trump achar que pode fazer um acordo após impô-las. "Certamente estou aberto a isso, se pudermos fazer algo", disse Trump a jornalistas. "Vamos conseguir algo para isso."

O que está em jogo são os orçamentos familiares, a proeminência dos Estados Unidos como a maior potência financeira do mundo e a estrutura da economia global.

Como Trump conseguiu que esse dia fosse chamado de "Dia da Libertação"?

O que exatamente Trump planeja fazer?

Ele quer anunciar impostos de importação, incluindo tarifas "recíprocas" que corresponderiam às taxas cobradas por outros países e levariam em conta outros subsídios. Trump falou em taxar a União Europeia, a Coreia do Sul, o Brasil e a Índia, entre outros países.

Ao anunciar 25% de tarifas sobre automóveis na semana passada, ele alegou que os Estados Unidos foram enganados porque importam mais mercadorias do que exportam.

"Este é o início do Dia da Libertação nos Estados Unidos", disse Trump. "Vamos cobrar dos países que estão fazendo negócios em nosso país e tirando nossos empregos, tirando nossa riqueza, tirando muitas coisas que eles têm tirado ao longo dos anos. Eles tiraram muito de nosso país, amigos e inimigos. E, francamente, os amigos têm sido, muitas vezes, muito piores do que os inimigos."

Em uma entrevista no sábado à NBC News, Trump disse que não se incomodaria se as tarifas fizessem com que os preços dos veículos aumentassem, pois os automóveis com mais conteúdo americano poderiam ter preços mais competitivos.

"Espero que eles aumentem seus preços, porque se isso acontecer, as pessoas comprarão carros fabricados nos EUA", disse Trump. "Eu não poderia me importar menos, porque se os preços dos carros estrangeiros subirem, eles vão comprar carros americanos."



Trump também sugeriu que será flexível com suas tarifas, dizendo que tratará outras nações melhor do que elas trataram os Estados Unidos. Mas ele ainda tem muitos outros impostos sobre as importações.

O presidente republicano planeja taxar medicamentos importados, cobre e madeira serrada. Ele propôs uma tarifa de 25% sobre qualquer país que importar petróleo da Venezuela, embora os Estados Unidos também o façam. As importações da China estão sendo cobradas com um imposto adicional de 20% devido ao seu papel na produção de fentanil.

Trump impôs tarifas separadas sobre produtos do Canadá e do México pelo motivo declarado de impedir o contrabando de drogas e a imigração ilegal. Trump também ampliou suas tarifas de aço e alumínio de 2018 para 25% sobre todas as importações.

Alguns assessores sugerem que as tarifas são ferramentas de negociação sobre comércio e segurança nas fronteiras; outros dizem que as receitas ajudarão a reduzir o déficit orçamentário federal. O secretário de Comércio, Howard Lutnick, diz que elas forçarão outras nações a mostrar “respeito” a Trump.

O que as tarifas poderiam fazer com a economia dos EUA?

Nada de bom, de acordo com a maioria dos economistas. Eles dizem que as tarifas seriam repassadas aos consumidores na forma de preços mais altos para automóveis, mantimentos, moradia e outros bens. Os lucros das empresas poderiam ser menores e o crescimento mais lento. Trump afirma que mais empresas abririam fábricas para evitar os impostos, embora esse processo possa levar três anos ou mais.

O economista Art Laffer estima que as tarifas sobre automóveis, se totalmente implementadas, poderiam aumentar os custos por veículo em US\$ 4.711, embora ele tenha dito que considera Trump como um negociador inteligente e experiente. O banco de investimentos Goldman Sachs estima que a economia crescerá neste trimestre a uma taxa anual de apenas 0,6%, abaixo da taxa de 2,4% registrada no final do ano passado.

O prefeito Andrew Ginther, de Columbus, Ohio, disse na sexta-feira, 28, que as tarifas poderiam aumentar o custo médio de uma casa em US\$ 21 mil, tornando a acessibilidade mais um obstáculo, pois os materiais de construção custariam mais.

O assessor comercial da Casa Branca, Peter Navarro, disse à “Fox News Sunday” que as tarifas sobre automóveis arrecadariam US\$ 100 bilhões (R\$ 572 bilhões) por ano e as outras tarifas trariam cerca de US\$ 600 bilhões (R\$ 3,4 trilhões) por ano, ou cerca de US\$ 6 trilhões (R\$ 34,32 trilhões) em 10 anos. Como parte da economia, esse seria o maior aumento de impostos desde a Segunda Guerra Mundial, de acordo com Jessica Riedl, membro sênior do Manhattan Institute, um think tank conservador.

O secretário do Tesouro, Scott Bessent, sugeriu que as tarifas seriam um ajuste de preço único, e não o início de uma espiral inflacionária. Mas a conclusão de Bessent se baseia no fato de as tarifas serem breves ou contidas, em vez de levar outros países a retaliarem com suas próprias tarifas ou se infiltrarem em outros setores da economia.

“Há uma chance de que as tarifas sobre mercadorias comecem a se infiltrar nos preços dos serviços”, disse Samuel Rines, estrategista da WisdomTree. “As autopeças ficam mais caras, o conserto de automóveis fica mais caro e o seguro de automóveis sente a pressão. Embora os produtos sejam o foco, as tarifas podem ter um efeito de longo prazo sobre a inflação.”

Como as outras nações estão vendo essas novas tarifas?

A maioria dos líderes estrangeiros vê as tarifas como destrutivas para a economia global, mesmo que estejam preparados para impor suas próprias contramedidas.



O primeiro-ministro canadense, Mark Carney, disse que as ameaças tarifárias de Trump acabaram com a parceria entre seu país e os Estados Unidos, mesmo quando o presidente, na sexta-feira, falou sobre seu telefonema com Carney em termos relativamente positivos. O Canadá já anunciou tarifas retaliatórias.

O presidente francês Emmanuel Macron disse que as tarifas não eram “coerentes” e significariam “quebrar cadeias de valor, criar inflação no curto prazo e destruir empregos”. Isso não é bom para a economia americana nem para as economias europeia, canadense ou mexicana”. No entanto, Macron disse que sua nação se defenderia com o objetivo de dismantelar as tarifas.

A presidente mexicana, Claudia Sheinbaum, evitou as respostas de olho nas tarifas, mas considera fundamental defender os empregos em seu país.

O governo chinês disse que as tarifas de Trump prejudicariam o sistema de comércio global e não resolveriam os desafios econômicos identificados por Trump.

“Não há vencedores em guerras comerciais ou guerras tarifárias, e o desenvolvimento e a prosperidade de nenhum país são alcançados por meio da imposição de tarifas”, disse o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores, Guo Jiakun.

Como Trump conseguiu que esse dia fosse chamado de “Dia da Libertação”?

Com base nas declarações públicas de Trump, o dia 2 de abril é pelo menos o terceiro “dia da libertação” que ele identifica.

Em um comício no ano passado em Nevada, ele disse que o dia da eleição presidencial, 5 de novembro, seria o “Dia da Libertação na América”. Mais tarde, ele deu à sua posse o mesmo rótulo, declarando em seu discurso: “Para os cidadãos americanos, 20 de janeiro de 2025 é o Dia da Libertação”.

Sua designação repetida do termo é um sinal de quanta importância Trump dá às tarifas, uma obsessão sua desde a década de 1980. Dezenas de outros países reconhecem sua própria forma de dias de libertação para reconhecer eventos como a superação da Alemanha nazista ou o fim de um regime político anterior considerado opressivo.

Trump vê suas tarifas como uma redenção nacional, mas a queda na confiança do consumidor e no mercado de ações indica que grande parte do público acredita que a economia dos EUA pagará o preço por suas ambições.

“Não vejo nada de positivo no Dia da Libertação”, disse Phillip Braun, professor de finanças da Kellogg School of Management da Northwestern University. “Isso vai prejudicar a economia dos EUA. Outros países vão retaliar.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 31/03/2025*

PETROBRAS E BNDES ASSINAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES PARA AQUISIÇÃO DE CRÉDITOS DE CARBONO

Programa visa à contratação de créditos de carbono gerados por meio de projetos de restauração florestal na Amazônia

Por Denise Luna (Broadcast) e Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - A Petrobras e o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) assinaram nesta segunda-feira, 31, um protocolo de intenções para um programa de aquisição de créditos de carbono, que visa à contratação de créditos de carbono gerados por meio de projetos de restauração florestal na Amazônia.

Segundo o diretor de Transição Energética e de Sustentabilidade da estatal, Maurício Tolmasquim, a ideia é ter um processo de competição, o que também será positivo para formação de preço desse novo mercado.

“Uma empresa que vai ter interesse em investir na reflorestação, vai participar de um processo competitivo organizado pela Petrobras, e quem der o melhor preço vai ganhar a competição e com o esse PPA (contrato de compra e venda) o BNDES pode fazer o financiamento sem precisar exigir a garantia corporativa ou carta de fiança”, disse Tolmasquim em evento com a presença da presidente da Petrobras, Magda Chambriard, e do presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.



Programa deve envolver o reflorestamento de 50 mil hectares, segundo diretora do BNDES Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Segundo ele, assim como ocorreu com o setor elétrico, com previsão de longo prazo de investimentos é possível garantir uma quantidade de hectares que será colocada no setor.

Segundo a diretora do BNDES Tereza Campello, o programa deve envolver o reflorestamento de 50 mil hectares, e a Petrobras deve viabilizar, num primeiro

momento, cerca de R\$ 1,5 bilhão. “Passa-se a criar um ambiente que terá maior transparência”, afirmou a diretora.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/03/2025

ESTATAL CHINESA DESCOBRE CAMPO DE PETRÓLEO OFFSHORE COM RESERVA DE MAIS DE 100 MILHÕES DE TONELADAS

Campo petrolífero está localizado no leste do Mar da China Meridional
Por Redação

A China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) anunciou nesta segunda-feira, 31, a descoberta de um grande campo petrolífero no leste do Mar da China Meridional, com reservas que ultrapassam os 100 milhões de toneladas.

O campo Huizhou 19-6 está localizado a cerca de 170 km da cidade de Shenzhen, na província de Guangdong, no sul do país, informou a agência de notícias oficial Xinhua.



A plataforma de petróleo Hai Yang Shi You 981, operada pela China National Offshore Oil Corporation (CNOOC), no mar da província de Hainan. Foto: China Stringer Network/CHINA STRINGER NETWORK

O presidente-executivo da gigante estatal do petróleo, Zhou Xinhuai, comemorou “o progresso sucessivo na exploração de petróleo e gás nas águas orientais do Mar da China Meridional”.

para especialistas da companhia.

A descoberta foi interpretada como um “grande avanço”

Os testes de perfuração realizados pela empresa petrolífera acarretaram numa produção diária de 413 barris de petróleo bruto e 68 mil metros cúbicos de gás natural, de acordo com a Xinhua.

A Agência de Informação de Energia dos Estados Unidos disse que o Mar da China Meridional permanece em grande parte inexplorado devido a disputas territoriais, mas a maioria das descobertas de petróleo e gás ocorreram em áreas não disputadas.

A China reivindica a maior parte do mar, embora seja disputado pelas Filipinas, Malásia, Vietnã, Indonésia e Brunei. O país também é o maior importador de petróleo do mundo, com uma geração de 11,1 milhões de barris por dia no ano passado, de acordo com análise do governo dos EUA. /Com informações de AFP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/03/2025

BANCOS E PETROBRAS NEGOCIAM ACORDO E QUEREM INDICAR FUTURO CEO DA BRASKEM

Busca por profissional seria feita por headhunter, e a escolha, por ambos os lados

Por Cynthia Declodt (Broadcast)



Fábrica da Braskem em Santo André (SP) Foto: Hélcio Nagamine/Estadão - 28/01/2022

Os bancos credores da Novonor em posse da fatia de controle da Braskem discutem, neste momento, aspectos de governança com a Petrobras dentro do plano alternativo à venda da petroquímica. Entre as propostas que estão na mesa está dar à Petrobras capacidade de participar do processo de indicação de um novo CEO da Braskem na futura gestão compartilhada da companhia. Atualmente, a Petrobras não tem ingerência nesta decisão, que fica nas mãos

da Novonor. A estatal de petróleo é a segunda maior acionista da Braskem e tem o desejo de participar mais ativamente da gestão da companhia.

Nesse sentido, a busca do profissional seria feita por meio de um headhunter, e a escolha, consensualmente por ambos os lados, para posterior ratificação pelo Conselho de Administração. Um novo acordo de acionistas também é discutido. Um memorando de entendimento entre os bancos credores e a Petrobras envolvendo um controle compartilhado da Braskem deve ser divulgado nos próximos meses e a expectativa é de que um acordo final seja fechado até o final do ano.

Os bancos têm a fatia de controle da Novonor na Braskem como garantia de empréstimos concedidos à Odebrecht no passado e o plano é converter essas garantias e alocá-las em um fundo de investimento em participações (FIP). A dívida da Novonor com Bradesco, Itaú, Santander, Banco do Brasil e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) supera R\$ 15 bilhões. O valor de mercado da Braskem é de pouco mais de R\$ 9 bilhões.

Credores querem que ações valorizem para vender

Por isso, a ideia dos bancos é esperar que esses papéis se valorizem antes de seguir com a venda da fatia. A Braskem chegou perto de ser vendida em 2019 para Lyondellbasell e desde então vários outros esforços foram feitos sem sucesso. No ano passado, as conversas com a petroleira Adnoc, de Abu Dhabi, também se mostraram avançadas, mas não proliferaram. A própria Petrobras já mostrou interesse em adquirir o restante da Braskem por mais de uma vez.

Procurados, bancos e Novonor não comentaram. O BNDES informou que não comenta assunto que envolva empresa de capital aberto e a Petrobras não retornou até a publicação desta nota.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/03/2025

VALOR ECONÔMICO (SP)

CÂMERAS, DRONES, SENSORES E IA OTIMIZAM PRODUÇÃO DE ENERGIA

Brasil se destaca com financiamento, talentos e clientes que demandam alta tecnologia, afirma executivo

Por Martha Funke — Para o Valor, de São Paulo



Boia Bravo, da Petrobras, para monitoramento de geração eólica offshore — Foto: Divulgação

Novidades baseadas em inteligência artificial (IA), robótica e baterias estão otimizando a produção de energia. A tecnologia Lidar - que remonta à missão espacial Apollo 15, de 1971, e que é usada até pela arqueologia na descoberta de edificações antigas em florestas como a amazônica- vem sendo adaptada para monitoramento e avaliação de recursos eólicos em pleno oceano e para avaliar terrenos para projetos de energia solar.

No primeiro caso, a Petrobras usa sensores em uma boia para monitorar sistemas eólicos offshore. O projeto, em parceria com o Senai, é capaz de medir velocidade e direção do vento, pressão atmosférica, temperatura e umidade do ar, ondas e correntes marítimas.

Sensores de Lidar também são usados pela Eicon Soluções Ambientais em drones para onde instalar placas solares. De posse dos dados coletados, de imagens de satélite e de bases ambientais, a companhia oferece automação da análise de viabilidade de um projeto e processo automatizado para monitoramento de fogo. Drones ainda são usados, com câmeras de altíssima resolução, para identificar, por exemplo, maciços vegetais ou superaquecimento dos painéis.

Desde que passou a usar drones para identificar falhas em rastreadores solares (trackers) e monitorar sujidades em seu complexo solar de 438 MW em Paracatu (MG), a Atlas Renewable Energy aumentou a geração em 0,25% devido à troca mais rápida de equipamentos defeituosos. Também reduziu em R\$ 5 mil por MW os custos de projeto graças ao uso de imagens termográficas automatizadas.

“IA, robótica, Lidar e automação fazem parte do dia a dia”, diz Rodolpho Guedino, head de digital e inovação da Atlas. A empresa desenvolveu modelos de previsão baseados em meteorologia com acurácia superior a 90% e vai usar robôs autônomos para limpeza e pretende ampliar testes com um produto para aumentar a refletividade do solo, capaz de render até 4,5% mais na geração de energia.

Na Tecsci, empresa de inovação da MTR Solar, a IA ajuda em questões como a otimização de trackers, com ganhos de até 13% em geração em dias nublados, e previsão de liberação de energia, com acurácia de 98%. Robôs de limpeza desenvolvidos internamente tomam decisões em tempo real. “O próximo lançamento é a inspeção termográfica com drones para verificar a eficiência da geração”, diz o diretor Eduardo Aguiar.

A finlandesa Wärtsilä fez parceria com o Porto de Suape para testar um motor a etanol para gerar energia limpa em larga escala. “Estamos desenvolvendo produtos a etanol e metanol verde e nosso

equipamento que funciona com gás natural pode operar com até 25% de hidrogênio com poucas modificações”, diz Jorge Alcaide, presidente da empresa no Brasil. A companhia ainda forneceu motores movidos a dendê para uma termelétrica de 12 MW da Palmplan e converteu motores de uma termelétrica em Manaus por uma solução 100% a gás natural.

A catarinense WEG, por sua vez, criou a primeira turbina eólica 100% nacional, com capacidade de 4,2 MW, e lançou em parceria com a Petrobras um modelo de 7 MW com pás mais leves, compostas por liga de carbono, permitindo produzir até 3% a mais de energia. A marca investe em sistemas de baterias (Bess, na sigla em inglês) e usa a solução em sua fábrica de fios para dar estabilidade à rede e reduzir a perda de cobre decorrente de oscilações, cujo valor supera R\$ 4 milhões ao ano. “Cotamos nos últimos meses quase R\$ 15 bilhões em projetos de Bess, boa parte no Brasil”, conta o diretor responsável por tecnologia e inovação global da WEG, Rodrigo Fumo.

“No mundo das energias o Brasil chama atenção, com financiamento, talentos e clientes que demandam alta tecnologia”, diz André Clark, vice-presidente sênior da Siemens Energy para a América Latina, fornecedora de projetos customizados de grande porte. O Brasil foi pioneiro na produção de capacitores em ultra alta potência da marca e é um dos principais contratantes dos novos sistemas flexíveis de transmissão de corrente alternada, compostos por soluções como condensadores síncronos para estabilidade de redes.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 31/03/2025

H2V É PROMISSOR, MAS CUSTO E FALTA DE REGULAÇÃO SÃO ENTRAVES

Produção é cara e contratos carecem de padronização e regulamentação
Por Simone Goldberg — Para o Valor, do Rio de Janeiro



Gilney Bastos, da White Martins: empresa trabalha com prêmio de até 30% para o H2V na comparação com fósseis — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Enquanto empresas dos Estados Unidos e Europa adiam projetos por não verem a alta desejada da demanda - associada a custos elevados -, o hidrogênio verde (H2V) tem grande potencial no Brasil. Até 2030, os investimentos no setor podem alcançar R\$ 70 bilhões, segundo a Associação Brasileira da Indústria de Hidrogênio Verde (Abihv).

“Isso consolida o Brasil como um dos principais players globais”, diz Fernanda Delgado, CEO da Abihv. Feito a partir de energia limpa, o energético tem na abundância de renováveis como eólica e solar um impulso para os investimentos no país. Além disso, o Brasil oferece incentivos fiscais e regulatórios, como isenções tributárias, financiamento para infraestrutura e suporte à inovação. Um exemplo é o Programa de Hidrogênio de Baixo Carbono (PHBC), do governo federal, que prevê até R\$ 18,3 bilhões em créditos fiscais de 2028 a 2032 para os projetos.

Mas há desafios, como a infraestrutura ainda limitada para transporte e armazenamento, o que faz com que muitas empresas priorizem contratos de exportação no curto prazo. “A tendência é que, com o avanço da regulação e novos investimentos, o mercado interno se torne mais relevante”, observa Delgado.

Outro entrave é o custo. O quilo do H2V precisaria ficar abaixo de US\$ 2 para competir com o gás natural e outros combustíveis, calcula Adriano Correia, sócio da PwC Brasil. Segundo ele, esse valor no Brasil ainda está acima de US\$ 3, mas podem cair com maior escala de produção e inovação tecnológica, redução do custo da eletricidade renovável e incentivos fiscais. A PwC avalia que este ano será decisivo para o futuro do combustível.



Paulo Alvarenga, CEO da thyssenkrupp América do Sul, empresa que fornece equipamentos para eletrólise da água (processo para se obter o H2V), diz que a competitividade e a precificação do combustível dependem da aplicação e do projeto específico. No caso do Brasil, lembra, o avanço do mercado interno esbarra também na falta de um mercado de carbono regulado e gargalos energéticos, especialmente na transmissão. “Embora o sistema elétrico nacional seja interligado, será necessário reforçar a infraestrutura para atender à concentração de altas cargas nas regiões onde os projetos serão instalados”, destaca o executivo.

Visto como aliado para descarbonizar setores eletrointensivos, o H2V mobilizou Estados dotados de facilidades portuárias para exportação e empreendimentos de energia renovável, como Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte, a criarem hubs e políticas de atração de investimentos. A White Martins, que já tem uma unidade em Suape (PE) produzindo 156 toneladas por ano de H2V, direcionadas ao mercado pernambucano, vai iniciar a operação de outra, em Jacareí (SP), no segundo semestre.

A unidade paulista terá capacidade para 800 toneladas por ano - 20 % do volume abastecerá uma fabricante de vidros, e o restante será oferecido a setores como metalurgia, alimentos e químico em São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. “O hidrogênio verde é vendido com um prêmio em relação ao cinza [feito com energia fóssil] e seu percentual depende de vários fatores. A White Martins está trabalhando com uma expectativa de [prêmio de] 15% a 30%”, diz Gilney Bastos, presidente da companhia e da Linde na América Latina Sul.

O Complexo Industrial e Portuário de Suape tem quatro protocolos de intenção para projetos de H2V assinados. Um deles é com a European Energy, que fará a primeira unidade de e-metanol, um derivado do h2V, do Brasil. “As obras devem começar no final de 2025”, diz Marcio Guiot, diretor-presidente do complexo. O e-metanol, além de servir como matéria-prima industrial, tem aplicação com combustível marítimo. Em Suape, há projetos em curso para expandir o atracadouro, com um cais dedicado a movimentação de combustíveis sustentáveis.

A Neoenergia também aposta no H2V. Além de já ter firmado protocolo de intenção com Suape, vai inaugurar em outubro uma unidade no Distrito Federal, que contará com um ônibus fuel cell, movido a hidrogênio verde produzido no local. “O hidrogênio verde é um elemento importante para a descarbonização, a longo prazo, de setores com altas emissões de gases de efeito estufa, como a indústria petroquímica, química e de fertilizantes”, afirma David Benavent, diretor-executivo comercial da Neoenergia.

Do ponto de vista jurídico, os negócios envolvendo o H2V ainda enfrentam incertezas. Uma delas é a falta de clareza sobre a regulação das infraestruturas de transporte e armazenamento. “Além disso, os contratos de compra e venda, especialmente em transações internacionais, ainda carecem de padronização e regulamentação clara”, salienta Bruna de Barros Correia, advogada da área de energia do escritório BMA.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/03/2025

CHINA PRESSIONA EMPRESA CONTRA VENDA DE PORTOS NO CANAL DO PANAMÁ

Pequim assedia grupo CK Hutchison para que desista de negociar terminais, mas quer evitar ação que confirme tese de que busca controlar passagem

Por Kenji Kawase — Nikkei Asia, de Hong Kong

O governo chinês está pressionando uma empresa privada de Hong Kong a cancelar um negócio bilionário sob a alegação de que ele causa prejuízos geopolíticos a Pequim. O órgão regulador de mercado do regime disse na sexta-feira que analisará o acordo do conglomerado de Hong Kong CK Hutchison Holdings para vender dezenas de ativos portuários globais, incluindo dois no Canal do Panamá, para um consórcio liderado pelo fundo de investimento americano BlackRock.



Contêineres e guindastes no Porto de Balboa, na entrada do Pacífico do Canal do Panamá: negociação entre conglomerados se converteu em questão de estratégia geopolítica para Pequim — Foto: Walter Hurtado/Bloomberg

O anúncio da Administração Estatal de Regulamentação de Mercado da China (SAMR) marca a mais recente reviravolta em uma saga que começou no início deste mês, quando o grupo controlado pela família do magnata Li Ka-shing concordou em descarregar os portos. O acordo - que veio na esteira das promessas do presidente dos EUA, Donald Trump, de “retirar” o controle do Canal do Panamá da China - gerou críticas implacáveis da mídia estatal chinesa.

“Notamos essa transação e a revisaremos de acordo com a lei para proteger a concorrência justa no mercado e salvaguardar o interesse público”, disse a SAMR em resposta a perguntas de uma agência de notícias estatal. O órgão não deu detalhes.



Xi não foi informado sobre venda, enquanto Trump monitorou processo — Foto: Zhan Zheng/Xinhua via AP

Bryan Mercurio, professor da Universidade Chinesa de Hong Kong (CUHK), especializado em direito econômico internacional e acordos comerciais bilaterais, disse ao “Nikkei Asia” - antes do anúncio da SAMR - que a China poderia adotar essa abordagem. Ele diz que a negociação “pode??ser mais relevante legalmente do que parece, já que pode forçar a alienação de ativos adquiridos por terceiros”, com eventuais rompimentos de contratos com clientes, sócios e fornecedores.

Os ataques da mídia, que retratam a transação como antipatriótica e contrária aos interesses da China, também continuaram na sexta-feira. A última edição do “Ta Kung Pao” - um jornal de Hong Kong controlado por Pequim que liderou a campanha contra a venda - incluiu uma história intitulada “Somente cruzando o rio junto com o estado, os empresários ganham respeito”. O artigo citou várias figuras pró-Pequim, bem como “cidadãos” comuns que expressaram opiniões de que salvaguardar a segurança e os interesses do estado deveria ser a prioridade.

Endosso do regime. Vários artigos do “Ta Kung Pao” sobre o assunto foram republicados na íntegra pelo site oficial conjunto do Bureau de Trabalho Conjunto de Hong Kong e Macau do Partido Comunista Chinês - o que implica que o governo os endossa. Na quarta e quinta-feira, o site republicou artigos enfatizando que as empresas destruirão sua própria fundação se ignorarem os interesses nacionais e devem ficar ao lado do estado contra a hegemonia e a intimidação.

Esperava-se que a CK Hutchison assinasse “documentação definitiva” com o consórcio BlackRock até a próxima quarta-feira. No entanto, o “South China Morning Post”, jornal independente de Hong Kong, relatou na sexta-feira à noite que a papelada não seria assinada nesta semana, e que quarta-feira não era considerada um “prazo real”, citando uma fonte anônima próxima ao conglomerado. O jornal acrescentou que isso não significava que o acordo estava cancelado, mas que os principais detalhes permaneciam indefinidos.

A pressão intensa lançou uma sombra sobre a CK Hutchison, todas as entidades do império de Li Ka-shing e a comunidade empresarial chinesa mais ampla. As autoridades de Pequim instruíram as empresas estatais a interromper novos negócios vinculados ao grupo sediado em Hong Kong, informou a Bloomberg na quinta-feira.

Executivos preocupados. Quando questionado sobre essa diretriz na noite de quinta-feira, Xu Yugao, secretário adjunto da empresa e conselheiro interno da CNOOC - um braço listado em Hong Kong de uma das três grandes empresas petrolíferas estatais da China - disse a repórteres e analistas que ele e muitos outros estavam “acompanhando” os acontecimentos em torno do acordo com grande interesse.

Ao mesmo tempo, ele disse que as negociações comerciais permaneceram “extremamente estáveis” sem “fatores externos de interferência”. Xu estava se referindo a um projeto conjunto de exploração de petróleo no Mar do Sul da China com a antiga Husky Energy, antiga empresa da CK Hutchison que recentemente se fundiu com o conglomerado de energia canadense Cenovus. Enquanto Xu disse que não tinha certeza se seu parceiro canadense está ligado ao magnata Li Ka-shing, a divulgação da CK Hutchison indica que ela é uma investidora na Cenovus.

“Venda de ativos diminui grau da influência chinesa no quintal dos EUA”

— Claus Soong

Além das implicações geopolíticas da venda de 43 portos pela CK Hutchison em 23 países, avaliados em US\$ 22,8 bilhões, especialistas dizem que o acordo levantou preocupações em Pequim sobre “perder a autonomia”. Relatórios sugeriram que o presidente chinês, Xi Jinping, não foi informado antes do anúncio da abertura das negociações, enquanto acredita-se que Trump tenha sido mantido informado do processo pelo CEO da BlackRock, Larry Fink.

“A venda impacta a Iniciativa Cinturão e Rota e diminui a influência chinesa no quintal dos EUA”, disse Claus Soong, analista do centro de estudos alemão Merics. “A imagem de Xi Jinping como um homem forte está danificada, pois Trump agora tem algo para se gabar, enquanto Xi nem foi consultado antes do acordo, e Pequim tem alavancagem limitada para deter esse processo”, disse ele.

Louis-Vincent Gave, sócio fundador e CEO da Gavekal Research, concordou.

“Pequim tem poucas, se é que tem, opções legais para sabotar o acordo”, disse Gave. Mas se ele for adiante, Li Ka-shing e seu império empresarial familiar “poderiam ser vistos como um grupo que desafiou Pequim e escapou impunes”. “Isso seria uma perda de prestígio estranha para Xi Jinping, levantando questões sobre consequências futuras para a família e o grupo”, disse.

Gave diz acreditar que a China está “lembrando às empresas de Hong Kong que Pequim deve ter voz ativa em decisões estratégicas importantes” e que ainda espera frustrar o acordo não apenas pressionando a CK Hutchison, “mas talvez pressionando a BlackRock”, que também tem interesses comerciais na China.

A CK Hutchison e a BlackRock não responderam imediatamente aos pedidos de comentários do Nikkei Asia.

‘Alavancas’ de pressão internas. Mercurio, da CUHK, disse que a CK Hutchison poderia concebivelmente se retirar e compensar a BlackRock usando uma cláusula de rescisão. Ele argumentou que a CK Hutchison “teria que reagir de acordo se a China puxasse alavancas econômicas internas”, considerando sua significativa exposição comercial no país, apesar de sua diversificação ao longo dos anos.

No entanto, Mercurio afirma que bloquear o acordo “serviria para confirmar a retórica de Trump de que a ‘China’ reforçava seu controle no canal do Panamá”.

Da mesma forma, ele enfatizou que se as autoridades locais de Hong Kong interviessem para bloquear a transação, “seria uma medida sem precedentes que poderia reforçar as alegações do presidente Trump e de outros de que o comércio, as finanças e as políticas de Hong Kong não são totalmente independentes do regime do Partido Comunista da China”.

O analista do CUHK disse também que todo o processo talvez tenha menos implicações para empresas estrangeiras ou setores específicos, como o financeiro, mas que “outros conglomerados de Hong Kong deveriam se precaver”.

Miao Jianmin, presidente do China Merchants Bank, reconheceu em um briefing anual de lucros na quinta-feira que “é difícil evitar qualquer influência da geopolítica” ao fazer negócios internacionalmente. Miao, que também é presidente do China Merchants Group - cuja unidade de operação portuária é um canal essencial para Pequim buscar ativos portuários no exterior - disse que esse era especialmente o caso em assuntos marítimos, transporte e portos.

Miao disse que a geopolítica é a “primeira coisa” que seu grupo considera ao expandir para o exterior e enfatizou que “manter uma boa comunicação com as autoridades reguladoras, a fim de se proteger de vários riscos” é de igual importância. (Colaboraram Peggy Ye, em Hong Kong, e Pak Yiu em Nova York)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/03/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

PETROBRAS AMPLIA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DA REFINARIA ABREU E LIMA

Estatual pretende dobrar refino da unidade localizada em Pernambuco

Por Bruno de Freitas Moura - Repórter da Agência Brasil



As unidades de hidrotratamento de nafta e de geração de hidrogênio da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), da Petrobras, trabalham para reduzir os teores de enxofre e componentes instáveis no combustível. O Trem 1 da RNEST vai passar por © Fernando Frazão/Agência Brasil

A Refinaria Abreu e Lima (Rnest), na cidade de Ipojuca, na região metropolitana do Recife, termina esta semana com a capacidade de produção de óleo diesel ampliada. A Petrobras informou que concluiu as obras de modernização do chamado Trem 1, módulo de produção da unidade. Com isso, a capacidade de refino de petróleo sobe de 115 mil para 130 mil barris por dia.

Essa ampliação é um “revamp”, que no jargão da indústria do petróleo significa o processo de revisão e ampliação. Esse revamp teve investimento de R\$ 93 milhões e representa influência direta na capacidade de a estatal transformar o petróleo do pré-sal em óleo diesel, uma vez que a Rnest tem, dentre todas as refinarias do país, a maior taxa de conversão de petróleo cru em combustível, 70%.

O avanço na produção, além de ajudar a Petrobras a aumentar as margens de lucro, contribui para que o Brasil dependa menos de óleo diesel importado.

Em 2024, a Rnest produziu 3,1 milhões de litros de diesel S-10 (tido como mais sustentável). Isso equivale a 12% de toda a produção desse combustível pela Petrobras e é suficiente para abastecer 6,7 milhões de caminhões.

Usado por veículos leves e pesados, o diesel S-10 proporciona maior eficiência energética e menor impacto ambiental. Cerca de 70% do diesel usado no Brasil é S-10.

Poluente vira produto comercializado

A Abreu e Lima também se destaca no cenário petrolífero brasileiro e mundial por conseguir transformar gases poluentes (óxidos de enxofre e de nitrogênio) em ácido sulfúrico, um produto comercializado e muito utilizado em processos de purificação de água. Dessa forma, a emissão de gases é diminuída e a empresa ainda fatura com a venda do produto.

A unidade U-93 Snox, responsável pela conversão, passou a funcionar em dezembro de 2024. Em novembro, durante os preparativos finais da inicialização da operação, a Agência Brasil teve acesso exclusivo à unidade.

Ipojuca (PE) 01/11/2024 – A unidade U-93 de abatimento de emissões de gases SNOX da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), da Petrobras, transforma óxido de enxofre e óxido de nitrogênio em ácido sulfúrico, a ser comercializado. A estrutura será a primeira do tipo a funcionar nas Américas, terceira no mundo. Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil



Ipojuca (PE) 01/11/2024 – A unidade U-93 de abatimento de emissões de gases SNOX da Refinaria Abreu e Lima (RNEST), da Petrobras, transforma óxido de enxofre e óxido de nitrogênio em ácido sulfúrico, a ser comercializado. A estrutura será a primeira do tipo a funcionar nas Américas, terceira no mundo. Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil - Fernando Frazão/Agência Brasil

Duplicação

Atualmente está em andamento um processo de contratação para conclusão das obras do Trem 2, que significará duplicar a capacidade de refino da Abreu e Lima. Trem é o nome que se dá à linha de produção composta por três principais unidades interligadas de qualquer refinaria: separação do óleo, conversão e tratamento de derivados.

A Petrobras não divulga o valor orçado, por considerar a informação sensível. Ao visitar a refinaria, a reportagem da Agência Brasil pôde ver que parte do Trem 2 está construída, como se fosse um “rascunho”, por ter sido prevista no projeto original da Rnest. A obra foi interrompida na época da Operação Lava Jato. À época, a investigação apurou problemas nos contratos da obra.

Uma vez concluída, a refinaria chegará à marca de 260 mil barris diários, o que representa entregar ao mercado 13 milhões de litros de diesel S-10 por dia, volume suficiente para abastecer 10,5 milhões de caminhões anualmente. A Petrobras estima atingir essa marca de 2029.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 31/03/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRATADO TRIBUTÁRIO TRAZ DIFERENCIAÇÃO ENTRE ATIVOS DE E&P E BARCOS DE APOIO

Por Danilo Oliveira Offshore 31/03/2025 - 20:19



Tributarista alerta para nova cláusula representando possibilidade de afretamento de sonda ou FPSO para o Brasil, por fretadora localizada na Noruega, gerar caracterização diferente da postura adotada historicamente pela Receita Federal

O novo Tratado contra a Dupla Tributação entre Brasil e Noruega trouxe uma cláusula específica para as atividades offshore, gerando algumas preocupações de empresas do setor de petróleo e gás quanto a possíveis conflitos com a legislação brasileira. O último ato necessário à produção de efeitos no Brasil, publicado

no dia 14 de março, faz uma diferenciação entre empresas que desempenhem 'pesquisa ou exploração econômica' e empresas que atuam no 'transporte de suprimentos ou de pessoal para um local, ou entre locais, onde atividades relacionadas à pesquisa ou exploração são exercidas'.

O advogado tributarista Tiago Severini alerta que a diferença de terminologia quanto à legislação brasileira pode suscitar conflitos interpretativos importantes para a aplicação do tratado. Ele identificou uma aparente diferenciação de tratamento entre as embarcações atuantes na exploração e produção (sondas e FPSOs) e as embarcações de apoio marítimo — ainda que, muitas vezes, as atividades desempenhadas sejam inerentes ao conjunto de atividades de E&P.

“O tratado prevê essa diferenciação de tratamento para fins de qualificação de estabelecimento permanente, parecendo trazer uma presunção — e fica a dúvida se seria absoluta — de caracterização de PE (estabelecimento permanente) no Brasil no caso de empresa estrangeira desempenhando atividade de pesquisa ou exploração no Brasil, desde que a duração da atividade seja superior a 30 dias”, analisou Severini, que é sócio do escritório Vieira Rezende. Ele ponderou que, no caso de embarcações de apoio marítimo, a presunção é de que a residência do fretador seria determinante da jurisdição capaz de tributar os rendimentos dos contratos relacionados às atividades.

Para o tributarista, a análise comparativa das previsões suscita a preocupação com a possibilidade de que o mero afretamento de sonda ou FPSO para o Brasil, por fretadora localizada na Noruega, seja capaz de ensejar a caracterização de PE dessa empresa no Brasil, diferentemente da postura adotada, historicamente, pela Receita Federal brasileira.

Ele destacou o caráter específico dessa cláusula no contrato, que a faz prevalecer, seja pelo critério da especialidade, seja por previsão expressa nela contida, o que a torna prevalente até mesmo sobre o conceito mais amplo e completo de PE adotado no tratado, e que segue o panorama das regras gerais da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em linha com outros tratados assinados pelo Brasil.

Severini disse à Portos e Navios que o tratado trouxe mais benefícios do que riscos, na medida em que equacionou algumas inseguranças interpretativas importantes, em razão da atualização ao padrão de linguagem da Convenção Modelo da OCDE, o que facilita a interpretação de suas previsões, gerando mais previsibilidade e segurança.

No entanto, a inclusão da cláusula específica tratando das atividades offshore gerou surpresa e suscitou preocupações ao fazer uma distinção relevante, para fins de tratamento, entre as atividades de exploração e produção, de forma direta, e as atividades de navegação de apoio. O advogado entende que, embora acessórias, são atividades inerentes e imprescindíveis ao desempenho das atividades de E&P.

“Em função dessa distinção, o tratado aplica consequências absolutamente distintas a essas atividades, em termos de tratamento tributário, sem que fique clara a real intenção, e sobretudo se as características específicas de cada contrato ou operação poderiam impactar o tratamento determinado no tratado para essas atividades”, analisou.

Com a publicação do Decreto 12.406, no último dia 14, o tratado foi promulgado e está valendo com efeitos retroativos a 1º de janeiro de 2025. “A diferenciação entre atividades de apoio offshore e atividades de E&P conflita com a definição de exploração e produção contida na Lei 9.478/1997, eis que o teor do tratado se revela mais restritivo que a lei no que tange ao alcance das atividades de E&P”, apontou. Severini acrescentou que essa previsão específica se contrapõe à própria definição de estabelecimento permanente constante do tratado e da Convenção Modelo da OCDE, ensejando uma exceção contrária às diretrizes da organização.

O advogado considera que o impacto pode atingir tanto empresas de apoio offshore, quanto empresas de sondas de perfuração e FPSOs. Ele ressaltou que, com base na legislação brasileira e na linguagem dos tratados, havia apenas a definição de estabelecimento permanente como parâmetro a ser aplicado a cada caso concreto, a fim de se verificar se os rendimentos auferidos pelas empresas, em razão de tais atividades, seriam tributáveis no Brasil ou no exterior.

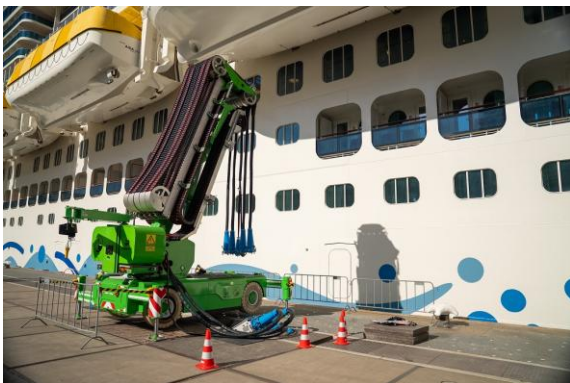
Na prática, essas regras podem, no caso de empresa norueguesa eventualmente responsável pela realização de atividades de E&P ou de apoio offshore no Brasil, modificar o local onde os rendimentos dessa atividade são atualmente considerados tributados. Por exemplo, em vez de tributados no Brasil, seguindo a legislação brasileira, passarem a ser tributados na Noruega.

O tributarista acredita que, por ser ainda bastante recente o tratado, o momento é de melhor compreensão das intenções das autoridades brasileiras e norueguesas, ao inserir a cláusula específica no texto do tratado. “Não há, no momento, uma intenção de litigiosidade, seja administrativa ou judicial, mas uma preocupação com o convencimento das autoridades fiscais de ambos os países, de que há limites para a forma como a cláusula pode ser interpretada e aplicada”, concluiu.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 31/03/2025

PORTO DE ROTERDÃ INAUGURA INSTALAÇÃO DE ENERGIA EM TERRA PARA CRUZEIROS E ANTECIPA EXIGÊNCIA EUROPEIA

Da Redação Portos e logística 31/03/2025 - 18:45



Após 22 meses de obras, foi inaugurada, nesta segunda-feira (31), a instalação Cruise Port Shore Power, no Holland Amerikakade, em Roterdã. O projeto fornece energia elétrica em terra para navios de cruzeiro atracados, antecipando a exigência da legislação europeia que tornará essa prática obrigatória até 2030. A construção foi realizada pela dinamarquesa PowerCon, em parceria com diversas empresas e órgãos locais, incluindo a Port of Rotterdam Authority, o município de Roterdã e os parceiros técnicos STEDIN, IGUS, JP van Eesteren, Heijmans, Royal HaskoningDHV e Xylem.

O sistema inclui um duto de cabo de 230 metros e um novo tipo de veículo de conexão móvel, permitindo flexibilidade na ligação dos navios à rede elétrica, independentemente da posição de seus pontos de conexão. Toda a instalação foi desenvolvida com foco na eficiência e sustentabilidade, com sistema de resfriamento alimentado por água do rio Maas e uma nova conexão elétrica de 1,5 km de Maashaven até Wilhelminakade.

O projeto foi realizado sem interromper as operações do terminal de cruzeiros, que seguiu recebendo embarcações semanalmente. A expectativa é conectar 75% dos navios de cruzeiro que atracam no local à energia em terra já no primeiro ano. A iniciativa melhora significativamente a qualidade do ar, reduz a emissão de CO2, nitrogênio e partículas, além de diminuir o ruído gerado pelos navios atracados, contribuindo para a sustentabilidade da cidade e do porto de Roterdã.

A inauguração contou com a presença de Robert Simons, vereador de Porto e Economia, e Boudewijn Siemons, CEO da Autoridade Portuária de Roterdã.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/03/2025

TCU APROVA EDITAL DE ÁREA EM PARANAGUÁ COM R\$ 565 MILHÕES DE INVESTIMENTOS PREVISTOS

Da Redação Portos e logística 31/03/2025 - 18:17



A Portos do Paraná publicou o aviso de licitação para o leilão da área de arrendamento portuário PAR25, após a aprovação do projeto pelo Tribunal de Contas da União (TCU). O leilão será realizado no próximo dia 30 de abril, na Bolsa de Valores do Brasil (B3), em sessão conjunta com os terminais PAR14 e PAR15. Localizado no porto organizado de Paranaguá, o PAR25 ocupa uma área de 43.459 metros quadrados e prevê investimentos totais de R\$ 565,1 milhões, sendo R\$ 233,5 milhões obrigatórios e R\$ 331,6 milhões adicionais.

A iniciativa integra o plano de modernização da infraestrutura logística do Corredor de Exportação do porto e permitirá que a autoridade portuária alcance a regularização de 100% de suas áreas operacionais. Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, a regularização amplia a segurança jurídica e atratividade para o mercado, promovendo mais eficiência no escoamento da produção agrícola.

Os três terminais leiloados são destinados à movimentação de grãos sólidos vegetais, como soja, milho e farelos, e juntos devem receber investimentos estimados em R\$ 2,2 bilhões. De acordo com o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, esses aportes devem dobrar a capacidade de escoamento da safra agrícola no porto. Já o secretário nacional de portos, Alex Ávila, destacou que o avanço nas políticas de arrendamento fortalece o crescimento econômico e o desenvolvimento socioeconômico nacional.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/03/2025

BRADO ANUNCIA INVESTIMENTO DE R\$ 260 MILHÕES EM TERMINAIS DE SUMARÉ E RONDONÓPOLIS ATÉ 2030

Da Redação Portos e logística 31/03/2025 - 18:21



A Brado vai investir R\$ 260 milhões até 2030 em seus terminais de Sumaré (SP) e Rondonópolis (MT), sendo R\$ 200 milhões destinados à unidade paulista. Os aportes fazem parte do projeto Carrossel e buscam ampliar a capacidade estática do terminal de Sumaré, além de modernizar a infraestrutura logística para melhorar a eficiência na descarga de caminhões, que deve passar de 150 para 400 veículos por dia. O objetivo é favorecer a importação de insumos para as indústrias da região administrativa de Campinas (SP), responsável por 11,8% do valor de transformação industrial do país, com rota

de retorno do Porto de Santos.

Cerca de metade dos investimentos será aplicada na compra de guindastes automatizados RTGs e RMGs, adquiridos da empresa chinesa Jiangsu Rainbow Industrial Equipment (RIC), com previsão de operação a partir de 2026. Dois desses equipamentos irão para Sumaré e um para Rondonópolis. A parceria com a RIC marca a primeira operação automatizada de RTG em ferrovias na América Latina. A GV Logística será responsável pela manutenção dos guindastes, e a consultoria técnica foi feita pela JC Platero. O restante dos recursos será destinado à construção de escritórios, armazéns,

ampliação de pátios e à habilitação do terminal de Sumaré como Redex, além de modernizações tecnológicas nos dois terminais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/03/2025

PETROBRAS FARÁ LICITAÇÃO PARA FPSO DA REVITALIZAÇÃO DE ALBACORA

Por Danilo Oliveira Offshore 31/03/2025 - 11:57



Projeto contempla desenvolvimento da produção do reservatório de Forno, localizado no pré-sal

A Petrobras fará licitação para o fornecimento do FPSO para o projeto de revitalização de Albacora, localizado em águas profundas da Bacia de Campos (RJ). O certame inclui a prestação de serviços de pré-operação, operação e manutenção, na modalidade BOT (build-operate-transfer), que prevê a construção, operação e transferência do ativo. A abertura das propostas está prevista para o dia 1º de outubro

de 2025. A revitalização contempla o desenvolvimento da produção do reservatório de Forno, localizado no pré-sal de Albacora. O projeto prevê a contratação de uma nova plataforma do tipo FPSO para o campo em substituição a duas unidades de produção (P-25 e P-31).

A Petrobras tem manifestado que segue empenhada em revitalizar seus ativos maduros da Bacia de Campos, ampliando a capacidade de produção com a implantação de novos sistemas. O campo de Albacora, que completou 37 anos de operação em 2024, receberá em 2027 o novo FPSO do projeto de revitalização de Albacora, com capacidade de produzir até 120 mil bpd – operando tanto no pós-sal quanto no pré-sal. A produção nos reservatórios do pós-sal do campo de Albacora começaram em 1987, com o FPSO PP Morais.

A companhia chegou a realizar uma etapa de negociação com a PetroRio S.A, atualmente Prio, para venda do campo. Mas, em 2022, a diretoria executiva da Petrobras decidiu encerrar o processo competitivo para a venda da concessão de Albacora, mantendo integralmente na carteira. Na época, a Petrobras frisou que a decisão de encerrar o processo de venda de Albacora não afetaria o desinvestimento em curso do campo de Albacora Leste, cujo contrato de venda foi assinado com a PetroRio S.A. em abril daquele ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/03/2025

RELATOR APRESENTA SUBSTITUTIVO AO PL DA RECICLAGEM DE EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira Indústria naval 28/03/2025 - 22:38



Deputado Alexandre Lindenmeyer rejeitou 4 emendas e acolheu proposição que troca termo 'obrigatoriedade' por 'caráter prioritário' para atividade em estaleiros nacionais. Substitutivo terá prazo de 5 sessões, a partir de abril, para recebimento de novas contribuições

O deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS) apresentou, nesta sexta-feira (28), na Comissão de Viação e Transportes da Câmara, o relatório do projeto de lei 1.584/2021, que trata da reciclagem de embarcações. Lindenmeyer deu parecer favorável à aprovação do substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em 2021. O prazo regimental para apresentação das emendas ao substitutivo é de 5 sessões, a partir da próxima terça-feira (1/04). O relator acolheu uma emenda que retira a 'obrigatoriedade' de reciclagem em estaleiros nacionais, que passaria a ter 'caráter prioritário', e suprimir dispositivos referentes a exigências para preparo da embarcação para reciclagem.

Lindenmeyer rejeitou um total de quatro emendas. Uma delas pretendia inserir um anexo ao PL contendo relação de materiais perigosos restritos, além de exigir o inventário de materiais perigosos apenas para embarcações estrangeiras fabricadas a partir da entrada em vigor da lei. Outra emenda pretendia suprimir um dispositivo que trata das medidas de controle de embarcações estrangeiras que não dispuserem de cópia do certificado de inventário ou do certificado de embarcação pronta para reciclagem.

O relator também rejeitou a proposta de emenda cujo propósito era inserir outro anexo ao PL, com uma lista de elementos para o inventário de "matérias perigosas". Essa emenda também alteraria a redação de um artigo a fim de restringir a apresentação de inventário simplificado de materiais perigosos a embarcações existentes destinadas à reciclagem. Uma outra emenda rejeitada pretendia alterar a redação de um artigo que trata da vistoria final.

Hong Kong Convention

O relator entendeu que serão necessários alguns ajustes no texto legal, por meio de substitutivo, por conta da Convenção de Hong Kong (HKC), que passa a valer a partir de 26 de junho de 2025. Ele considera a adesão do Brasil a essa Convenção indispensável para que estaleiros brasileiros possam efetuar reciclagem de embarcações de bandeiras de países aderentes.

Lindenmeyer incluiu no substitutivo a obrigação de as embarcações estrangeiras cumprirem as exigências da Convenção referentes ao inventário de materiais potencialmente perigosos. "Independentemente da adesão do Brasil à Convenção, o país deve adotar práticas compatíveis com as adotadas em âmbito internacional, de modo a facilitar o controle de embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional e, ao mesmo tempo, o tráfego de embarcações brasileiras em águas sob jurisdição de outras nações", alegou o relator no substitutivo.

Ele acrescentou que, para as embarcações existentes, optou-se por transição 'mais suave', remetendo a regulamento o início da exigência do inventário de materiais potencialmente perigosos. Segundo o relator, muitos conceitos e comandos já estabelecidos na Convenção não foram incluídos no texto do substitutivo. "Optamos por fazer referência a ela quando necessário. Evita-se, assim, incompatibilidade de redações e eventual anacronismo da legislação brasileira", justificou.

O deputado informou que algumas regras procedimentais de execução da lei foram remetidas a regulamento, com o objetivo de excluir dispositivos típicos de normas infralegais e possibilitar alterações mais céleres. "Entendemos que a aprovação deste projeto de lei irá mostrar à comunidade marítima internacional o compromisso de nosso país com a segurança e sustentabilidade nas atividades de desmantelamento e reciclagem de embarcações", finalizou.

Passando pela tramitação na CVT, o PL seguirá para análise na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara para verificação da constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/03/2025

BUNKER ONE ASSUME OPERAÇÕES NO URUGUAI E NA COLÔMBIA

Da Redação Portos e Logística 28/03/2025 - 22:50



mantinha presença com equipes locais.

A Bunker One Brasil, subsidiária do grupo dinamarquês Bunker Holding, passou a centralizar as operações da companhia na América Latina, assumindo a gestão das atividades de abastecimento de combustíveis marítimos no Uruguai e na Colômbia. A expansão ocorre após um crescimento de 47% da operação brasileira nos últimos dois anos e representará um aumento imediato de 30% nas atividades da empresa na região. A partir do escritório no Rio de Janeiro, a Bunker One coordenará as operações em Montevideu, Cartagena das Índias e Buenaventura, onde já



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 050/2025
Página 62 de 62
Data: 31/03/2025
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

As atividades operacionais nos três países serão realizadas pela Nova Offshore, empresa brasileira de navegação e subsidiária da Bunker One, garantindo padronização e controle em toda a cadeia de suprimentos. No Uruguai, as operações incluem abastecimento por navio-tanque nas áreas de fundeio e nos terminais de Montevideu, além de serviço por caminhões para embarcações atracadas. Na Colômbia, o fornecimento será feito por balsas em Cartagena e por balsas e caminhões em Buenaventura, ampliando a cobertura da empresa tanto no Atlântico quanto no Pacífico.

Segundo Flavio Ribeiro, CEO da Bunker One Brasil e América Latina, a integração das operações reconhece o desempenho da equipe brasileira e o potencial ainda inexplorado do mercado latino-americano. Com a expansão, a empresa busca replicar em outros países os padrões de segurança, eficiência e qualidade já estabelecidos nas operações brasileiras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/03/2025



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.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: 31/03/2025