

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOS SHIPPING



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

Edição 054/2025
Data: 14/04/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ENCONTRO PORTO & MAR REÚNE AUTORIDADES E EMPRESÁRIOS DO SETOR PORTUÁRIO EM SANTOS	4
SEGUROS SÃO FUNDAMENTAIS PARA AS EMPRESAS DO SETOR PORTUÁRIO; ENTENDA.....	5
PÍER DA MARINHA SEGUE DANIFICADO EM SANTOS APÓS NAVIO BATER EM TRÊS EMBARCAÇÕES	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
GOVERNO COBRA ONS PARA USAR MELHOR A ENERGIA RENOVÁVEL DO NE	8
PORTO DE NATAL RECEBERÁ R\$ 109 MI PARA DRAGAGEM E OPERAÇÃO NOTURNA	9
SUAPE TERÁ NOVO CENTRO INTEGRADO COM HOTEL, MALL E TORRES EMPRESARIAIS	11
ARMANDO MONTEIRO BISNETO É CONVIDADO PARA ASSUMIR A PRESIDÊNCIA DE SUAPE	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	13
ANTAQ APROVA FISCALIZAÇÃO TEMÁTICA SOBRE DESEMPENHO DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
AVIAÇÃO: GOVERNO FEDERAL ATUALIZA PLANO PARA REDUÇÃO DA EMISSÃO DE CO ₂	14
AEROPORTO DE GUARULHOS RECEBE INVESTIMENTOS DE R\$ 1,4 BILHÃO EM INFRAESTRUTURA.....	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
JUNTO AO PRESIDENTE LULA, RENAN FILHO VISTORIA UMA DAS OBRAS MAIS IMPORTANTES DA VIA DUTRA, NESTA TERÇA (15)	16
PORTAL PORTO GENTE	16
JEEP® E MAX SE UNEM PARA PROMOVER A SEGUNDA TEMPORADA DE 'THE LAST OF US'	16
CAMINHÕES VW EURO 6 REFORÇAM FROTA DO GRUPO MULTILIXO PARA IMPULSIONAR DESCARBONIZAÇÃO NO SETOR DE GESTÃO DE RESÍDUOS	17
EMBARCAÇÃO DE R\$ 7 MILHÕES É LANÇADA NO BRASIL E LEVA POTÊNCIA E LUXO AO NÍVEL DOS SUPERIATES	18
SÃO LOURENÇO DO OESTE E NOVO HORIZONTE SEDIAM PRIMEIROS TREINAMENTOS DE LEGISLAÇÃO APLICADA AO TRANSPORTE AGRÍCOLA	20
SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES RECEBE OBRAS DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO EM TODOS OS TRECHOS	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – O DESAFIO LOGÍSTICO DE UMA SAFRA RECORDE.....	22
NACIONAL - HUB – CURTAS - BRASIL TEM QUASE 4 MIL MINAS ABANDONADAS, APONTA PESQUISA	23
<i>Minas abandonadas 1</i>	23
<i>Minas abandonadas 2</i>	23
<i>Minas abandonadas 3</i>	23
<i>Cultura oceânica 1</i>	23
<i>Cultura oceânica 2</i>	23
<i>Cultura oceânica 3</i>	23
NACIONAL - BRASIL CAMINHA PARA MAIOR SAFRA DE GRÃOS DA HISTÓRIA	23
INTERNACIONAL - CMA CGM FECHA ACORDO DE R\$ 550 MILHÕES COM STARTUP FRANCESA DE IA	25
REGIÃO SUL - ANTT VISITA PORTOS DO PARANÁ E DISCUTE INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA COM RODOVIAS E FERROVIAS.....	26
REGIÃO NORDESTE- PORTO DO ITAQUI BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO EM MARÇO	27
REGIÃO NORDESTE - NOVO PORTO DE CABEDELO SERÁ INAUGURADO COM PRESENÇA DE AUTORIDADES	27
PORTO DE SANTOS - TECON SANTOS É O 1º TERMINAL DO PAÍS A USAR CAMINHÕES A GÁS NATURAL	28
REGIÃO SUDESTE - COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA PASSA A RECEBER VEÍCULOS DA VOLKSWAGEN	30
PORTO DE SANTOS - APS DEFINE EMPRESA PARA PROJETO DE RECUPERAÇÃO DO CAIS DE OUTEIRINHOS	31
INTERNACIONAL - FAMÍLIA MORRE EM QUEDA DE AVIÃO NOS EUA	32
REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE DEVE ANUNCIAR NOVO PRESIDENTE.....	33
REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE GUARULHOS TERÁ R\$ 1,4 BILHÃO EM MELHORIAS.....	33
REGIÃO SUDESTE - MINISTRO INAUGURA OBRAS DO AEROPORTO DE GUARUJÁ E AUTORIZA TERMINAL DE PASSAGEIROS.....	34
PORTOS - BRASIL E CHINA ESTABELECEM NOVA ROTA MARÍTIMA PARA NORTE/NORDESTE.....	35
JORNAL DA ORLA - SP.....	36
PORTO DE SANTOS - APS LANÇA LICITAÇÃO PARA BASE MÓVEL DA GUARDA PORTUÁRIA.....	36
ECONOMIA - PORTO DE SANTOS OFICIALIZA ADESÃO AO PACTO PELA SUSTENTABILIDADE	37
BAHIA ECONÔMICA - BA	38
NOVA ROTA MARÍTIMA DIRETA ENTRE BAHIA E CHINA COMEÇA A OPERAR NESTA SEGUNDA-FEIRA (14)38	



RADAR PPP, COMENTA AUDIÊNCIA DA FIOL E DIZ QUE ACORDO DO TCE SOBRE A PONTE SALVADOR/ITAPARICA PODE SER UM MARCO PARA OS ESTADOS	39
JORNAL O GLOBO – RJ.....	40
CHILE APRESENTA PLANO DE OBRAS DO CORREDOR BIOCEÂNICO RODOVIÁRIO, QUE CORTARÁ O CONTINENTE	40
SECRETÁRIO DO TESOUREIRO DOS EUA DIZ QUE 'EM ALGUM MOMENTO' HAVERÁ UM 'GRANDE ACORDO' COM A CHINA	41
EUA DÁ SINAIS DE QUE ESTUDAM TAXAR TAMBÉM PRODUTOS FARMACÊUTICOS E SEMICONDUTORES IMPORTADOS PELOS AMERICANOS	41
TESOURO: ESTADOS QUE ADERIRAM À RECUPERAÇÃO FISCAL, COMO O RIO TIVERAM PIORA NO ENDIVIDAMENTO	43
TRUMP CONSIDERA ALÍVIO TEMPORÁRIO NAS TARIFAS SOBRE O SETOR AUTOMOTIVO	44
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	45
QUAL O IMPACTO DA DECISÃO DE GILMAR MENDES DE SUSPENDER AÇÕES DE PEJOTIZAÇÃO? ESPECIALISTAS ANALISAM	45
CEDAE, ESTATAL DE ÁGUA DO RIO, INVESTIU R\$ 200 MILHÕES EM CDBS DO BANCO MASTER.....	47
PRECATÓRIOS DEVEM SUPERAR R\$ 115 BILHÕES EM 2026 E COLOCAM ARCABOUÇO FISCAL NA BERLINDA APÓS ELEIÇÃO.....	49
BRASIL PODE PERDER QUASE US\$ 2 BILHÕES DE EXPORTAÇÃO COM GUERRA TARIFÁRIA, APONTA ESTUDO DA UFMG	51
EXPORTAÇÕES DA CHINA DISPARAM 12,4% EM MARÇO EM CORRIDA PARA EVITAR TARIFAS DOS EUA	53
CHINA SUSPENDE EXPORTAÇÃO DE MINERAIS USADOS NA FABRICAÇÃO DE CARROS, DRONES, ROBÔS E MÍSSEIS	54
VALOR ECONÔMICO (SP).....	58
CHANCAY, O PORTO COM PROJETO AUSPICIOSO, MAS COM INÍCIO DE OPERAÇÃO CHEIO DE DESAFIOS	58
MEDIDAS PARA ENFRENTAR O CAOS LOGÍSTICO NO SETOR PORTUÁRIO	60
LICITAÇÕES DE HIDROVIAS COMEÇAM EM 2025	62
A REDESCOBERTA DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM	63
USO DA IA TEM AJUDADO EMPRESAS DE LOGÍSTICA A FAZER A DIFERENÇA NO MERCADO	65
A VERSATILIDADE DAS STARTUPS INCREMENTA A PRODUTIVIDADE NO COMPLEXO SETOR DE LOGÍSTICA.....	67
SETOR DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE LIDERA A EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS EM 2025	70
SEGURADORAS APOSTAM NO TRANSPORTE DE CARGAS PARA VOLTAR A CRESCER DOIS DÍGITOS EM 2025.....	71
A LIÇÃO QUE FICA ÀS EMPRESAS QUE TIVERAM A LOGÍSTICA AFETADA POR EVENTOS CLIMÁTICOS EXTREMOS	73
GASTOS HISTÓRICOS COM TRANSPORTE DE CARGA PROPICIAM RESULTADOS INSPIRADORES NA LOGÍSTICA BRASILEIRA	75
SETOR PRIVADO ACELERA INVESTIMENTOS EM NOVOS TRILHOS	77
PORTONAVE ELEVA PLANO DE INVESTIMENTO EM R\$ 440 MI EM NAVEGANTES	79
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	80
STF SUSPENDE TODAS AS AÇÕES DO PAÍS SOBRE PEJOTIZAÇÃO DE TRABALHADORES	80
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	82
ANTAQ APROVA ESTUDOS SOBRE DESEMPENHO DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS E PROPÕE PADRONIZAÇÃO DE FISCALIZAÇÕES.....	82
PARANAGUÁ TERÁ TERMINAL DE PASSAGEIROS PARA CRUZEIROS COM FOCO NA AMPLIAÇÃO DO TURISMO LITORÂNEO.....	83
VLI OBTÉM HABILITAÇÃO PARA EXPORTAR MILHO À CHINA PELO ES	83
DP WORLD INAUGURA ESCRITÓRIO DE AGENCIAMENTO DE CARGAS EM CAMPINAS	84
ANP ANUNCIA SETORES QUE ESTARÃO EM OFERTA NO 5º CICLO DA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO.....	84
PORTO DE ROTERDÃ REALIZA PROJETO-PILOTO DE ABASTECIMENTO DE AMÔNIA ENTRE NAVIOS	85
TERMINAL DE PETRÓLEO DO PORTO CENTRAL É ENQUADRADO NO REIDI.....	85
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	86
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	86



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENCONTRO PORTO & MAR REÚNE AUTORIDADES E EMPRESÁRIOS DO SETOR PORTUÁRIO EM SANTOS

Evento de 2025, organizado pelo Grupo Tribuna, acontece às 14h desta segunda (14), na Câmara de Santos

Por Anderson Firmino



Discussões sobre aumento da demanda no Porto e acessos para melhorar a infraestrutura serão debatidos (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

A 1ª edição do Encontro Porto & Mar deste ano, organizada pelo Grupo Tribuna, acontece hoje, a partir das 14 horas, na Câmara de Santos (Praça Tenente Mauro Batista de Miranda, 1, Vila Nova). Em discussão, assuntos como acessos terrestres em Santos e Guarujá; uma nova perimetral; o Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10 e a relação com a cidade de Santos, além de

mobilidade urbana e portuária.

Após discursos do presidente da Câmara, Adilson Júnior (PP), e do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), o encontro terá, a partir das 14h20, a palestra Como projetar a infraestrutura ideal?, a cargo da diretora-executiva na Flow Assessoria e Gestão Empresarial, Jennyfer Tsai.

“O evento é vanguarda no setor de logística e infraestrutura, principalmente pela promoção de debates em alto nível entre autoridades e executivos do nosso setor. Nesse encontro, temos dois temas que são incessantes e que merecem atenção constante”, afirma Jennyfer.

Para ela, diante dos desafios e da necessidade de infraestrutura, por meio de obras urbanas, rodoviárias, portuárias e de mobilidade, o ideal é concretizar esforços, para fazer com que elas, de fato aconteçam. “Devemos discutir como lidar com os efeitos dessa construção, de modo que afete minimamente moradores, trabalhadores e turistas da região, e como a gente pode continuar promovendo a competitividade do Porto durante esse período”, acrescenta.

Painéis

O primeiro painel, Mobilidade Urbana e Portuária, abrirá espaço para a discussão de um problema crônico da cidade que abriga o maior porto do Hemisfério Sul: a relação entre o transporte de cargas, que abastece e é abastecido pelos caminhões e trens, e os outros meios de transporte.

“O principal desafio nesse momento para Santos e para o Porto é você ter uma entrada a mais para o cais. A única entrada que tem hoje é através da Almoa Industrial. E já está mais do que provado que essa entrada está subdimensionada”, avalia o presidente da CET-Santos, Antônio Carlos Silva Gonçalves, que participará do painel.

Ele lembra que os terminais estão aumentando as suas demandas e o Porto bate recordes a cada ano, porém, a entrada do complexo santista continua a mesma. “Precisa ter uma segregação na entrada do Município, de veículos leves e os veículos do Porto, além do estacionamento para caminhões avulsos e o agendamento adequado nos terminais”.

Tecon

A partir das 16h45, o painel Tecon Santos 10 - Relação com o Brasil, economia e o Porto, fala sobre o megaterminal a ser arrendada no Saboó que vai ampliar a movimentação de contêineres no Porto.

Um dos participantes será o presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia. “É fundamental discutir questões sobre mobilidade urbana, novos acessos terrestres ao cluster portuário e a necessidade de implantação de mais um terminal de carga geral de grande porte”, sinaliza.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/04/2025

SEGUROS SÃO FUNDAMENTAIS PARA AS EMPRESAS DO SETOR PORTUÁRIO; ENTENDA

Especialista no segmento, seguradora Umma está de olho nas novas concessões do Porto de Santos

Por Anderson Firmino



A legislação garante a responsabilidade do operador pelas cargas: em caso de perda da mercadoria, a empresa é responsável pelo ressarcimento e pagamento dos impostos (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

A grandeza da atividade portuária requer uma série de precauções. Muitas situações podem acompanhar o trabalho de operadores, terminais e autoridades portuárias. Em caso de acidentes, incêndios e outros sinistros, o prejuízo pode ser milionário e comprometer o caixa das companhias. Por esse motivo, a contratação de seguro passou a ser essencial para o setor.

Uma das seguradoras especializadas nesse nicho de mercado é a Umma Seguros, de São Paulo. Anteriormente chamada de Anhumas, a empresa busca ampliar sua atuação no setor portuário, usando a expertise acumulada em quatro décadas.

“A gente sentiu necessidade de juntar esse DNA que temos de atendimento exclusivo, voltado ao cliente, com a modernidade. Atualizar os procedimentos, a parte de inteligência artificial, dar um golpe de modernidade numa empresa que tem 41 anos”, afirma o presidente do conselho da Umma Seguros, Eduardo Azem.

De acordo com o CEO, Nicholas Weiser, o reposicionamento de marca foi consolidado no ano passado. “Buscamos manter nossa característica, que é o atendimento personalizado, com espírito de boutique”, afirma. A letra M dobrada significa proximidade com o cliente. “Contratamos uma agência, que fez todo o trabalho de modernização da marca”, acrescenta.

Segundo ele, a Umma trabalha com todas as seguradoras do mercado. “Nós somos uma corretora de seguros e consultoria de riscos. Nossa ideia é tentar, trazendo esse conceito achar o melhor caminho para cada cliente”.

Porto

O interesse pelas empresas ligadas ao ecossistema portuário remete às origens da empresa. “Quando houve as privatizações na época em que o Fernando Henrique Cardoso era presidente (entre 1995 e 2002), existiam concessões muito mais interessantes do que a área de portos, onde os meus concorrentes se situaram, como de energia e rodoviárias. Os portos ficaram meio de lado e pensamos que poderia ser uma oportunidade”, explica Azem.

Ele acrescenta que a seguradora buscou estudar todos os produtos no mundo, sendo que os melhores exemplos eram de Londres (Inglaterra). “Trouxemos um produto que permeia toda a responsabilidade da autoridade portuária e dos operadores”, detalha Azem.

Hoje, a chamada apólice de Responsabilidade Civil do Operador Portuário (RCOP) é dividida em três seções. Uma delas é a responsabilidade sobre os danos a terceiros. “Todo recinto alfandegado, em caso de perda da mercadoria, é responsável pelo pagamento dos impostos. Então, se você trouxe uma mercadoria de R\$ 5 milhões e deu perda nesse terminal, é responsável não só por repor os R\$ 5 milhões, como pagar todos os impostos que ficaram suspensos. A responsabilidade no terminal é bastante grande”, explica Azem.

A outra seção é a patrimonial, voltada para a parte de bens móveis e imóveis, ou seja, equipamentos e parte predial. E a terceira é sobre perda de receita, quando existe perda financeira decorrente de algum dano coberto. “A parada de um guindaste por falta de energia elétrica, ou mesmo um bloqueio de berço, onde os navios não podem entrar ou sair do porto”, acrescenta o diretor de Risk Solutions, Thiago Fagundes.

Santos

As operações no Porto de Santos, incluindo as futuras concessões, são acompanhadas de perto pela empresa, disposta a ampliar sua presença no mercado. “Nós estamos preparados para conseguir atender essas novas concessões. A gente está com clientes no Brasil inteiro, de Norte a Sul, mas busca uma presença ainda mais forte no Porto de Santos”, pontua Azem.

Nicholas Weiser, por sua vez, cita um outro aspecto. “Um trabalho que a gente tem muito forte - e que a expertise no operador portuário nos traz também - é na parte de regulação do sinistro. Quando ocorre um acidente, temos uma equipe muito forte para que a gente possa atender de forma diferenciada os eventos de pequeno, médio e grande portes dos nossos clientes”.

Estrutura consolidada

Alguns números robustos comprovam a musculatura da empresa: mais de R\$ 10 bilhões de ativos já segurados, mais de mil clientes atendidos, 30 mil vidas dentro da parte de benefícios e um índice de retenção de clientes na casa dos 98%. “Vivemos um processo de horizontalização da empresa, formando várias equipes, por um crescimento nos próximos cinco anos”, complementa Eduardo Azem.



As lideranças da Umma: Nicholas Weiser, CEO; Eduardo Azem; presidente do Conselho; e Thiago Fagundes, diretor de Risk Solutions (Divulgação)

Coberturas vão de cargas até riscos cibernéticos, passando por veículos e responsabilidade civil

A customização do atendimento da Umma para cada cliente passa por alguns elementos. “Quando a gente olha para portos, ou setor logístico em geral olha todos os riscos. Há seguro de cargas, de riscos cibernéticos, frota de veículos, além do seguro de responsabilidade civil dos administradores, há, ainda, grupos de garantias para processos judiciais. Quando as empresas entram numa concessão, vai ter um leilão e precisam entregar uma proposta. Normalmente os leilões exigem garantias”, explica o CEO da seguradora, Nicholas Weiser.

Ele lembra que, quando se fala de armazéns, também existe seguro de incêndio, roubo, vendaval, alagamento, dentro de uma apólice chamada de riscos patrimoniais. “Quando um porto ou uma empresa de logística vai fazer uma ampliação do local, também tem o seguro de riscos de engenharia”, exemplifica.

Mesmo os tipos de carga transportados por empresas ou terminais portuários têm atenção diferenciada. “O navio traz diversos mercados diferentes, então há várias tratativas com relação a tipo de operação de guindaste, não é só contêiner. Há vários segmentos, com suas particularidades. Um exemplo é carga líquida, como combustível, que merece total atenção”, explica Thiago

Fagundes, diretor de Risk Solutions da Umma, que está há 12 anos na empresa e é especialista em seguro de portos.

Outro desafio do setor portuário é uma mudança cultural. “O conceito preditivo ainda não existe no nosso dicionário. É muito no corretivo, não é preventivo. Mas isso deverá mudar”, pontua Eduardo Azem.



Equipe da empresa durante visita recente ao Porto de Santos: agregando conhecimento (Divulgação)

Inteligência artificial e melhores práticas ESG estão no radar

O olhar para o futuro, no caso da Umma seguradora, também passa pela incorporação, cada vez maior, da tecnologia - aí inclui-se a inteligência artificial - e a adoção das práticas de ESG (ambiental, social e governança, da sigla em inglês). Em resumo: para pensar adiante, também

é importante buscar evoluir internamente.

“Junto com as seguradoras, estamos olhando ferramentas que podem entender de riscos climáticos, alagamentos. Hoje, elas dispõem desse tipo de tecnologias. Temos nossos sistemas de controle de apólices, de riscos. Também temos feito um trabalho de consultoria de riscos, que usa modelagem de dano máximo provável. Também olhamos a parte de BI (business intelligence) e vamos buscando novas tecnologias, estudando de que forma a inteligência artificial pode ajudar mais”, explica Nicholas Weiser. Segundo ele, uma novidade são aos agentes de inteligência artificial. “Tive reunião com empresa especializada para que a gente tenha uma eficiência operacional”, reforça.

ESG

Enquanto isso, as práticas ESG também devem ganhar especial atenção na empresa, explica Azem. “Por muito tempo, a gente funcionava como um escritório. O principal objetivo era o cliente, mas a gente olhava pouco para dentro, para as nossas pessoas, para entender o desejo e onde querem chegar. Mas já estamos trabalhando nisso, recebemos uma proposta de estratégia de RH que vai contemplar o ESG”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/04/2025

PÍER DA MARINHA SEGUE DANIFICADO EM SANTOS APÓS NAVIO BATER EM TRÊS EMBARCAÇÕES

Recuperação do local é discutida pela Autoridade Portuária de Santos, Capitania dos Portos de São Paulo e representantes do setor privado

Por ATribuna.com.br



Navio petroleiro Olavo Bilac bateu na estrutura do cais da Marinha e em três embarcações militares (Vanessa Rodrigues/AT)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) fez nesta sexta-feira (11) uma reunião com integrantes da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e representantes do setor privado para discutir a recuperação do píer da Marinha, danificado pela colisão do navio Olavo Bilac, ocorrida no dia 12 de março deste ano.

A inspeção subaquática detalhada no local do sinistro foi concluída na última quinta-feira e a perspectiva é de que a empresa responsável finalize, em cerca de 30 dias, o projeto de recuperação estrutural das avarias.

“Há uma grande disposição de todos: da Autoridade Portuária, da Marinha e das empresas envolvidas para buscar soluções e mitigar eventuais prejuízos à operação portuária”, relata Beto Mendes, diretor de Operações da APS.

“Finalizamos a fase diagnóstica dos danos causados, e todos estão empenhados para avançarmos para as próximas etapas e solucionar o problema da forma mais rápida possível, sempre prezando pela segurança das instalações e dos usuários”, assegura Orlando Razões, diretor de Infraestrutura da APS.

Encaminhamentos

Para avaliação da estrutura e elaboração de projeto de recuperação, foi contratada a empresa Exe Engenharia, empresa responsável pelo projeto do cais, ponto avaliado como positivo pelos presentes na reunião.

O comandante da Capitania dos Portos, capitão de Mar e Guerra Marcus André de Souza e Silva, informou que a Marinha acompanha de perto os trabalhos e ressaltou que a instituição está comprometida com uma resolução ágil do incidente.

Representantes de empresas que operam celulose nos berços de atracação próximos ao local do abaloamento também participaram. “A APS mantém diálogo estreito com os terminais para assegurar que a programação das operações portuárias não seja afetada pela interdição parcial do cais”, informou a gestora do cais.

Pela APS, também estiveram presentes o gerente de Fiscalização Ricardo Moreira, o superintendente de Operações Portuárias Márcio Kanashiro, e a assessora da Diretoria de Infraestrutura, Cristina Rodrigues.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 12/04/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

GOVERNO COBRA ONS PARA USAR MELHOR A ENERGIA RENOVÁVEL DO NE

Governo está preocupado com os cortes de geração que estão atingindo a energia renovável do NE
Por **Ângela Fernanda Belfort** - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br - De Recife



A geração de energia eólica e solar têm tido prejuízos com os cortes de geração feitos pelo ONS. Foto: Reprodução/Agência Gov

O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) pediu ao Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) que apresente um estudo, até a reunião de junho do CMSE, sobre a adoção de medidas na operação do Sistema Interligado Nacional (SIN) que permitam um maior escoamento e aproveitamento da geração de energia renovável –

principalmente da geração solar e eólica – da Região Nordeste, mitigando os cortes de geração (curtailment).



Coordenado pelo Ministério de Minas e Energia, o CMSE é um colegiado que aponta diretrizes para o setor elétrico. Os cortes de geração trouxeram um prejuízo superior a R\$ 1,6 bilhão, segundo uma estimativa feita pela consultoria Volt Robotics.

Poderia estar sendo escoada mais energia do Nordeste para o Sudeste, porque as atuais linhas de transmissão suportam o transporte de uma maior quantidade de energia. Segundo técnicos do setor, poderia estar sendo escoada, a mais, do Nordeste para o Sudeste 1,5 gigawatt de energia. Isso contribuiria para ter menos cortes de geração e também poderia levar a um decréscimo do preço da energia do mercado de curto prazo (PLD) do Sudeste, que também tem prejudicado os geradores de energia renovável do Nordeste. E, por último, esta medida ajudaria a recompor os reservatórios das hidrelétricas do Sudeste que estão diminuindo devido a uma redução das chuvas.

O ONS é quem administra o SIN e passou a fazer mais cortes de geração depois de um apagão que ocorreu em 15 de agosto de 2023. Na época, se suspeitou que algumas linhas estavam transportando mais energia do que poderiam. Depois, foi comprovado que o problema não ocorreu por causa da sobrecarga, mas o ONS restringiu a quantidade de energia que poderia ser enviada do Nordeste para o Sudeste.

O Nordeste atualmente produz mais energia do que gasta por causa da expansão das renováveis. Ao pedir o estudo, a finalidade do governo é aumentar o escoamento de energia do Nordeste para o Sudeste.

O CMSE também pediu para que sejam realizadas melhorias nos Sistemas Especiais de Proteção (SEPs), que podem resultar num aumento dos limites de energia que podem ser enviada entre o Norte-Nordeste-Sudeste/Centro-Oeste.

Problemas crônicos do setor de energia

Além dos fatores já citados acima, os cortes de geração ocorrem porque faltam linhas de transmissão para transportar mais energia entre o Nordeste e o Sudeste. Muitas das linhas que estavam previstas, atrasaram a sua execução. Também contribui a restrição operativa determinada pelo ONS.

O governo está preocupado porque em algumas empresas o corte de geração atingiu 50% da produção e estas companhias estão querendo cobrar, judicialmente, este prejuízo do governo federal.

Também é um absurdo o País estar literalmente jogando fora uma parte da geração excedente de energia do Nordeste. Segundo técnicos do setor, poderia estar sendo escoada, a mais, do Nordeste para o Sudeste 1,5 gigawatt de energia. E isso contribuiria para poupar a água dos reservatórios do Sudeste/Centro-Oeste. Em março, foram verificados armazenamentos equivalentes de cerca de, respectivamente, 68%, 39%, 78% e 96% no Sudeste/Centro-Oeste; Sul; Nordeste e Norte.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/04/2025

PORTO DE NATAL RECEBERÁ R\$ 109 MI PARA DRAGAGEM E OPERAÇÃO NOTURNA

As duas obras vão permitir o Porto de Natal aumentar o calado e movimentar os navios à noite

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

O Porto de Natal, no Rio Grande do Norte, vai receber investimentos da ordem de R\$ 109 milhões em duas obras que vão deixar a estatal apta a receber navios maiores e, conseqüentemente, movimentar mais cargas. Será realizada uma dragagem de manutenção e as defesas da ponte próxima ao cais.

A dragagem terá um custo estimado de R\$ 62 milhões que serão bancados pelo Ministério dos Portos com recursos da União e da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern). Já as obras

da defesa da ponte sairão por aproximadamente R\$ 47 milhões que sairão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e Ministério dos Portos.



Depois das obras, o Porto de Natal será capaz de receber navios maiores e podem surgir novos negócios. Foto: Codern/Divulgação

As duas obras vão fazer o calado do Porto de Natal chegar a 12,5 metros, enquanto hoje é de 10 metros, segundo o diretor presidente Codern, Paulo Henrique Macedo. O valor exato das obras será definido depois que ocorrer a licitação para a contratação das empresas que vão executar as mesmas.

“A dragagem é importante para a manutenção do canal (que dá acesso ao cais), da segurança para a movimentação do canal do acesso e ampliação dos negócios. Já a obra das defesas da ponte vai permitir ao porto ter movimentação no horário noturno”, conta Paulo Henrique. Ainda de acordo com o diretor, a governadora do Rio Grande do Norte, Fátima Bezerra, teve uma audiência, na semana passada, com o ministro dos Portos, Sílvio Costa Filho, que informou que os recursos estão assegurados para as obras do Porto de Natal.



Diretor-presidente da Codern, Paulo Henrique Macedo, diz que a obra das defesas da ponte vai permitir a movimentação dos navios durante à noite. Foto: Codern/Divulgação

No ano passado, o Porto de Natal movimentou cerca de 400 mil toneladas de carga. Desse total, açúcar e frutas respondem por cerca de 90% da movimentação. As frutas que passam pela estatal são principalmente os melões e melancias cultivados no Rio Grande do Norte. “Em 2024, também foram movimentadas, numa menor quantidade, uvas e mangas de Petrolina e sondas de

perfuração (de petróleo) on shore”, comenta Paulo Henrique.

O Porto de Natal é administrado pela Codern, que também responde pelo Porto de Maceió, em Alagoas, e também administra o Terminal Salineiro de Areia Branca, que está arrendado à iniciativa privada.

Plano Estratégico previa dragagem do Porto de Natal

Publicado em 2019, o Plano Estratégico do Porto de Natal previa a ampliação da bacia de evolução para 500 metros de largura e o aprofundamento do canal de acesso para até 15 metros, atendendo ao perfil futuro da frota marítima e possibilitando a operação com navios de maior porte.

A construção de um novo berço de atracação na margem esquerda do Rio Potengi também integrava as metas de expansão, com proposta de implantação de um terminal portuário de múltiplo uso com 1.000 metros de cais e 1 km² de retroárea para movimentação de contêineres, graneis sólidos e líquidos, entre outras cargas.

Desde a dragagem de 2006, o canal opera com profundidade limitada e navegação restrita, especialmente durante a noite. Estudos técnicos recentes destacam a urgência da nova sinalização náutica e batimetria para garantir segurança e ampliar a capacidade operacional. Além disso, a implantação de uma via expressa entre Natal e Parnamirim, no trecho da BR-101, é considerada essencial para resolver gargalos logísticos no acesso rodoviário ao porto.

Historicamente, o Porto de Natal foi oficialmente criado em 1932 por decreto presidencial de Getúlio Vargas e, desde então, passou por diversas melhorias estruturais. As principais obras recentes incluem o alargamento dos berços 01 e 02 em 1986, a construção do berço 03 em 2001, e o Terminal Marítimo de Passageiros, concluído em junho de 2014.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/04/2025

SUAPE TERÁ NOVO CENTRO INTEGRADO COM HOTEL, MALL E TORRES EMPRESARIAIS

Com mais de 78 mil m², a Zona Central de Serviços reunirá infraestrutura corporativa, áreas de convivência e serviços essenciais

Por *Patricia Raposo - De Recife* patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



Suape - Centro Administrativo de Suape, no entorno do qual será erguido a Zona de Serviços/Foto: divulgação

O Complexo Industrial e Portuário de Suape vai receber uma Zona Central de Serviços. Para executar esse projeto, foi firmado um contrato entre a Incorporadora Casa Orange e a Deloitte. O objetivo é que a Deloitte preste uma assessoria técnica no sentido de buscar desenvolvedores e investidores imobiliários para o projeto da incorporadora.

A iniciativa visa atender à alta demanda por infraestrutura e serviços de apoio identificada no Censo 2024. O levantamento mostrou que 71% das empresas apontam carência de restaurantes e cafeterias, enquanto 60% manifestaram interesse em clínicas e farmácias.

Para o presidente de Suape, Márcio Guiot, o projeto tem capacidade para melhorar o ambiente de negócios e a qualidade de vida de quem trabalha no complexo, contribuindo também para a atração e retenção de talentos.



Rafael Camargo, diretor de Real Estate da Deloitte, explica que o projeto é arrojado e prevê seis torres em torno de um shopping center. Além do centro empresarial, o plano contempla áreas voltadas à saúde, educação e hospedagem. “Esse projeto é considerado um passo estratégico para transformar Suape em um espaço urbano completo e funcional”, afirma.

Márcio Guiot, presidente de Suape

Com mais de 78 mil metros quadrados, a Zona Central de Serviços reunirá infraestrutura corporativa, áreas de convivência e serviços essenciais, em um conceito integrado voltado à modernização do ambiente industrial. A ZCS será implantada no entorno da sede administrativa, única área disponível para esse tipo de ocupação.

**Indústrias de Suape empregam mais de 28 mil pessoas/
Foto: divulgação**

Entre os principais objetivos estão a criação de um ecossistema empresarial dinâmico, a atração de novas empresas e o fortalecimento da infraestrutura urbana, com impacto direto no desenvolvimento econômico regional. A proposta também beneficiará diretamente os cerca de 28 mil trabalhadores, entre empregos diretos e indiretos, que atuam



em Suape.

O setor empresarial contará com seis torres, 576 salas e área total construída de mais de 44 mil m². O centro comercial terá 31 lojas e praça de alimentação, ocupando 6.837 m². O hotel, com padrão corporativo, oferecerá 252 apartamentos, piscina, academia, spa, restaurante, salas de convenções e 89 vagas de garagem.

Expansão de Suape

O projeto está em fase final de concepção e revisão, e já é tratado como um marco na nova etapa de expansão planejada para o complexo. Segundo a Deloitte, o modelo urbano proposto permitirá ganhos de escala, promoverá inovação e estabelecerá um novo padrão de ocupação para áreas industriais estratégicas no Nordeste.

O Censo também revelou que 62% dos trabalhadores utilizam transporte fretado para chegar ao trabalho, o que reforça a importância de concentrar serviços no próprio complexo, facilitando o acesso a atendimento médico e outras necessidades do dia a dia.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 12/04/2025

ARMANDO MONTEIRO BISNETO É CONVIDADO PARA ASSUMIR A PRESIDÊNCIA DE SUAPE

O ex-senador Armando Monteiro filho confirmou que a governadora Raquel Lyra convidou seu filho para gerir Suape

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Armando Monteiro Bisneto/Foto; divulgação

O advogado Armando Monteiro Bisneto foi convidado pela governadora Raquel Lyra para assumir a presidência do Complexo Industrial Portuário de Suape. Primogênito do ex-senador Armando Monteiro Neto, ele tem atuação destacada na advocacia empresarial e tributária, com quase 20 anos de experiência.

Segundo o Blog do Magno, Procurado pelo blog, o ex-senador confirmou o convite, frisando que a iniciativa partiu exclusivamente da governadora e não se trata de indicação dele nem de seu partido, o Podemos.

Com uma trajetória de quase duas décadas, Armando Monteiro Bisneto consolidou-se como um dos nomes de referência no Direito Empresarial e Tributário do país. Bacharel em Ciências Contábeis e advogado com carreira desenvolvida em importantes escritórios de São Paulo e Brasília, Armando acumula experiência robusta na defesa de interesses corporativos, tanto no setor público quanto privado.



Complexo de Suape/Foto: Divulgação

Especialista em Direito Tributário e Finanças Públicas, Direito Legislativo, Compliance e Relações Governamentais, possui formações complementares em instituições de excelência como Insper, IDP e IEL. Sua atuação inclui a consultoria e representação de grandes grupos econômicos, nacionais e internacionais, com foco em estratégias jurídicas alinhadas à gestão, governança e ao ambiente regulatório.

Ao longo de sua carreira, destacou-se também na articulação institucional, representando entidades empresariais de relevância nacional em Brasília. Esse trabalho rendeu a Armando reconhecimentos consecutivos em rankings internacionais como Leaders League, The Legal 500 e Best Lawyers, que o listaram por mais de sete anos entre os principais advogados da capital federal.

Fluente em inglês, é profundo conhecedor de temas como ESG, Compliance, Direito Regulatório, Empresarial e Tributário — áreas em que atua com visão multidisciplinar e foco em resultados para o desenvolvimento sustentável dos negócios.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 12/04/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA FISCALIZAÇÃO TEMÁTICA SOBRE DESEMPENHO DAS AUTORIDADES PORTUÁRIAS

Levantamento permitiu avaliação da situação econômico-financeira e operacional dos portos



Vista completa da Zona Industrial Portuária de SUAPE - Foto: Rafael Medeiros

Brasília, 14/03/2025 – Com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou os estudos da fiscalização temática voltada à avaliação do desempenho das autoridades portuárias.

A fiscalização envolveu levantamentos junto à Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), Companhia Docas do Pará, Portos RS, Companhia das Docas do Estado da Bahia, Autoridade Portuária de Santos e Autoridade Portuária do Porto de Suape.

O relatório buscou analisar diversos aspectos, como indicadores econômico-financeiros e de gestão, desempenho operacional, condições de infraestrutura, contratos de exploração de áreas e aspectos ambientais.

Entre os principais achados, destaca-se que, das seis autoridades portuárias analisadas, a maioria apresenta boa saúde financeira, com crescimento das receitas líquidas nos últimos anos. Também foram identificadas melhorias no tempo de atracação e ganhos de produtividade, além de infraestruturas adequadas à demanda portuária local.

Manual

A diretora Flávia Takafashi e o diretor Wilson Lima Filho, que relataram os processos de fiscalização, determinaram que a Superintendência de Fiscalização e Coordenação de Unidades Regionais adote um manual de procedimentos.

O objetivo é padronizar os conteúdos dos Relatórios de Fiscalização Temática nos próximos Planos Anuais de Fiscalização. O manual será estruturado por eixos e subeixos temáticos, contemplando:

1. Administração portuária – aspectos financeiros, patrimoniais e contábeis;
2. Qualidade dos acessos – infraestrutura de acesso aquaviário e de atracação, e acessos terrestres;

3. Eficiência portuária – desempenho operacional, meio ambiente, contratos de exploração e remuneração;
4. Planejamento estratégico – governança e preparação para o futuro.

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: 14/04/2025

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AVIAÇÃO: GOVERNO FEDERAL ATUALIZA PLANO PARA REDUÇÃO DA EMISSÃO DE CO₂

Documento reúne soluções para tornar setor aéreo mais sustentável



Índice de CO₂ pode ser reduzido, entre outras medidas, com a utilização do SAF (Combustível Sustentável de Aviação) - Foto: Divulgação

A descarbonização do setor aéreo está entre as prioridades do Governo Federal. O Ministério de Portos e Aeroportos, em conjunto com a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), deu início à elaboração do plano de ação para redução das emissões de CO₂ na aviação civil. O plano chega à 5ª edição e receberá contribuições do setor

para reunir soluções que busquem tornar o transporte aéreo mais sustentável.

A aviação civil é responsável por 3% das emissões globais de CO₂, índice que pode ser reduzido, entre outras medidas, com a utilização do SAF (Combustível Sustentável de Aviação) feito a partir de matérias primas renováveis como óleos vegetais e biomassa. A Lei 14.993/24, também chamada de Lei do Combustível do Futuro, prevê a redução da emissão dos gases do efeito estufa pela aviação conforme uma escala crescente do uso do SAF nas operações domésticas que vai de 1% a partir de 1º de janeiro de 2027 até o patamar mínimo de 10% até 1º de janeiro de 2037.

"O Governo Federal, em conjunto com órgãos do setor aéreo, está comprometido em adotar práticas sustentáveis que vão trazer benefícios não somente ao meio ambiente, mas também para a cadeia logística do modal. Estamos trabalhando de forma estratégica e buscando soluções inovadoras para avançarmos, cada vez mais, na agenda da sustentabilidade", declarou o secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, sobre as políticas de descarbonização pensadas e adotadas em conjunto com os agentes da aviação.

O plano de ação a ser atualizado consolida esta e outras políticas públicas e estratégias do setor da aviação civil no enfrentamento às mudanças climáticas, em alinhamento com os compromissos internacionais assumidos pelo Brasil perante a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Para a sua elaboração, o setor poderá contribuir com sugestões e propostas de medidas para mitigação das emissões em andamento e planejadas para os próximos cinco anos. As colaborações poderão ser enviadas para o e-mail meioambiente@anac.gov.br até o dia 31 de maio.

O conjunto de medidas implementadas e planejadas pelo setor de aviação do país, que constarão na 5ª edição do plano de ação, será apresentado durante a 42ª Assembleia da OACI, em Montreal, no Canadá, entre os dias 23 de setembro e 3 de outubro de 2025.

Workshop - Antes de encerrar a coleta de sugestões, o Governo Federal realizará, no dia 29 de abril, um workshop virtual sobre práticas sustentáveis no setor aéreo. Além de apresentar o plano de ação, trará um panorama atual das emissões de gases do efeito estufa, metodologia de medição e impactos esperados com as medidas de redução. As inscrições poderão ser realizadas até o dia 20 de abril também pelo e-mail meioambiente@anac.gov.br. Podem contribuir representantes de empresas aéreas, concessionárias de aeroportos, fabricantes de produtos aeronáuticos e provedores de serviços aéreos.

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

Data: 14/04/2025

AEROPORTO DE GUARULHOS RECEBE INVESTIMENTOS DE R\$ 1,4 BILHÃO EM INFRAESTRUTURA

Em visita a Guarulhos na manhã desta segunda-feira (14), ministro Silvio Costa Filho ressalta a importância dos mais de 20 projetos que vão aprimorar o maior e mais movimentado aeroporto do país



Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participa da apresentação do cronograma com novos investimentos no Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP). - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, realizaram, na manhã desta segunda-feira (14), uma visita técnica e participaram da apresentação do cronograma com novos investimentos no Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP).

Ao todo, são 21 projetos de ampliação de terminais, integração tecnológica e melhorias operacionais em pátios e taxiways do maior e mais movimentado aeroporto do Brasil — e um dos principais hubs de transporte aéreo da América Latina. As intervenções devem ser concluídas até 2029 e fazem parte do acordo para ampliação do contrato de concessão da unidade aeroportuária.

“Os investimentos da ordem de R\$ 1,4 bilhão são fundamentais para o fortalecimento do aeroporto e para a melhoria da infraestrutura, a fim de receber bem, sobretudo, os turistas internacionais que vêm visitar o Brasil por meio de Guarulhos”, afirmou o ministro.

Mais terminais, com mais segurança

Serão R\$ 671 milhões destinados à infraestrutura dos terminais. Desse total, R\$ 525 milhões serão aplicados na construção dos novos píeres de passageiros T3B e T2L. A construção de pátios e taxiways soma R\$ 274,7 milhões, e os investimentos em tecnologia e segurança representam R\$ 172,8 milhões — sendo R\$ 126,5 milhões destinados à implementação de um sistema de bagagens interligando os terminais 3 e 2.

Há ainda R\$ 278,6 milhões previstos para a aquisição de novos equipamentos de raio-X 3D para identificação e rastreamento de bagagens, scanners, detectores de explosivos, acessos biométricos e proteção perimetral, no âmbito do Programa Aeroportos + Seguros, desenvolvido pelo MPor, Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Polícia Federal (PF) e Receita Federal do Brasil (RFB).

As obras do People Mover — sistema de trens que conectará a estação de metrô aos terminais 1, 2 e 3 do aeroporto — também fizeram parte da agenda. O transporte está previsto no contrato de concessão e deve ficar pronto no segundo semestre. Atualmente, quem desembarca na estação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) precisa utilizar um ônibus gratuito para se deslocar entre os terminais.

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

Data: 14/04/2025



Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

JUNTO AO PRESIDENTE LULA, RENAN FILHO VISTORIA UMA DAS OBRAS MAIS IMPORTANTES DA VIA DUTRA, NESTA TERÇA (15)

Melhorias na Serra das Araras contemplam oito faixas e irão proporcionar redução de até 50% do tempo de percurso no trecho

O ministro dos Transportes, Renan Filho, vistoria nesta terça-feira (15), ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, as obras do novo traçado da Serra das Araras, no trecho fluminense da rodovia Presidente Dutra (BR-116/RJ/SP).

Com investimento de R\$1,5 bilhão, as melhorias contemplam oito faixas (quatro em cada sentido) e, com isso, irão proporcionar aumento da velocidade dos veículos, permitindo a redução de 25% do tempo no percurso da subida (sentido São Paulo) e 50% na descida (sentido Rio de Janeiro). Haverá 24 novos viadutos com extensão de 4.503 metros e duas rampas de escape.

As obras contam com recursos captados junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), resultante da maior emissão de debêntures incentivadas da história do país, para destravar obras cruciais à mobilidade e logística nacional. A BR-116/RJ/SP é administrada pela CCR RioSP.

Credenciamento de imprensa

Os profissionais de imprensa interessados em cobrir o evento devem se credenciar até às 20h desta segunda-feira (14), pelo Sistema de Credenciamento de Imprensa **no site do Palácio do Planalto** (<https://www.gov.br/planalto/pt-br/credenciamento-de-imprensa/cobertura-de-viagens/credenciamento-para-a-viagem-do-senhor-presidente-da-republica-a-cidade-de-paracambi-rj>).

Os profissionais com credenciamento anual 2025 deverão solicitar a participação no evento.

Serviço

O quê: Visita às obras na Serra das Araras

Quando: Terça-feira (15), às 10h

Onde: Rodovia Presidente Dutra, Rua Projetada C S/N lote 1 – Cabral, Paracambi – RJ (na altura do Km 225, sentido São Paulo/Paracambi).

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

Data: 14/04/2025



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

JEEP® E MAX SE UNEM PARA PROMOVER A SEGUNDA TEMPORADA DE 'THE LAST OF US'

Redação Portogente

Ação conta com a participação de Eriberto Leão, fã da série HBO Original



A Jeep® e a MAX anunciam hoje a parceria para promover a segunda temporada do sucesso HBO Original THE LAST OF US, uma das séries de maior sucesso da plataforma, que estreia em 13 de abril na HBO e na plataforma de streaming Max. A campanha é estrelada pelo ator brasileiro Eriberto Leão, fã da série, e também comemora os 10 anos da montadora no Brasil.

Divulgação

Durante o lançamento da primeira temporada, fãs brasileiros comentaram nas redes sociais a semelhança entre Leão e Joel, protagonista da série, o que gerou diversas conversas – e até uma campanha pedindo que o ator brasileiro interpretasse o personagem.

No primeiro de três filmes da campanha criada pela Fbiz, que foi ao ar hoje, dia 11 de abril, o público verá um Jeep Gladiator dirigido por Leão, vencendo os desafios de uma estrada complicada até chegar em uma cabana reclusa, com elementos em referência à série; os dois outros filmes da ação de comunicação serão lançados nas próximas semanas. A Jeep também é uma das marcas adquirentes das cotas publicitárias oferecidas para THE LAST OF US.

"Para a Jeep, ver seus modelos em séries e filmes de grande sucesso é um enorme orgulho. As cenas com o Jeep Gladiator reforçam importantes atributos da marca como aventura e liberdade, através de um produto capaz de superar desafios em qualquer terreno, reforçando o espírito da marca. Além disso, ser parceira em uma das séries de maior sucesso no mundo hoje, mostra toda a relevância da estratégia de comunicação da Jeep.", pontua Alessandra Souza, Vice-Presidente de Marketing & Comunicação de Marca da Stellantis para a América do Sul."

"Estamos muito animados em ter a Jeep como nossa parceira nessa nova etapa da aventura de Joel e Ellie. Aqui na Warner Bros. Discovery queremos oferecer as melhores oportunidades de integração de conteúdo para nossos parceiros, e fazendo isto de forma colaborativa com o anunciante e a agência", comenta André Gramorelli, vice-presidente de Vendas Publicitárias da WBD Brasil. "Uma das maiores vantagens do ecossistema da WBD é aproveitar as conversas que se formam organicamente em torno das nossas produções e personagens, criando opções criativas que agregam valor à marca parceira, assim como complementam a experiência do usuário."

Confira o filme: <https://www.youtube.com/watch?v=ZPwgbqk7syo>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/04/2025

CAMINHÕES VW EURO 6 REFORÇAM FROTA DO GRUPO MULTILIXO PARA IMPULSIONAR DESCARBONIZAÇÃO NO SETOR DE GESTÃO DE RESÍDUOS

Redação Portogente



Parceria estratégica com a Volkswagen Caminhões promove soluções inovadoras e reafirma compromisso com a sustentabilidade

Divulgação

Em 2025, 130 novos caminhões Volkswagen da linha Euro 6 entram em operação no Grupo Multilixo, líder em gestão de resíduos no Estado de São Paulo. A empresa dá mais um passo em direção a operações ainda mais eficientes e sustentáveis, reduzindo emissões e elevando a performance da coleta urbana. Uma iniciativa que traduz na prática a fusão entre inovação e sustentabilidade.



Os novos caminhões da linha Euro 6 da Volkswagen chegam para somar a eficiência na coleta de resíduos — modelos como o Constellation 18.260, 26.260, 31.320 e o Delivery Express estão prontos para atuar em diversas frentes — de compactadores e coletores a poliguindastes e roll on/off. Com presença estratégica em áreas de alta circulação na capital paulista, eles não apenas garantem performance, mas também impactam positivamente o ritmo da cidade. Menos emissões, mais agilidade e inovação em cada rota.

"A VWCO é referência no segmento de coleta de lixo, com veículos robustos para suportar a compactação de lixo, além da redução de custos operacionais graças à durabilidade do sistema de suspensão e ao conforto durante a operação", comenta Ricardo Alouche, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Vendas da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

"Inovação e sustentabilidade caminham lado a lado no Grupo Multilixo. Investir continuamente em tecnologia não é uma escolha, é o nosso DNA. A chegada dos novos caminhões Euro 6 da Volkswagen reforça esse compromisso — mais eficiência, menos emissões e uma operação cada vez mais inteligente e responsável", destaca Lucas Urias, diretor de Novos Negócios do Grupo Multilixo.

A VWCO foi pioneira na oferta de veículos customizados, também conhecidos como vocacionais, para clientes no Brasil e essa gama de produtos é um exemplo da engenharia sob medida proposta pela montadora. As configurações da família Constellation ultrapassam a casa das centenas, oferecendo versatilidade e permitindo sua utilização para mais variados tipos de negócio.

Sobre a Volkswagen Caminhões e Ônibus: Membro do Grupo TRATON, a VW Caminhões e Ônibus é a fabricante dos veículos comerciais Volkswagen, uma das maiores montadoras de caminhões e ônibus da América Latina. Desde 1981, quando iniciou suas operações, chegar ao topo do mercado, respeitando e satisfazendo as necessidades dos clientes, sempre foi o foco da montadora. E é exatamente isso que oferece a seus clientes: produtos sob medida e um excelente serviço de pós-vendas. A empresa também é referência em inovações tecnológicas, sendo pioneira no desenvolvimento e produção de um caminhão 100% elétrico na América Latina. A empresa busca sempre soluções que reduzam o impacto ambiental e ajudem a preservar o meio ambiente. Há 40 anos, a fabricante mantém seu compromisso de desenvolver veículos que superem as exigências dos clientes — onde quer que eles rodem, seja pelas estradas brasileiras, latino-americanas, africanas ou asiáticas.

Sobre o Grupo Multilixo: O Grupo Multilixo é líder na gestão de resíduos no estado de São Paulo e conta com mais de 30 anos de experiência no mercado brasileiro. É formado por dez negócios coexistentes que trabalham em sinergia, promovem e impulsionam a economia circular. Com o propósito de entregar soluções cada vez mais sustentáveis, oferece um robusto portfólio de serviços, tecnologia de ponta, profissionais altamente qualificados e processos eficientes voltados para a sustentabilidade. São eles: coleta, transporte, tratamento e comércio de recicláveis, gerenciamento de resíduos, limpezas técnicas industriais e assessoria ambiental. Como parte do propósito da empresa de implementar e desenvolver soluções mais sustentáveis para a gestão de resíduos, o hub investiu na maior linha de seleção de resíduos da América Latina e criou o Programa "Aterro Zero". Com ele, tudo o que é coletado no cliente é reaproveitado, promovendo a sustentabilidade e economia circular.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/04/2025

EMBARCAÇÃO DE R\$ 7 MILHÕES É LANÇADA NO BRASIL E LEVA POTÊNCIA E LUXO AO NÍVEL DOS SUPERIATES

Redação Portogente

Com amplos espaços, acabamento premium, gerando conforto para passeios, e ultrarrápida para aventuras, a nova Fishing 510 Super Sport, conta com motorização de até 2.400hp, atingindo cerca de 140km/h. Estudo recente projeta que o mercado global de barcos de lazer aumentará de 42

bilhões em 2025 para 56 bilhões em 2032. Design e alta tecnologia estão entre as principais tendências.



Fishing 510 - Super Sport 2

Abril, 2025 - Tecnologia, esportividade, sofisticação e velocidade sobre as águas. Com base nas principais preferências dos navegadores e tendências do mercado náutico global, o estaleiro brasileiro Fishing Raptor já lançou a pré-venda do novo modelo Fishing 510 Super Sport. Com consumidores do Brasil e exterior, como América do Norte e Europa, e centro de atendimento nos Estados Unidos, o fabricante traz novidades aliadas às demandas de um público exigente em busca de experiências de lazer de alto padrão.

Estudo recente da HTF Market Intelligence projeta que o mercado global de barcos de lazer se expandirá a uma taxa composta de crescimento anual 5,5 % de 2025 a 2032, de 42 bilhões, em 2025, para 56 bilhões em 2032 e, entre as principais tendências, design e tecnologia estão no topo do ranking. Com diversas unidades encomendadas e em negociação para o Brasil, Estados Unidos e Inglaterra, antes mesmo do lançamento oficial, a embarcação de 15,5 metros de comprimento alia performance esportiva e design arrojado com a elegância e o requinte típicos dos grandes iates. Avaliada em mais de R\$ 7 milhões, o modelo é a aposta do estaleiro catarinense para clientes que desejam acabamento de alto padrão e velocidade sobre as águas, aliado ao conforto.

“A linha Super Sport nasceu com o propósito de redefinir os limites da navegação e a Fishing 510 Super Sport é a nossa nova aposta ao unir luxo com desempenho. Sempre nos dedicamos em criar embarcações que integrem tecnologia, estabilidade e sofisticação. Este modelo marca uma nova fase da marca, com mais autonomia, mais espaço e ainda mais elegância a bordo, sem perder o DNA de velocidade que consagrou as embarcações da Fishing Raptor no Brasil e exterior”, afirma Fernando Assinato, CEO da Fishing Raptor.

Conheça a Fishing 510 Super Sport

Com 15,5 metros de comprimento, a Fishing 510 Super Sport impressiona pelo porte e pela harmonia estética entre linhas esportivas e soluções arquitetônicas inteligentes. A embarcação acomoda até 20 pessoas durante o dia e foi projetada para proporcionar experiências em navegação costeira ou fora dela (offshore). O layout externo privilegia o lazer ao ar livre. Na popa, mesa para seis pessoas, churrasqueira, geleira embutida e dois decks laterais retráteis que ampliam a circulação e criam uma verdadeira varanda sobre o mar.



A proa possui duas espreguiçadeiras com encostos reclináveis e um sofá em ‘U’ integrado ao costado que garantem vista privilegiada durante a navegação. No cockpit, oito poltronas ergonômicas e mais um sofá na parte de trás do barco, que gera mais segurança para alta velocidade, além de um teto solar de vidro que traz amplitude visual e contato com a luz natural. O para-brisa inteiriço e o posto de comando com equipamentos de última geração reforçam a segurança e o controle em alto-mar.

Fishing 510 - Super Sport 1

O ambiente interno da Fishing 510 Super Sport mantém o nível exigido por um público sofisticado. O mobiliário segue linhas modernas e é composto por materiais nobres, cuidadosamente selecionados para reforçar o padrão premium das embarcações da marca. A suíte principal conta com cama de casal, sofá, climatização e pé-direito de quase dois

metros. Na proa, o ambiente versátil pode se transformar em mais um ambiente para a pernoite de mais duas pessoas ou em uma sala de refeições com cozinha equipada com fogão, microondas, pia e geleira.

Apesar do foco em conforto e estética, a 510 Super Sport carrega o legado da linha mais veloz da marca. Impulsionada por quatro motores de popa de 600hp, juntos somam até 2.400hp e alcançam cerca de 140km/h, velocidade superior à da consagrada Fishing 410 Super Sport. O casco em V profundo, assinado pelo renomado engenheiro americano Donald Blount, garante estabilidade mesmo em mares agitados e uma navegação suave e segura. Como em todas as embarcações da marca, a estrutura é construída com tecnologias que garantem resistência e flutuação permanente (insubmergível), mesmo em situações extremas.

Sobre a Fishing Raptor: Localizada em Santa Catarina, a Fishing Raptor é a principal fabricante de lanchas de lazer e esportes náuticos do país, com modelos de 26 a 51 pés. Todas as embarcações atendem aos rigorosos controles de qualidade e seguem as normas marítimas e de segurança internacionais.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 14/04/2025

SÃO LOURENÇO DO OESTE E NOVO HORIZONTE SEDIAM PRIMEIROS TREINAMENTOS DE LEGISLAÇÃO APLICADA AO TRANSPORTE AGRÍCOLA

Redação Portogente

Três edições do treinamento de Legislação Aplicada ao Transporte Agrícola foram destaques nesta semana (dias 07 e 08) no extremo-oeste catarinense. A iniciativa foi do Sistema Faesc/Senar, Fetranesc e SEST SENAT, com o apoio do Sindicato Rural de São Lourenço do Oeste.



Captura de tela 2025 04 14 071625Um dos treinamentos foi ministrado na Prefeitura de São Lourenço do Oeste. Imagem: Divulgação.

Duas capacitações ocorreram em São Lourenço do Oeste (uma na cidade e outra na Linha Planalto) e uma em Novo Horizonte. Com carga horária de quatro horas/aula, os treinamentos visam capacitar produtores rurais sobre a legislação vigente, o que contribui para aumentar a segurança nas estradas, prevenindo acidentes e infrações e promovendo a profissionalização do

setor.

O presidente do Sindicato dos Produtores Rurais de São Lourenço do Oeste, Nelso Luiz Moresco, realçou a relevância da parceria entre Sistema Faesc/Senar, Sest/Senat e Fetranesc e agradeceu a oportunidade de sediar as capacitações na região.

"Tivemos três encontros bastante produtivos, que contaram com a presença de produtores, lideranças e representantes de entidades. Foram momentos de grande importância, nos quais as leis e normas vigentes foram esclarecidas, o que proporciona mais segurança a todos. Para nós, foi fundamental sediar esses eventos, especialmente porque a SC-157 — rodovia que conecta os três estados do Sul — tem apresentado aumento significativo no tráfego. Essa legislação veio justamente para esclarecer diversos pontos e contribuir para que esses espaços compartilhados por todos os cidadãos se tornem cada vez mais seguros."

Os treinamentos foram ministrados pelo instrutor de formação profissional do SEST SENAT, Fernando Burg, e contaram com o acompanhamento da supervisora regional do Senar/SC, Grasiene Viêra.

Em nome das entidades parceiras, o presidente do Sistema Faesc/Senar, José Zeferino Pedrozo, o presidente da Fetranesc, Dagnor Schneider, e a diretora de unidade do SEST SENAT de Florianópolis, Patrícia Ferreira, reforçam o convite aos produtores que utilizam as rodovias para o transporte de máquinas e equipamentos agrícolas para que aproveitem essa oportunidade, oferecida gratuitamente em todas as regiões do Estado.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/04/2025

SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES RECEBE OBRAS DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO EM TODOS OS TRECHOS

Redação Portogente

O Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) receberá obras de manutenção e conservação em todos os trechos sob concessão da Ecovias Imigrantes, entre os dias 14 e 20 de abril. As intervenções têm como objetivo garantir a qualidade das rodovias, além da segurança e o conforto dos usuários.

Intervenções incluem manutenção do pavimento, lavagem de placas e limpeza dos canais de drenagem



Divulgação

Para ambos os sentidos da Via Anchieta, entre o km 9 e o km 65, estão programados serviços de manutenção de pavimento e iluminação, implantação de telas de proteção, reparo de defensas metálicas, recuperação de barreiras de concreto e de túneis. As atividades ocorrerão das 8h às 17h e das 21h às 5h. No período noturno, também serão executados serviços de sinalização vertical e horizontal.

Na Rodovia dos Imigrantes, entre o km 11 e o km 70, em ambos os sentidos, as equipes atuarão das 8h às 17h e das 21h às 5h, com serviços de manutenção do pavimento, implantação de drenagem, limpeza de canais, lavagem de placas e implantação de sinalização horizontal.

Já nas rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, as obras incluem a recuperação de pavimento, túneis e barreiras de concreto, além de serviços de limpeza. A sinalização vertical e horizontal será feita à noite, das 21h às 5h.

As Interligações Baixada e Planalto, bem como a saída de Guarujá pela SP-248, também receberão serviços nos dois sentidos e ao longo de toda a extensão, com as mesmas frentes de trabalho previstas para os demais trechos do sistema.

Durante as atividades, faixas e acostamentos poderão ser temporariamente bloqueados e estarão devidamente sinalizados para garantir a segurança dos motoristas e das equipes. As datas e horários podem sofrer alterações conforme as condições de tráfego, clima ou por eventuais ocorrências operacionais no SAI.

Bloqueios: Nos dias 14 e 15 de abril, a pista Sul da Via Anchieta será interditada no período noturno para obras, das 20h às 5h. Durante o bloqueio, o motorista deverá utilizar a pista Norte da Via Anchieta, que terá a mão de direção invertida, e a pista Sul da Rodovia dos Imigrantes para a descida. A subida ocorrerá apenas pela pista Norte da Imigrantes. No dia 16 de abril, entre 23h30 e 5h30, a pista Norte da Rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra para transposição de cargas especiais. Nesse período, os motoristas poderão subir apenas pela pista Norte da Via Anchieta.



As datas e horários dos bloqueios podem ser alterados conforme as condições climáticas e de tráfego, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Recomendações aos motoristas: A Ecovias Imigrantes orienta os motoristas a redobrem a atenção e reduzirem a velocidade ao trafegarem pelos trechos em obras, que estarão devidamente sinalizados, conforme as normas vigentes, e com alertas exibidos nos painéis de mensagens instalados ao longo das rodovias. A concessionária também recomenda que os usuários programem sua viagem com antecedência e consultem as condições de tráfego antes de saírem de casa. As informações estão disponíveis no site www.ecoviasimigrantes.com.br, no perfil @_ecovias no 'X' (antigo Twitter), no Threads pelo @ecoviasimigrantes ou pelo WhatsApp 0800 019 7878, que também funciona como canal de emergência.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/04/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O DESAFIO LOGÍSTICO DE UMA SAFRA RECORDE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A confirmação pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), de que a safra de grãos 2024/25 deve alcançar o patamar histórico de 330,3 milhões de toneladas, irradia otimismo para a economia brasileira. O incremento de 10,9% na produção, impulsionado pela expansão da área plantada e por condições climáticas favoráveis, chancela o protagonismo do agronegócio como um dos pilares de sustentação econômica do País.

Entretanto, a magnitude dessa colheita recorde acende um alerta crucial para a infraestrutura de transportes nacional. O escoamento de um volume tão expressivo de grãos, destinados em grande parte à exportação, demanda uma malha logística eficiente e robusta. A capacidade de transportar essa produção de forma ágil e econômica até os portos é um fator determinante para que o Brasil maximize os benefícios dessa safra no mercado internacional.

A deficiência histórica na infraestrutura de transportes brasileira, marcada pela predominância do modal rodoviário e por gargalos em portos e ferrovias, pode se tornar um entrave significativo para o aproveitamento pleno dessa produção recorde. A falta de investimentos consistentes em ferrovias, hidrovias e na modernização dos portos pode gerar custos logísticos elevados, perdas de produtividade e, conseqüentemente, a redução da competitividade dos produtos agrícolas brasileiros no exterior.

Nesse contexto, torna-se imperativo que o Governo Federal priorize investimentos estratégicos na ampliação e na modernização da malha de transportes. A diversificação dos modais, com maior ênfase no transporte ferroviário e hidroviário, apresenta-se como uma solução de longo prazo para otimizar o escoamento da produção agrícola, reduzir custos e mitigar os impactos ambientais.

A urgência em aprimorar a infraestrutura logística é ainda mais evidente diante da crescente demanda global por alimentos e do papel estratégico que o Brasil desempenha como fornecedor mundial. Uma safra recorde, desacompanhada de investimentos adequados em transportes, pode se traduzir em oportunidades perdidas e em um freio ao desenvolvimento econômico do País.

Portanto, a celebração da projeção de uma safra recorde deve vir acompanhada de um compromisso firme do Governo Federal em direcionar investimentos significativos para a malha de transportes. A garantia de um escoamento eficiente da produção agrícola é um passo fundamental para consolidar o Brasil como potência no agronegócio global e para assegurar que essa riqueza gerada no campo se traduza em benefícios para toda a sociedade brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025



NACIONAL - HUB – CURTAS - BRASIL TEM QUASE 4 MIL MINAS ABANDONADAS, APONTA PESQUISA

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

MINAS ABANDONADAS 1

O Brasil tem quase 4 mil minas abandonadas. São 3.943, o que equivale a 11% das 36.337 áreas de extração mineral registradas no País. Os dados integram o estudo “Recuperação de áreas de mineração: um tema crítico e estratégico”, realizado pelo Instituto Escolhas com base em dados da Agência Nacional de Mineração.

MINAS ABANDONADAS 2

Essas unidades abandonadas se concentram nos estados de Minas Gerais (22%), Rio Grande do Sul (12%), São Paulo (11%) e Santa Catarina (8%). Entre os municípios, a liderança é de Itaituba (PA), pólo de produção de ouro marcado por operações ilegais e que reúne 39 áreas não mais utilizadas.

MINAS ABANDONADAS 3

Segundo o levantamento, as minas abandonadas não estão sendo restauradas como exige a legislação, relegando ao poder público os custos ambiental, social e financeiro dos danos causados pelas atividades minerárias.

CULTURA OCEÂNICA 1

O Brasil é o primeiro país a assumir o compromisso de incluir o tema “cultura oceânica” nos currículos escolares nacionais. A decisão foi oficializada por meio de um protocolo de Intenções assinado na última semana, com presença de representantes da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco). A assinatura ocorreu durante o Fórum Internacional Currículo Azul, na sede do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), em Brasília.

CULTURA OCEÂNICA 2

A ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos, destacou que a pasta tem liderado ações como o Programa Escola Azul, que cria clubes de ciência, forma jovens embaixadores do oceano, promove expansão internacional da Olimpíada do Oceano, e articula rede de universidades comprometidas com a formação de professores. “O lançamento do Currículo Azul não é um ponto de partida, é a consolidação de um processo vivo, coletivo e comprometido com o futuro. É também um gesto de soberania e visão estratégica: um país que compreende a importância do oceano para o clima, a biodiversidade e o desenvolvimento sustentável está mais preparado para enfrentar os desafios do século 21”, disse.

CULTURA OCEÂNICA 3

O diretor-geral assistente da Unesco, Vidar Helgesen, destacou o protagonismo do Brasil com o lançamento federal do Currículo Azul. Para ele, é motivo de orgulho para a Comissão Oceanográfica Intergovernamental da Unesco.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

NACIONAL - BRASIL CAMINHA PARA MAIOR SAFRA DE GRÃOS DA HISTÓRIA

Conab projeta produção de 330,3 milhões de toneladas em 2024/25, com alta puxada pela soja, milho e algodão

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Principal cultura da primeira safra, a soja deve atingir 167,9 milhões de toneladas, 20,1 milhões a mais que no ciclo anterior

O VOLUME REPRESENTA ALTA DE 10,9% EM RELAÇÃO AO CICLO ANTERIOR, O EQUIVALENTE A 32,6 MILHÕES DE TONELADAS A MAIS. O AVANÇO SE DEVE PRINCIPALMENTE AO AUMENTO DA ÁREA PLANTADA, ESTIMADA EM 81,7 MILHÕES DE HECTARES — 1,7 MILHÃO DE HECTARES A MAIS QUE NA TEMPORADA 2023/24 —, E ÀS BOAS CONDIÇÕES CLIMÁTICAS

A safra de grãos 2024/25 deve ser a maior da história do país, com produção esmada em 330,3 milhões de toneladas, segundo levantamento divulgado na quinta-feira (10) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). A colheita das culturas de primeira safra já está adiantada e confirma a tendência de crescimento.

O volume representa alta de 10,9% em relação ao ciclo anterior, o equivalente a 32,6 milhões de toneladas a mais. O avanço se deve principalmente ao aumento da área plantada, esmada em 81,7 milhões de hectares — 1,7 milhão de hectares a mais que na temporada 2023/24 —, e às boas condições climáticas observadas nas principais regiões produtoras.

“As perspectivas positivas para o clima também dão suporte para o desenvolvimento das culturas na segunda safra. Neste cenário, é esperada uma recuperação da produtividade em 8,6%, esmada em 4.045 quilos por hectares”, destacou a companhia.

Principal cultura da primeira safra, a soja deve atingir 167,9 milhões de toneladas, 20,1 milhões a mais que no ciclo anterior. O Centro-Oeste, maior região produtora do grão, deve registrar produtividade média recorde, com 3.808 quilos por hectare — acima do pico de 2022/23. Em Mato Grosso, a colheita já chegou a 99,5% da área e alcança 3.897 quilos por hectare, a maior produtividade já registrada no estado. Em Goiás, 97% da área já foi colhida, com rendimento médio ainda maior: 4.122 quilos por hectare.

Com a soja na reta final de colheita, o milho de segunda safra já está quase todo plantado. Somando os três ciclos da cultura, a produção total do cereal deve atingir 124,7 milhões de toneladas — crescimento de 9 milhões de toneladas sobre a safra passada.

Outra cultura com projeção de recorde é o algodão. O plano já foi concluído, com área esmada em 2,1 milhões de hectares, 6,9% maior do que no último ciclo. A produção de pluma deve chegar a 3,9 milhões de toneladas, alta de 5,1% em relação à safra 2023/24.

No caso do arroz, a colheita já abrange mais de 60% da área plantada. “As condições climáticas nas principais regiões produtoras, até o momento, são favoráveis para o desenvolvimento da cultura”, informou a Conab.

O feijão deve ter crescimento de 2,1% na produção, com volume total esmado em 3,3 milhões de toneladas nas três safras da leguminosa. A área plantada se mantém estável em 2,86 milhões de hectares, mas a produtividade média deve subir de 1.135 para 1.157 quilos por hectare.

Com a alta na produção de milho, a Conab também revisou para cima a projeção de consumo do cereal. A expectativa agora é de 87 milhões de toneladas destinadas ao mercado interno e 34 milhões para exportação. “Mesmo com o aumento no consumo interno, o estoque final deve chegar a cerca de 7,4 milhões de toneladas do grão”, afirmou a estatal.

Para o algodão, a expectativa também é de crescimento tanto no consumo quanto nos estoques finais, impulsionados pelo aumento da oferta.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/04/2025

INTERNACIONAL - CMA CGM FECHA ACORDO DE R\$ 550 MILHÕES COM STARTUP FRANCESA DE IA

Contrato com a empresa francesa Mistral prevê uso de inteligência artificial generativa para automatizar processos logísticos e de atendimento

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redenenews.com.br



A CMA CGM, que já é investidora da Mistral, demonstrou interesse particular nas tecnologias de agentes autônomos desenvolvidas pela startup, fundada em 2023. Foto: Scott Rambo/Marine Traffic

A CMA CGM, um dos maiores grupos de transporte e logística do mundo, fechou um contrato de 100 milhões de euros (aproximadamente R\$ 550 milhões) com a Mistral, startup francesa especializada em inteligência artificial (IA) generativa. O acordo, que terá duração de cinco anos,

visa identificar novas possibilidades de uso da ferramenta dentro da operação da marítima e criar modelos e agentes personalizados para melhorar a eficiência dos processos.

O USO DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL TEM GANHADO ESPAÇO NO SETOR MARÍTIMO, APLICANDO SOLUÇÕES QUE VÃO DESDE O APRIMORAMENTO DE TRAJETOS E O GERENCIAMENTO DE CARGA ATÉ O MONITORAMENTO DA MANUTENÇÃO DAS EMBARCAÇÕES

A CMA CGM, um dos maiores grupos de transporte e logística do mundo, fechou um contrato de 100 milhões de euros (aproximadamente R\$ 550 milhões) com a Mistral, startup francesa especializada em inteligência artificial (IA) generativa. O acordo, que terá duração de cinco anos, visa identificar novas possibilidades de uso da ferramenta dentro da operação da marítima e criar modelos e agentes personalizados para melhorar a eficiência dos processos.

As informações foram divulgadas pelo jornal europeu Sifted no último dia 6. Com a parceria, a Mistral enviará uma equipe à sede da CMA CGM, em Marselha, no sul da França. Parte do time atuará diretamente na atividade principal da companhia, com foco na automação de processos de atendimento ao cliente, como a resposta a reclamações.

Outros funcionários, também instalados em Marselha, trabalharão com a CMA Media — braço de comunicação do grupo que controla veículos como o canal BFM — para desenvolver ferramentas de verificação de fatos e gestão de conteúdo, em colaboração com jornalistas e especialistas da região.

A CMA CGM, que já é investidora da Mistral, demonstrou interesse particular nas tecnologias de agentes autônomos desenvolvidas pela startup, capazes de executar tarefas de forma independente.

Seis profissionais da Mistral já estão em operação dentro da empresa, e esse número deve crescer com o avanço dos projetos. A startup, fundada em 2023, soma hoje mais de 200 funcionários.

O uso de inteligência artificial tem ganhado espaço no setor marítimo, aplicando soluções que vão desde o aprimoramento de trajetos e o gerenciamento de carga até o monitoramento da manutenção das embarcações. Um estudo da Orca AI mostrou que algumas empresas chegam a economizar até US\$ 100 mil por navio por ano apenas com rotas otimizadas por IA.

O CEO da Mistral, Arthur Mensch, destacou a expectativa de impulsionar diferentes mercados e corporações da França para competir com outros países, como os Estados Unidos.

“Nossa parceria tem o objetivo de servir como um modelo de como a IA pode ser estruturalmente incorporada nas organizações para aumentar a vantagem competitiva da Europa”, disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/04/2025

REGIÃO SUL - ANTT VISITA PORTOS DO PARANÁ E DISCUTE INTEGRAÇÃO LOGÍSTICA COM RODOVIAS E FERROVIAS

Missão busca aproximar operadoras reguladas da agência federal do complexo portuário e identificar oportunidades para ampliar a eficiência intermodal

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Em 2024, os portos de Paranaguá e Antonina movimentaram 66 milhões de toneladas de cargas, consolidando-se como o maior polo exportador de produtos agrícolas do Brasil

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou na quarta-feira (9) uma visita técnica aos Portos do Paraná, complexo portuário formado pelos terminais de Paranaguá e Antonina. O local é considerado um dos principais corredores logísticos para o escoamento da produção do Paraná, dos demais estados da região Sul e também do Centro-

Oeste do país.

O objetivo da visita foi aprofundar o conhecimento sobre a operação portuária e ampliar o debate sobre oportunidades de integração logística entre as concessionárias reguladas pela ANTT e o setor de transporte de cargas com os portos paranaenses.

O diretor da ANTT, Felipe Queiroz, destacou a importância de uma conexão eficiente entre as operações rodoviária, ferroviária e portuária. “Há inúmeras oportunidades orbitando para ampliar a eficiência da intermodalidade dos modos de transporte regulados pela ANTT com os portos. Estamos aqui para aproximar as empresas operadoras e avançar com iniciativas que promovam o desenvolvimento dos setores de forma integrada”, afirmou.

Dentre as iniciativas previstas está o Ponto de Parada e Descanso (PPD) de Paranaguá, previsto para ser entregue em 2026 pela concessionária Litoral Pioneiro. O espaço oferecerá suporte aos caminhoneiros que chegam ao porto, contribuindo para uma melhor gestão logística e mais segurança nas operações.

Outra iniciativa relevante é a renovação da concessão da ferrovia Rumo Malha Sul, que prevê investimentos significativos para ampliar a capacidade de transporte ferroviário de cargas no Paraná.

Em 2024, os Portos do Paraná movimentaram 66 milhões de toneladas de cargas, consolidando-se como o maior polo exportador de produtos agrícolas do Brasil. Os destaques nas exportações incluem óleo vegetal, carnes, fertilizantes e álcool.

O acesso rodoviário ao complexo portuário é feito pelas rodovias BR-277, PR401, PR-411, PR-410 e PR412. Cerca de 392 mil caminhões chegam anualmente ao porto, representando 80% das cargas recebidas. Os 20% restantes são transportados por meio ferroviário.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/04/2025

REGIÃO NORDESTE- PORTO DO ITAQUI BATE RECORDE HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO EM MARÇO

Volume de cargas chegou a 3,2 milhões de toneladas, com alta de 14% sobre o mesmo mês do ano anterior

Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redebnews.com.br



Os granéis sólidos lideraram com 2,357 milhões de toneladas movimentadas em março, 21% superior ao registrado no mesmo mês do ano passado e 6,9% acima do planejado

O Porto do Itaqui, no Maranhão, registrou em março o melhor desempenho da sua história para o mês, com a movimentação de 3,293 milhões de toneladas de cargas. O volume representa um crescimento de 14% em relação a março de 2024 e está 9,3% acima da meta planejada para o período.

Entre os destaques do mês, os granéis sólidos lideraram com 2,357 milhões de toneladas movimentadas, volume 21% superior ao registrado no mesmo mês do ano passado e 6,9% acima do planejado. Só a soja respondeu por 1,918 milhão de toneladas. Já os granéis líquidos alcançaram 819,8 mil toneladas, enquanto os derivados internos somaram 468,5 mil toneladas.

Para a presidente em exercício do Porto do Itaqui, Isa Mary Mendonça, o resultado reflete o compromisso com a excelência logística. "Estamos cada vez mais empenhados em fortalecer a eficiência e capacidade operacional do Itaqui. Nossas movimentações seguem todo um cronograma logístico, muito bem alinhado com as operadoras que atuam no porto. Seguimos trabalhando por ainda mais resultados para os próximos meses", destaca.

O desempenho reforça a posição do Itaqui como uma das principais portas de saída da produção brasileira, especialmente no Arco Norte, e amplia a atratividade do porto para novos investimentos. ti

O diretor de operações do Porto do Itaqui, Hibernon Marinho, também celebrou o feito. "Este recorde reflete o esforço contínuo do Porto do Itaqui em aprimorar suas operações e superar desafios logísticos, visando sempre resultados ainda melhores", diz.

O desempenho em março acompanha uma tendência de crescimento contínuo. Em 2024, o Porto do Itaqui fechou o ano com 34 milhões de toneladas movimentadas, consolidando-se como o quarto maior porto público do país, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Para 2025, a expectativa é atingir 35 milhões de toneladas, impulsionada pela previsão de supersafra de soja e pela expansão no volume de fertilizantes e minerais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

REGIÃO NORDESTE - NOVO PORTO DE CABEDELLO SERÁ INAUGURADO COM PRESENÇA DE AUTORIDADES

Terminal modernizado terá estrutura para quadruplicar número de navios e fortalecer a cabotagem de contêineres da Paraíba

Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redebnews.com.br

Com a presença confirmada do governador da Paraíba, João Azevêdo (PSB), do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), o novo Porto de Cabedelo será oficialmente inaugurado no dia 5 de maio, às 10h. O anúncio foi feito na última quinta-feira (10) pelo presidente da Companhia Docas da Paraíba (Docas-PB), Ricardo Barbosa.



A operação teve início com a importação de 32 unidades do SUV Taos vindas da fábrica da Volkswagen em General Pacheco, na Argentina, que desembarcaram no TVV. Foto: Divulgação/Vports

As obras de ampliação e modernização do equipamento portuário somam um investimento de R\$ 300 milhões por parte do Governo da Paraíba, com previsão de mais R\$ 130 milhões ainda neste semestre. A requalificação inclui a realização de obras estruturais como drenagem, pavimentação,

construção de um novo pátio de contêineres, acessibilidade, reforma da sede administrativa e do auditório, além da criação do espaço Porto Cidade, um programa voltado ao desenvolvimento social da área.

Entre as obras já entregues, estão a dragagem do canal de acesso e da bacia de evolução, a modernização dos armazéns — que chegaram a ficar interditados por determinação do Ministério do Trabalho e Emprego, sob alegação de risco à segurança dos trabalhadores — e a construção do truck center, centro logístico destinado a organizar o fluxo e o estacionamento de veículos de carga.

O presidente da Docas-PB celebrou os avanços. “Somos, hoje, o porto público do Brasil com as melhores práticas de sustentabilidade, com tratamento de resíduos sólidos, águas pluviais, esgotamento sanitário e, ainda nesse viés ambiental, seremos o primeiro porto brasileiro a operar com energia limpa, a fotovoltaica, cujo sistema também será entregue no dia 5 de maio”, disse Barbosa.

Com a nova estrutura, a meta é tornar o porto uma rota consolidada de cabotagem de contêineres, desafogando a atual demanda que chega por Suape (PE) e é distribuída à Paraíba por rodovias. “Com a eficiência que temos, a mais moderna entre os pequenos e médios portos do Brasil, queremos quadruplicar o número de navios que chegam mensalmente aqui, assegurando mais empregos, mais faturamento e desenvolvimento para o estado”, afirmou o presidente da Docas-PB.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

PORTO DE SANTOS - TECON SANTOS É O 1º TERMINAL DO PAÍS A USAR CAMINHÕES A GÁS NATURAL

Parceria entre Santos Brasil e Scania promete reduzir em até 20% as emissões de CO₂ em relação aos modelos a diesel

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Os caminhões adquiridos pela Santos Brasil são do modelo P 340, configurados especificamente para atender às necessidades do Tecon Santos após um estudo detalhado. Foto: Divulgação/Santos Brasil

A operadora logística e portuária Santos Brasil adquiriu 35 caminhões movidos a gás natural comprimido (GNC) para operar no Tecon Santos, um dos maiores e mais eficientes terminais de contêineres da

América do Sul, localizado no Porto de Santos (SP). Com a chegada dos veículos em 3 de janeiro, o Tecon Santos tornou-se o primeiro terminal portuário do Brasil a adotar caminhões movidos a GNC



em suas operações. Trata-se também da primeira vez que a Scania fornece este modelo de veículo para transporte de contêineres dentro de um terminal portuário no mundo.

“NOSSO OBJETIVO É SERMOS UMA EMPRESA CADA VEZ MAIS EFICIENTE, INOVADORA E ALINHADA ÀS MELHORES PRÁTICAS ESG, OFERECENDO SERVIÇOS QUE ATENDAM ÀS EXPECTATIVAS DA SOCIEDADE, CLIENTES E USUÁRIOS DO PORTO”

BRUNO STUPELLO

diretor de Operações de Terminais Portuários da Santos Brasil

A Santos Brasil investiu R\$ 40 milhões na nova frota, que substituirá gradualmente os modelos mais antigos. Comparado aos caminhões movidos a diesel atualmente em operação no Tecon Santos, a previsão é de que os novos veículos reduzam as emissões de CO₂ em até 20%. No momento, além dos 35 caminhões movidos a GNC, o terminal opera com outros 140 caminhões a diesel, que serão substituídos de forma progressiva por opções mais modernas e sustentáveis nos próximos anos. A adoção dos novos veículos representa mais um passo rumo à meta da companhia de neutralizar suas emissões até 2040.

“DA MESMA FORMA QUE A SCANIA, A SANTOS BRASIL TEM A SUSTENTABILIDADE NO CENTRO DE SUAS AÇÕES. ESSA OPERAÇÃO INÉDITA TRARÁ INÚMEROS BENEFÍCIOS PARA A LOGÍSTICA DA EMPRESA CUMPRIR METAS DE DESCARBONIZAÇÃO”

ALEX NUCCI

diretor de Vendas de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil

Os caminhões adquiridos são do modelo P 340, configurados especificamente para atender às necessidades operacionais do Tecon Santos após um estudo detalhado. Com motor de 9 litros, 340 cavalos de potência e torque de 1.600 Nm (newton-metros) entre 1.100 e 1.400 rpm, os veículos são equipados com a transmissão Scania Opticruise G25CM de 14 marchas, que garante trocas rápidas e eficiente aproveitamento do torque. O entre-eixos de 3.950 mm acomoda perfeitamente os oito cilindros de gás, enquanto o eixo traseiro R885 assegura uma robusta capacidade máxima de tração (CMT) de até 78 toneladas.

Os veículos também contam com freio auxiliar hidráulico Scania Retarder, de 4.700 Nm de capacidade de frenagem, aumentando a segurança durante as operações.

Para atender às demandas do terminal, a Santos Brasil implementou um sistema eletrônico de coleta de dados resistente a altas temperaturas, que transmite ao motorista as instruções operacionais em tempo real. O abastecimento da frota será realizado em um posto de gás natural em fase de implantação no próprio terminal.

Essa iniciativa integra o projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos, que aumentará sua capacidade anual de movimentação de contêineres dos atuais 2,6 milhões de TEU para 3 milhões de TEU até 2026, com investimentos que ultrapassam R\$ 2,5 bilhões.

Sustentabilidade

De acordo com Bruno Stupello, diretor de Operações de Terminais Portuários da Santos Brasil, a adoção de caminhões movidos a gás natural — um combustível de transição mais limpo que o diesel — reflete o compromisso da companhia com a sustentabilidade e eficiência operacional. A iniciativa está alinhada ao Plano de Transição Climática da Santos Brasil, que tem como metas reduzir em 70% as emissões diretas de GEE (escopos 1 e 2) e em 30% as emissões indiretas (escopo 3) até 2040.

No ano passado, a entrada em operação de oito RTGs (guindastes de pátio) elétricos marcou um importante avanço no compromisso ambiental da Santos Brasil. Os novos RTGs, que substituirão todos os modelos a diesel até 2031, evitarão a emissão de mais de 700 toneladas de CO₂ por mês, reduzindo em 97% as emissões desses equipamentos no terminal.

“Temos uma visão de desenvolvimento sustentável de longo prazo, em que o ser humano e o meio ambiente são protagonistas. Nosso objetivo é sermos uma empresa cada vez mais eficiente, inovadora e alinhada às melhores práticas ESG, oferecendo serviços que atendam às expectativas da sociedade, clientes e usuários do porto”, afirma Stupello.

Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil, afirma que se trata de uma parceria inédita para o Brasil e para a Scania globalmente com a Santos Brasil no uso de caminhões a gás. “Será a primeira operação apenas com caminhões a gás em um porto da história do país. E, também não há operação similar utilizando veículos da marca em qualquer outro país. É, sem dúvida, um momento histórico para a diminuição das emissões no transporte portuário e da maturidade das alternativas mais sustentáveis ao diesel”, diz. “Da mesma forma que a Scania, a Santos Brasil tem a sustentabilidade no centro de suas ações. Essa operação inédita trará inúmeros benefícios para a logística da empresa cumprir metas de descarbonização”, completa Nucci.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

REGIÃO SUDESTE - COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA PASSA A RECEBER VEÍCULOS DA VOLKSWAGEN

Nova rota logística começa com 32 unidades vindas da Argentina; desembarques mensais estão previstos a partir de maio

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



A operação teve início com a importação de 32 unidades do SUV Taos vindas da fábrica da Volkswagen em General Pacheco, na Argentina, que desembarcaram no TVV. Foto: Divulgação/Vports

A Volkswagen do Brasil iniciou na última semana suas operações no complexo portuário de Vitória, no Espírito Santo. A operação teve

início com a importação de 32 unidades do SUV Taos vindas da fábrica da Volkswagen em General Pacheco, na Argentina, que desembarcaram no Terminal de Vila Velha (TVV).

De acordo com a montadora, o próximo desembarque de veículos está previsto para o mês de maio, também do modelo Taos.

“O início das operações no Porto de Vitória é motivo de muito orgulho para a Volkswagen, que amplia sua estratégia logística no país”, afirmou Fábio Freccia, diretor de Logística da Volkswagen na América do Sul. “Vitória será a porta de entrada de modelos importantes, incluindo volumes do Novo Jetta GLI, produzido no México, que chegará em 2025 ao mercado brasileiro como um dos lançamentos fundamentais da nova ofensiva de 16 novos carros até 2028”.

Em 2024, a Volkswagen do Brasil importou 33.597 unidades, o que representa um crescimento de 22% em relação ao volume importado em 2023 (27.530). A Argentina é o principal parceiro e representou 86% das importações da Volkswagen do Brasil em 2024, com o SUVW Taos (21.594 unidades) e a picape Amarok (7.386), ambos fabricados em General Pacheco. Os demais modelos importados vieram de Puebla, no México: o sedã Jetta GLI (2.633) e o SUVW Tiguan Allpace (1.984).

De acordo com a montadora, a chegada de veículos pelo Espírito Santo traz impactos positivos à estratégia logística nacional, reduzindo a necessidade de longos trajetos terrestres a outros estados, como Minas Gerais, Rio de Janeiro e sul da Bahia.

“O início das importações da Volkswagen do Brasil pelo Porto de Vitória representa um importante avanço nas operações da marca pela costa brasileira, consolidando um modelo logístico ainda mais eficiente e sustentável. Com a ampliação estratégica das operações portuárias, a Volkswagen aumenta sua capacidade de distribuição, impulsionando o desenvolvimento regional e fortalecendo sua presença no mercado nacional”, disse Ricardo Trindade, supervisor de Logística da Volkswagen do Brasil.

O complexo portuário de Vitória, administrado pela concessionária Vports, e incluindo o TVV, responde por mais de 40% da importação de veículos de passeio no Brasil. No segmento de veículos elétricos, a participação é de 65%.

O diretor-presidente da Vports, Gustavo Serrão, afirmou que a parceria para as operações traz mais competitividade, excelência e eficiência aos complexos de Vitória e Vila Velha.

“Trata-se de um movimento importante, que envolve uma grande montadora e reforça nossa vocação de porto multipropósito, capaz de atender a demandas diversas, com produtividade e eficiência. O Espírito Santo só ganha e os números nos mostram isso: o complexo portuário de Vitória e Vila Velha já responde por 40% da importação de veículos de passeio do País, subindo para 65% quando se trata de carros elétricos de passeio”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

PORTO DE SANTOS - APS DEFINE EMPRESA PARA PROJETO DE RECUPERAÇÃO DO CAIS DE OUTEIRINHOS

Embarcações seguem sem poder atracar no píer desde o acidente com o navio Olavo Bilac, em março

Por **Cássio Lyra** cassio.lyra@redebenews.com.br



Capitão Marcus André de Souza e Silva, e os diretores da APS, Beto Mendes e Orlando Razões, participaram da reunião na última sexta-feira (11). Foto: Divulgação/APS

Na última sexta-feira (11), representantes da Autoridade Portuária de Santos (APS) e da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) se reuniram para discutir o andamento dos trabalhos de recuperação do píer danificado após acidente envolvendo o navio Olavo Bilac, no dia 12 de março. Durante a reunião, ficou definido que a empresa responsável finalize, em até 30 dias, o projeto de recuperação total das avarias.

Segundo informou a APS, a inspeção subaquática detalhada no local do acidente foi concluída no dia 10 de março. Desde os primeiros dias do registro do acidente, técnicos da companhia e também da Marinha do Brasil trabalharam a fim de avaliar todas as condições do cais que ficou danificado.

Para a avaliação da estrutura e elaboração do projeto de recuperação do píer, foi a empresa Exe Engenharia, que é responsável pelo projeto do cais. Por ter o conhecimento do projeto inicial, tanto APS quanto à Capitania dos Portos avaliaram a escolha da empresa como positiva.

“Finalizamos a fase diagnóstica dos danos causados, e todos estão empenhados para avançarmos para as próximas etapas e solucionar o problema da forma mais rápida possível, sempre prezando pela segurança das instalações e dos usuários”, comentou Orlando Razões, diretor de Infraestrutura da APS.



Navio Olavo Bilac bateu no Cais de Outeirinhos no dia 12 de março; embarcações seguem sem poder atracar no píer. Foto: Paulo José Ribeiro/BE News

No entanto, ainda não há previsão de quando o Cais de Outeirinhos esteja apto a receber atracações de navios.

Na reunião, estiveram presentes também representantes das empresas que operam celulose

nos berços de atracação próximo ao local do acidente, na margem direita.

“Há uma grande disposição de todos os envolvidos; da Autoridade Portuária, da Marinha e das empresas envolvidas para buscar soluções e mitigar eventuais prejuízos à operação portuária”, disse Beto Mendes, diretor de Operações da APS.

O capitão de Mar e Guerra Marcus André de Souza e Silva, Comandante da Capitania dos Portos, afirmou que a Marinha está acompanhando de perto todos os trabalhos e serviços técnicos para melhoria do cais.

Pela APS, também estiveram presentes o gerente de Fiscalização Ricardo Moreira, o superintendente de Operações Portuárias Márcio Kanashiro, e a assessora Cristina Rodrigues, da Diretoria de Infraestrutura.

O acidente

O navio Olavo Bilac colidiu com três embarcações da Marinha do Brasil após apresentar problemas durante uma manobra. O acidente feriu um oficial da Capitania dos Portos, que precisou ser hospitalizado na Santa Casa de Santos.

O petroleiro transportava 50 mil toneladas de óleo combustível. Após o acidente, foi conduzido, com o auxílio de rebocadores, até o cais da Alemoa 1. O navio já deixou o complexo portuário santista para realizar outras viagens pelo Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

INTERNACIONAL - FAMÍLIA MORRE EM QUEDA DE AVIÃO NOS EUA

Seis pessoas da mesma família viajavam para celebrar feriado; avião caiu pouco antes de pousar

Da Redação redacao.jornal@redenews.com.br



Entre as vítimas estavam o neurocirurgião Michael Groff com a filha, Karena Groff; a mulher, a cirurgiã Joy Saini; e o genro, James Santoro. Foto: Reprodução/Redes sociais

Seis pessoas da mesma família morreram na queda de um avião de pequeno porte no último sábado (12), em Nova York, nos Estados Unidos. A aeronave caiu em um campo a poucos quilômetros do aeroporto onde iria pousar.

A aeronave — um bimotor Mitsubishi MU-2B — decolou do Aeroporto do Condado de Westchester, em White Plains, e tinha como destino o Aeroporto do Condado de Columbia, na cidade de Hudson.

No entanto, caiu em um campo agrícola na localidade de Copake, a apenas 16 quilômetros do pouso previsto.

Entre as vítimas estavam o neurocirurgião Dr. Michael Groff, que pilotava o avião; sua esposa, a cirurgiã Joy Saini; os filhos do casal, Karena e Jared Groff; além dos companheiros deles, James Santoro e Alexia Couyutas Duarte.

Segundo as autoridades, o piloto chegou a informar que havia perdido a aproximação inicial ao aeroporto e solicitou um novo plano de pouso. Enquanto as novas coordenadas estavam sendo preparadas, controladores de tráfego aéreo tentaram alertar sobre a baixa altitude da aeronave três vezes, mas não obtiveram resposta — também não houve pedido de socorro.

De acordo com a Comissão Nacional de Segurança nos Transportes (NTSB), o avião caiu em alta velocidade e foi encontrado severamente danificado.

As causas do acidente ainda estão sendo investigadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

REGIÃO NORDESTE - PORTO DE SUAPE DEVE ANUNCIAR NOVO PRESIDENTE

Advogado Armando Monteiro Bisneto deve substituir Marcio Guiot, que ocupa o cargo desde fevereiro de 2023

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Advogado Armando Monteiro Bisneto para a presidência do Complexo Industrial Portuário de Suape. Foto: Divulgação

A governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSD), deverá anunciar nos próximos dias a nomeação do advogado Armando Monteiro Bisneto para a presidência do Complexo Industrial Portuário de Suape. A escolha marca a substituição do atual presidente, Marcio Guiot, que ocupa o cargo desde fevereiro de 2023.

Filho do ex-senador Armando Monteiro Neto, ele é formado em Ciências Contábeis e Direito, Monteiro Bisneto possui especializações em Relações Governamentais (Insper), Compliance (IEL), Direito Tributário, Finanças Públicas e Direito Legislativo (IDP). Ao longo de quase duas décadas, construiu carreira em grandes escritórios de advocacia em São Paulo e Brasília, prestando consultoria para empresas nacionais e multinacionais.

Procuradas, a administração de Suape e o Governo do Estado não comentaram a possível nomeação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE GUARULHOS TERÁ R\$ 1,4 BILHÃO EM MELHORIAS

Investimentos preveem ampliação de terminais, integração tecnológica e aumento da segurança em um dos principais hubs da América Latina

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



São 21 projetos de ampliação de terminais, integração tecnológica e melhorias operacionais em pátios e taxiways. Foto: Vosmar Rosa/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, realizaram, na manhã desta segunda-feira (14), uma visita técnica e participaram da apresentação do cronograma com novos investimentos no Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP).

Ao todo, são 21 projetos de ampliação de terminais, integração tecnológica e melhorias operacionais em pátios e taxiways do maior e mais movimentado aeroporto do Brasil — e um dos principais hubs de transporte aéreo da América Latina. As intervenções devem ser concluídas até 2029 e fazem parte do acordo para ampliação do contrato de concessão da unidade aeroportuária.

“Os investimentos da ordem de R\$ 1,4 bilhão são fundamentais para o fortalecimento do aeroporto e para a melhoria da infraestrutura, a fim de receber bem, sobretudo, os turistas internacionais que vêm visitar o Brasil por meio de Guarulhos”, afirmou o ministro.

Mais terminais, com mais segurança

Serão R\$ 671 milhões destinados à infraestrutura dos terminais. Desse total, R\$ 525 milhões serão aplicados na construção dos novos píeres de passageiros T3B e T2L. A construção de pátios e taxiways soma R\$ 274,7 milhões, e os investimentos em tecnologia e segurança representam R\$ 172,8 milhões — sendo R\$ 126,5 milhões destinados à implementação de um sistema de bagagens interligando os terminais 3 e 2.

Há ainda R\$ 278,6 milhões previstos para a aquisição de novos equipamentos de raio-X 3D para identificação e rastreamento de bagagens, scanners, detectores de explosivos, acessos biométricos e proteção perimetral, no âmbito do Programa Aeroportos + Seguros, desenvolvido pelo MPor, Ministério da Justiça e Segurança Pública (MJSP), Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Polícia Federal (PF) e Receita Federal do Brasil (RFB).

As obras do People Mover — sistema de trens que conectará a estação de metrô aos terminais 1, 2 e 3 do aeroporto — também fizeram parte da agenda. O transporte está previsto no contrato de concessão e deve ficar pronto no segundo semestre. Atualmente, quem desembarca na estação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) precisa utilizar um ônibus gratuito para se deslocar entre os terminais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

REGIÃO SUDESTE - MINISTRO INAUGURA OBRAS DO AEROPORTO DE GUARUJÁ E AUTORIZA TERMINAL DE PASSAGEIROS

Em seu discurso, Silvio Costa Filho destacou o empenho dos governos Federal e Municipal para a viabilização do futuro empreendimento

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



Foto: Cássio Lyra/BE News

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou da inauguração das obras da primeira fase do Aeroporto Civil Metropolitano do Guarujá (SP). Em ato realizado nesta segunda-

feira (14), Costa Filho, acompanhado por autoridades, autorizaram a ordem de serviço para construção do terminal de passageiros do aeroporto.

A primeira etapa das obras consistiu em intervenções nas pistas de táxi A, B e C; faixa de pista e sistema de drenagem, implantação de cerca operacional e barreiras de proteção de fauna. A pista de pousos e decolagens para aeronaves possui 1390 metros de comprimento por 45 metros de largura.

Em seu discurso, o ministro destacou o empenho dos governos Federal e Municipal para a viabilização do futuro empreendimento. “Obra que há mais de 15 anos foi sonhada para que ela pudesse sair do papel. Quis o destino para que estivéssemos juntos para entregar essa primeira etapa do aeroporto. Definitivamente, é um momento histórico para o desenvolvimento do Guarujá”, disse.



Terminal de passageiros

Todas as obras que corresponderam à primeira etapa do terminal receberam investimentos de 19 milhões de reais oriundos do Governo Federal.

De acordo com a Prefeitura, o terminal tem área projetada de 302 m² e está orçado em R\$ 2,7 milhões em investimentos. A previsão de inauguração é para ainda este ano, segundo o Município.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/04/2025

PORTOS - BRASIL E CHINA ESTABELECEM NOVA ROTA MARÍTIMA PARA NORTE/NORDESTE

Rota direta promete reduzir em até 15 dias o tempo de transporte de cargas entre os portos da região e a Ásia

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



A viagem entre Gaolan e Salvador terá duração de 30 dias, enquanto a conexão com Santana será de 35 dias. Foto: Yousefe Sipp

O setor marítimo brasileiro abriu nesta segunda-feira (14) uma nova rota direta com a Ásia. O canal interliga o Porto de Gaolan, em Zhuhai (China), aos portos de Salvador (BA) e Santana (AP), sem paradas intermediárias. A cerimônia foi realizada pelo Grupo Parlamentar Brasil-China, em Brasília (DF).

A viagem entre Gaolan e Salvador terá duração de 30 dias, enquanto a conexão com Santana será de 35 dias. O novo percurso pode reduzir o tempo de transporte das instalações em até 15 dias em comparação com os caminhos tradicionais, além de oferecer diminuição de 30% nos custos logísticos.

O secretário nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Antunes, acredita que, através da iniciativa, será ampliada a cadeia de negócios internacionais com a China. Em 2024, o comércio entre o Brasil e o país asiático chegou a cerca de US\$188,17 bilhões. “É muito mais vantajoso que a gente tenha essas rotas diretas do que quando a gente tem que ficar parando em portos no meio do caminho. Isso vai trazer efetivamente muito mais celeridade. Os tempos de deslocamento vão ser reduzidos e isso vai trazer uma conexão muito maior entre os dois países”, disse.

O presidente da Companhia Docas de Santana (CDSA), Edival Tork, detalhou a expectativa de que a linha atenda uma das principais zonas de produção mineral e agrícola do Brasil, junto com a demanda industrial da região Nordeste, ampliando o acesso a mercados emergentes na América do Sul. “A diversificação de produtos tanto da China quanto do Brasil. Produtos do agronegócio, movimentação de contêineres e minério também.”

No decorrer das operações, os navios vão partir do sul da China e atravessar diretamente o Estreito de Malaca e o Cabo da Boa Esperança, chegando ao Porto de Santana (primeira parada) e ao Porto de Salvador (destino final), alcançando diretamente a zona econômica nacional.

O presidente do grupo parlamentar, deputado Daniel Almeida (PCdoB – BA), reforçou o trabalho do colegiado dentro do Congresso Nacional para proporcionar uma maior cooperação e multilateralismo entre os países através do setor portuário. “A China tem dado um bom exemplo e o Brasil busca essa parceria. Cada vez mais, a conexão com todos no mundo. Todos têm o direito de crescer, se desenvolver e compartilhar a evolução tecnológica que o mundo tem sido capaz de produzir. Encurtar distâncias e fazer mais conexões é algo essencial”, afirmou.

Também participou da cerimônia o embaixador da República Popular da China no Brasil, Zhu Qingqiao, e outras autoridades asiáticas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/04/2025



JORNAL DA ORLA - SP

PORTO DE SANTOS - APS LANÇA LICITAÇÃO PARA BASE MÓVEL DA GUARDA PORTUÁRIA

Da Redação



Van adaptada deve apoiar operações de fiscalização e enfrentamento a ilícitos no Porto de Santos

A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou, nesta segunda-feira (14), edital (nº 28/2025) para contratar uma van adaptada como base móvel, destinada à Superintendência da Guarda Portuária.

O objetivo é ampliar a eficiência operacional e garantir melhores condições de trabalho aos profissionais responsáveis pela segurança no maior complexo portuário do hemisfério sul.

A base móvel deve apoiar operações de fiscalização, transporte de equipes, campanhas de conscientização de trânsito e ações de enfrentamento a ilícitos no Porto Organizado.

O veículo deverá ser equipado com sistemas de comunicação, sinalização de emergência, iluminação especializada, compartimentos adaptados para armazenamento de equipamentos e espaço para atendimento ao público.

A licitação prevê o fornecimento de uma unidade, por um período inicial de 12 meses, passível de renovação. A proposta vencedora incluirá, ainda, treinamento teórico e prático para pelo menos dez profissionais da Guarda Portuária.

Empresas interessadas têm até as 10h do dia 29 de abril para enviar propostas. Mais detalhes sobre o edital, incluindo anexos técnicos e matriz de risco, estão disponíveis na página de licitações do portal oficial da APS.

Confira, abaixo, a síntese do edital.

Licitação 28/2025

Objeto: Fornecimento de van adaptada como base móvel para a Superintendência da Guarda Portuária

Vigência: 12 meses

Prazo: propostas até as 10h de 29 de abril

Fonte: *Jornal da Orla - SP*

Data: 14/04/2025

ECONOMIA - PORTO DE SANTOS OFICIALIZA ADESÃO AO PACTO PELA SUSTENTABILIDADE

Da Redação



Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) aderiu oficialmente ao Pacto pela Sustentabilidade, iniciativa lançada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para promover uma nova política nacional voltada à integração entre desenvolvimento logístico e responsabilidade socioambiental. A assinatura foi realizada na terça-feira (8), na sede da companhia, pelo diretor de Operações da APS, Beto Mendes, e pela

diretora de Sustentabilidade do Ministério, Larissa Amorim.

O acordo insere o maior porto do hemisfério sul em um movimento nacional que busca fortalecer a adoção de práticas ligadas aos pilares ambiental, social e de governança (ESG), com foco em descarbonização, transição energética, infraestrutura sustentável, resiliência climática, inclusão, diversidade e impacto social positivo nas comunidades locais.

“O Porto de Santos é o nosso maior porto e as ações pioneiras que a APS vem desenvolvendo no âmbito ESG merecem destaque. Uma das intenções da política nacional é lançar luz sobre ações inovadoras para disseminar boas práticas para o restante do país”, destacou Larissa Amorim.

Segundo Beto Mendes, a adesão representa um compromisso contínuo da APS com a liderança sustentável. “Nós temos a responsabilidade não só de liderar a logística nacional, mas de servir de exemplo, equilibrando operações complexas e metas ambiciosas. ESG não é um destino, é uma jornada que exige aprimoramento diário”, afirmou.

A assinatura do pacto também contou com a presença do superintendente de Governança, Riscos e Compliance da APS, Cláudio Bastos, e do superintendente de Meio Ambiente, Sidnei Aranha. Bastos explicou que a partir do compromisso firmado, a companhia terá 60 dias para elaborar um plano de trabalho com metas e ações concretas. “Nosso objetivo é atingir futuramente o selo diamante, assumindo a liderança na integração de práticas ESG adaptadas às demandas e especificidades do setor portuário”, disse.

O pacto lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos no dia 27 de janeiro, na sede da B3, em São Paulo, foi idealizado para alcançar os setores portuário, aeroportuário e hidroviário. A política tem entre suas metas a redução de emissões de gases de efeito estufa, a implementação de programas socioambientais e o alinhamento às metas da Agenda 2030 da ONU.

ESTÍMULO

Como parte da adesão, a APS também deverá estimular empresas que operam no Porto de Santos a aderirem voluntariamente ao pacto, apresentando seus próprios planos de ação, cronogramas e orçamentos. A iniciativa se soma a outras frentes já adotadas pela autoridade portuária, como a criação de um Selo ESG para certificar boas práticas da comunidade portuária.

O Ministério considera a agenda ambiental brasileira um diferencial para a atração de investimentos, combinando segurança jurídica com compromissos sociais e ambientais. O pacto prevê, ainda, um sistema de reconhecimento público por meio de selos de sustentabilidade que atestam o nível de adesão às boas práticas. Os selos foram divididos em quatro categorias: bronze, prata, ouro e diamante, sendo esta última a mais elevada.

Fonte: Jornal da Orla - SP

Data: 14/04/2025



BAHIA ECONÔMICA - BA

NOVA ROTA MARÍTIMA DIRETA ENTRE BAHIA E CHINA COMEÇA A OPERAR NESTA SEGUNDA-FEIRA (14)

Por Victoria Isabel - 14/04/2025 19:01



Fotos: Raquel Lacerda/SDE

A Bahia entrou em uma nova fase na cooperação econômica e estratégica com a China, sua principal parceira econômica, com o lançamento da nova Rota Marítima Direta Zhuhai-Brasil & Cooperação Econômica e Comercial Sino-Brasileira, nesta segunda-feira (14). A conexão vai ligar o Porto de Gaolan diretamente aos portos brasileiros de Santana, no Amapá e Salvador, na Bahia, estabelecendo uma nova artéria logística entre a Grande Área da Baía Guangdong-Hong Kong-Macau e o Brasil. O secretário de Desenvolvimento Econômico, Angelo Almeida, que representou o governador Jerônimo Rodrigues, participou da cerimônia de abertura a convite do Governo Popular Municipal de Zhuhai e o Grupo Parlamentar do Brasil-China da Câmara dos Deputados, em Brasília.

Segundo Angelo Almeida, a conexão vai reduzir o tempo de viagem em até 30 dias e, conseqüentemente, diminuir o frete em mais de 30%, o que representa uma economia significativa para exportadores e importadores de ambos os países, estimulando o fortalecimento da relação comercial. Para o secretário, a rota vai além do transporte, pois promoverá desenvolvimento econômico e social para superar a pobreza e a fome no estado.

“A nova rota marítima e direta entre Zhuhai e Bahia já tem sido chamada de canal dourado da navegação China-Brasil. Essa nova conexão é muito importante no fomento e estímulo da nova industrialização do nosso estado, com equipamentos e compra de maquinários, especialmente pela China ser nosso principal parceiro comercial. Entre janeiro e março de 2025, 1 bilhão e 200 milhões

de dólares foram exportados da Bahia para a China. No mesmo período, 800 milhões de dólares foram importados da China para o estado”, afirma.

Em seu discurso, Angelo ressaltou o papel crucial da China e de seu embaixador nessa cooperação, que já atraiu empresas líderes em energias renováveis, como duas gigantes eólicas chinesas, Goldwind e Sinoma, e a BYD, fortalecendo investimentos em tecnologia e sustentabilidade. Ele também agradeceu todo o trabalho da Frente Parlamentar Brasil-China, em nome do seu presidente, o deputado Federal baiano Daniel Almeida. “Esses projetos estão impulsionando empregos, infraestrutura e crescimento sustentável, consolidando a Bahia como um polo de inovação no Nordeste”, diz.

O Porto de Salvador, que possui importância histórica e econômica para o Nordeste, tem capacidade para atracar navios de até 150 mil toneladas de porte bruto, com alta eficiência nas operações de carga e descarga. O Porto de Gaolan é o único de águas profundas no oeste do Estuário do Rio das Pérolas, com capacidade de movimentar até 160 milhões de toneladas por ano, além de contar com uma rede logística integrada por vias marítimas, rodovias, ferrovias, aeroportos e oleodutos. Ele opera rotas com o Sudeste Asiático, Oriente Médio e, agora, com o Brasil.

Ganhos Estratégicos

A nova rota traz ganhos estratégicos particularmente relevantes para as regiões Norte e Nordeste do Brasil. Os portos de Santana e Salvador tornam-se vetores de desenvolvimento regional, facilitando o escoamento de produtos como soja, minério de ferro, carne bovina e celulose, além de permitir maior agilidade na importação de insumos industriais e tecnológicos oriundos da Ásia.

A nova rota representa não apenas um avanço logístico, mas também uma nova fase na cooperação econômica e estratégica entre China e Brasil, reforçando os laços comerciais e promovendo o desenvolvimento regional por meio da ampliação do comércio exterior e da integração com os mercados emergentes da América do Sul.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 14/04/2025

RADAR PPP, COMENTA AUDIÊNCIA DA FIOLE E DIZ QUE ACORDO DO TCE SOBRE A PONTE SALVADOR/ITAPARICA PODE SER UM MARCO PARA OS ESTADOS

Redação - 14/04/2025 18:30



A carteira de parcerias público-privadas tocada pelos estados brasileiros contém 236 projetos e prevê R\$ 213 bilhões em investimentos. O levantamento aparece no último relatório iRadarPPP, elaborado pela consultoria Radar PPP, especializada no andamento das PPPs no país.

As PPPs nas áreas de Mobilidade (30; Rodovias (27); e Água e Esgoto (19) abarcam a maior parte dos bilhões.

No relatório foi destaque a consulta pública do lote do Corredor de Integração Oeste-Leste promovido pela União, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

“Esse projeto envolve a concessão para exploração dos empreendimentos ferroviários, Ferrovia Integração Centro Oeste – FICO 1 e Ferrovia de Integração Leste Oeste – FIOLE 2 e 31. Trata-se de um dos principais empreendimentos de infraestrutura logística em andamento no Brasil. Cruzando quatro estados estratégicos — Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Bahia — o corredor ferroviário tem um papel fundamental na integração econômica do interior do país com os portos no litoral da Bahia, promovendo eficiência logística, desenvolvimento regional e ganhos de competitividade para o agronegócio, a mineração e a indústria nacional”, diz o relatório.

Também é destacada pelo relatório a aprovação de solução consensual, entre governo da Bahia e concessionária, para manter em vigor o contrato de PPP da ponte Salvador-Itaparica, no âmbito do Tribunal de Contas do Estado da Bahia (TCE-BA).

Segundo Frederico Ribeiro, sócio da Radar PPP, este evento regulatório pode representar um marco para estados avançarem em soluções consensuais apoiadas por tribunais de contas, além de dar impulso para que o projeto de R\$ 11 bilhões saia do papel.

“É um movimento com inspiração na experiência federal, de construir soluções consensuadas com órgãos de controle, o que gera segurança para o Executivo. Certamente vai inspirar outros lugares do Brasil a caminharem dessa maneira, e os tribunais de contas a se prepararem para apoiar governos”, disse.

O documento da Radar PPP serve como indicador de avanços e retrocessos em mais de 5,4 mil projetos de concessões e parcerias público-privadas espalhados pelo país — da União, estados e municípios.

Fonte: *Bahia Econômica*
Data: 14/04/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

CHILE APRESENTA PLANO DE OBRAS DO CORREDOR BIOCEÂNICO RODOVIÁRIO, QUE CORTARÁ O CONTINENTE

Boric, que visita o Brasil em poucos dias, apresentou os projetos de infraestrutura da iniciativa, que tem mais de dez anos. A ideia é criar uma nova rota comercial entre Atlântico e Pacífico

Por AFP — Santiago



O presidente do Chile Gabriel Boric, no Palácio de La Moneda, em Santiago — Foto: Ludovic Marin/AFP

O Chile apresentou na segunda-feira o plano de obras de infraestrutura do chamado Corredor Bioceânico Rodoviário, uma estrada que busca unir o norte do país com Argentina, Paraguai e Brasil para configurar uma nova rota comercial entre o Atlântico e o Ásia-Pacífico.

O projeto está em pauta há uma década e é considerado uma das obras de infraestrutura mais importantes da América Latina, com uma extensão de 2.400 km.

O programa será um dos pontos centrais de discussão da visita oficial que Boric realizará na próxima semana ao Brasil.

O traçado conecta os portos do sul do Brasil com os do norte do Chile, atravessando Mato Grosso do Sul, o chaco paraguaio, as províncias argentinas de Salta e Jujuy, segundo a descrição do projeto.

— É uma boa notícia, porque se trata de uma integração real e concreta — disse o presidente Gabriel Boric, ao apresentar o "Plano de ação do corredor bioceânico" na segunda-feira no palácio presidencial de La Moneda.

O plano considera o desenvolvimento de 22 projetos de infraestrutura no Chile para melhorar rodovias, estabelecer novos pontos de controle da aduana e da polícia, além da atualização dos portos de Iquique, Mejillones e Antofagasta, no norte do país.

Não se detalhou o montante de investimento das obras comprometidas. De acordo com o governo chileno, este corredor representa uma melhora significativa frente a outras rotas.

Espera-se que possa reduzir em até 10 dias o transporte entre regiões do Brasil e Paraguai e países do Ásia-Pacífico como China, Coreia do Sul ou Japão.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/04/2025

SECRETÁRIO DO TESOUREO DOS EUA DIZ QUE 'EM ALGUM MOMENTO' HAVERÁ UM 'GRANDE ACORDO' COM A CHINA

Scott Bessent afirmou que não há razão para que as duas economias se distanciem

Por AFP



O secretário de Tesouro dos EUA, Scott Bessent — Foto: Chris Kleponis/CNP/Bloomberg

O secretário do Tesouro dos Estados, Scott Bessent, afirmou nesta segunda-feira que não há razão para que as economias dos EUA e da China se distanciem e que, "em algum momento", seria possível chegar a um "grande acordo" com a China apesar das trocas de ameaças tarifárias entre as duas potências econômicas.

"Há um grande acordo a ser alcançado em algum momento", disse Bessent em entrevista à Bloomberg

TV, ao ser questionado sobre a possibilidade de que as duas maiores economias do mundo se desvinculem.

"Não há nenhuma razão para que isso aconteça", comentou, "mas pode acontecer".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/04/2025

EUA DÁ SINAIS DE QUE ESTUDAM TAXAR TAMBÉM PRODUTOS FARMACÊUTICOS E SEMICONDUTORES IMPORTADOS PELOS AMERICANOS

Departamento de Comércio iniciou investigações sobre os "efeitos na segurança nacional" de produtos e ingredientes farmacêuticos, assim como de semicondutores

Por AFP — Washington



O presidente dos EUA, Donald Trump — Foto: Brendan SMIALOWSKI / AFP

Os Estados Unidos abriram a porta nesta segunda-feira para impor tarifas sobre os semicondutores e os produtos farmacêuticos, alimentando a incerteza em uma guerra comercial que o presidente chinês, Xi Jinping, advertiu que não pode ter "nenhum vencedor".

O presidente americano, Donald Trump, transformou as tarifas na pedra angular de sua política econômica e em uma importante ferramenta diplomática para arrancar



concessões de outros países.

Trump impôs uma tarifa universal de 10%, mas suspendeu tarifas mais altas para dezenas de parceiros comerciais por 90 dias, enquanto mantém a pressão sobre a China.

Seu Departamento de Comércio iniciou investigações sobre os “efeitos na segurança nacional” de produtos e ingredientes farmacêuticos, assim como de semicondutores e equipamentos de fabricação de chips, segundo documentos publicados no Registro Federal.

Em meio a ameaças de novas tarifas, o secretário do Tesouro, Scott Bessent, anunciou que as negociações com diversos países para alcançar acordos comerciais estão avançando. Não deu detalhes.

Sobre o colosso asiático, disse que “há um grande acordo a ser feito”, mas foi vago sobre o cronograma ou as chances de sucesso.

As novas tarifas sobre a China dispararam para 145%, e Pequim retaliou com tarifas de 125% sobre as importações americanas.

Washington pareceu reduzir levemente a pressão na sexta-feira, com isenções tarifárias para smartphones, computadores portáteis, semicondutores e outros produtos eletrônicos que a China exporta em grande volume.

De curta duração?

Mas Trump e alguns de seus principais assessores disseram no domingo que as isenções foram mal interpretadas e serão apenas temporárias.

“NINGUÉM se livra (...) Muito menos a China, que, de longe, é a que pior nos trata!”, publicou em sua plataforma Truth Social.

O Ministério do Comércio chinês interpretou a medida de sexta-feira como “um pequeno passo” e insistiu que todas as tarifas devem ser eliminadas.

O presidente chinês, Xi Jinping, advertiu nesta segunda-feira, ao iniciar no Vietnã uma turnê pelo sudeste asiático, que o protecionismo “não levará a lugar algum” e que, em uma guerra comercial, “não haverá vencedores”.

A China tem buscado se apresentar como uma alternativa estável a um governo errático em Washington, cortejando países assustados pela tempestade econômica global.

Bessent declarou à Bloomberg TV que as conversas com o Vietnã já começaram e que na quarta-feira começarão com o Japão, e na semana que vem com a Coreia do Sul.

O comissário de Comércio da União Europeia, Maros Sefcovic, teve um encontro em Washington com o secretário do Comércio, Howard Lutnick, e o representante comercial de Trump, Jamieson Greer.

O medo da recessão

Ao final, Sefcovic considerou possível alcançar um acordo, que poderia incluir reciprocidade tarifária “zero por zero” para bens industriais. Mas “conseguir isso exigirá um esforço conjunto significativo de ambas as partes”, declarou.

A guerra comercial de Trump levantou temores de uma recessão econômica. O dólar caiu e os investidores venderam títulos do Tesouro americano, normalmente considerados um refúgio seguro.

Mas os mercados de ações asiáticos e europeus subiram com força nesta segunda-feira, após dias de extrema volatilidade desde que Trump apresentou suas tarifas aduaneiras do “Dia da Libertação”, em 2 de abril.

As bolsas fecharam com forte alta: em Wall Street (+0,78% o Dow Jones, +0,64% o Nasdaq e +0,79% o S&P 500), Paris +2,37%, Frankfurt +2,85%, Londres +2,14%, Tóquio +1,2% e Hong Kong +2,4%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/04/2025

TESOURO: ESTADOS QUE ADERIRAM À RECUPERAÇÃO FISCAL, COMO O RIO TIVERAM PIORA NO ENDIVIDAMENTO

Governo vai regulamentar novo programa de renegociação de dívidas que pode zerar juros em pagamento

Por **Bernardo Lima** — Brasília



Rogério Ceron, secretário do Tesouro Nacional — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Os estados que aderiram ao Regime de Recuperação Fiscal (RRF), como Rio de Janeiro e Minas Gerais, apresentaram uma piora em seu endividamento com a União, segundo dados divulgados nesta segunda-feira pelo Tesouro Nacional.

De acordo com as informações do órgão do Ministério da Fazenda, atualmente a dívida dos estados com a União está em torno de R\$ 760 bilhões. Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul são responsáveis por 90% desse montante.

Os estados do Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás passam por maior desequilíbrio nas contas públicas atualmente e estão no regime de recuperação fiscal (RRF).

O Rio de Janeiro aderiu ao RRF em setembro de 2017, quando seu saldo da dívida estava em R\$ 81,7 bilhões. Oito anos depois, este montante saltou para R\$ 174,2 bilhões. O governo de Minas Gerais, por sua vez, ingressou no regime em junho de 2022, com um saldo de dívida em R\$ 120,2 bilhões, que aumentaram para R\$ 159,6 bilhões atualmente.

Enquanto isso, o Rio Grande do Sul entrou para o RRF com uma dívida de R\$ 74,5 bilhões em fevereiro de 2022. Atualmente o endividamento está em R\$ 100,2 bilhões. Por fim, o estado de Goiás adotou as regras do regime em agosto de 2021, quando devia R\$ 11,64 bilhões para União. Este montante já está em R\$ 18,6 bilhões.

O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, disse que, embora o objetivo do RRF fosse apoiar os estados no processo de reestruturação fiscal, os estados não usaram a suspensão do pagamento da dívida para tentar resolver o problema.

— O fato deles não atacarem (a dívida), simplesmente suspenderem o pagamento e deixaram o saldo devedor crescer. O resultado mostra que todos entes que aderiram ao RRF pioraram sua situação de endividamento — disse em coletiva nesta segunda.

Instituído por lei, o RRF permite que estados e municípios em situação de desequilíbrio fiscal tenham benefícios, com o objetivo de equilibrar suas contas. Prevê, por exemplo, a suspensão ou o alongamento do pagamento de suas dívidas com a União e que têm o governo federal como avalista. Como contrapartida, o ente federativo beneficiado deve atingir metas e cumprir regras, entre elas, a de não realizar concurso público, exceto para preencher cargos vagos.

Nova negociação

Os dados foram apresentados durante entrevista à imprensa nesta segunda-feira da regulamentação do Programa de Pleno Pagamento de Dívidas dos Estados (Propag), projeto sancionado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em janeiro deste ano. A regulamentação da lei será publicada nesta terça-feira, quando o programa vai começar a valer.

O projeto sancionado pode zerar os juros para o pagamento das dívidas dos entes da federação com a União, e os valores ficariam corrigidos apenas pelo IPCA, índice de inflação.

O programa de renegociação da dívida reduz os juros reais de 4% para até zero a depender de contrapartidas. Além disso, muda a regra de atualização monetária da dívida, considerada complexa, para apenas o IPCA.

Para aderir ao Propag, os Estados precisam oficializar a intenção e enviar um ofício ao Tesouro Nacional com a manifestação do chefe-executivo indicando o interesse em ingressar.

Na coletiva desta segunda, o secretário-executivo do Ministério da Fazenda criticou a judicialização do pagamento da dívida dos estados com a União, e afirmou que o problema não será resolvido dessa forma.

— Não queremos seguir com o conflito federativo localizado, queremos resolver problemas do país em cooperação com os estados — afirmou o secretário.

A proposta aprovada prevê quatro possibilidades para abatimento dos juros:

- redução de um ponto percentual se o estado entregar ativos que equivalem de 10% a 20% do estoque da sua dívida;
- redução de mais um ponto percentual se o estado entregar um ativo superior a 20% do valor da dívida;
- redução de outro ponto percentual se o dinheiro que seria destinado para o pagamento de dívidas for direcionado para investimentos em educação, segurança pública ou em universidade estaduais;
- redução de mais um ponto percentual se o dinheiro for destinado a um fundo de investimentos criado pelo projeto, chamado de Fundo de Equalização.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/04/2025

TRUMP CONSIDERA ALÍVIO TEMPORÁRIO NAS TARIFAS SOBRE O SETOR AUTOMOTIVO

Presidente não especificou a duração da possível isenção, mas declaração pode dar fôlego às montadoras afetadas pelas taxações

Por Bloomberg



Carros produzidos em fábrica da GM em Silao, Guanajuato, no México — Foto: Maurico Palos/Bloomberg

O presidente Donald Trump afirmou que está analisando possíveis isenções temporárias às tarifas sobre veículos e peças importadas, a fim de dar às montadoras mais tempo para instalarem fábricas nos Estados Unidos.

“Estou pensando em algo para ajudar as montadoras”, disse Trump a repórteres nesta segunda-feira, no Salão Oval. “Elas estão mudando para peças feitas no Canadá, no México e em



outros lugares, e precisam de um pouco de tempo, porque vão começar a fabricá-las aqui.”

Questionado sobre quais isenções temporárias ele estava considerando, o presidente não especificou por quanto tempo uma eventual pausa ou redução das tarifas sobre o setor automotivo permaneceria em vigor.

Aceno às montadoras

Os comentários de Trump podem trazer algum alívio para as montadoras, que enfrentam dificuldades com as tarifas sobre importações de carros e caminhonetes leves, mas também adicionam mais incerteza aos seus planos tarifários. As ações da General Motors, Ford e Stellantis (controladora da Chrysler) atingiram as máximas do dia após as declarações de Trump, revertendo quedas anteriores.

As tarifas sobre importações de veículos ameaçam elevar os preços para os consumidores americanos e causar estragos nas cadeias de suprimento do setor automotivo, que são altamente integradas entre EUA, Canadá e México. Trump alega que as tarifas são necessárias para revitalizar a indústria manufatureira americana.

Trump impôs uma tarifa de 25% sobre veículos totalmente montados. Já as tarifas sobre peças devem entrar em vigor até, no máximo, 3 de maio. As tarifas separadas sobre Canadá e México já incluem exceções para veículos que atendam aos requisitos de conteúdo local previstos no atual acordo comercial norte-americano.

As três grandes montadoras de Detroit têm feito lobby junto ao governo Trump há semanas para que certos componentes de baixo custo sejam excluídos das tarifas planejadas. Fontes próximas ao assunto afirmam que Ford, GM e Stellantis estão dispostas a pagar tarifas sobre veículos completos e grandes componentes, como motores e transmissões.

“Tem que haver uma transição para implementar as mudanças que o governo quer”, disse Mitch Zajac, advogado especializado em indústria automotiva e cadeia de suprimentos no escritório Butzel Long, em Detroit. “Se for para fazer isso, não pode ser da noite para o dia.”

Representantes das empresas disseram ao governo que tarifas amplas sobre autopeças aumentariam os custos, levando a alertas de queda nos lucros e demissões — o que vai na contramão do objetivo de Trump de reconstruir a indústria automotiva dos EUA. As montadoras devem absorver boa parte do impacto inicial, com muitas fornecedoras de autopeças já operando com margens apertadas.

Segundo um relatório da consultoria Anderson Economic Group, as tarifas podem adicionar até US\$ 20 mil ao preço de alguns veículos de luxo importados. Mesmo no segmento de entrada, sedãs compactos e crossovers com alto conteúdo de fabricação nos EUA poderiam ter acréscimos de US\$ 2.500 a US\$ 4.500.

O estudo estima que o impacto para os consumidores americanos pode chegar a US\$ 30 bilhões no primeiro ano completo. Isso afetaria significativamente a acessibilidade dos veículos, com os preços médios de carros novos já se aproximando de US\$ 50 mil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/04/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

QUAL O IMPACTO DA DECISÃO DE GILMAR MENDES DE SUSPENDER AÇÕES DE PEJOTIZAÇÃO? ESPECIALISTAS ANALISAM

Medida abre caminho para resolver insegurança jurídica que custa fortunas a empresas, mas pode colocar em risco financiamento de imóveis para baixa renda e Previdência; entenda

Por Lucas Agrela

O ministro do Supremo Tribunal Federal Gilmar Mendes determinou a suspensão de todos os processos trabalhistas ligados à pejetização de trabalhadores para criar uma tese nacional que evite decisões divergentes na Justiça. A medida tem a finalidade de resolver um problema de segurança jurídica que custa milhões de reais anualmente às empresas, que precisam separar parte do orçamento para pagar custos processuais e indenizações trabalhistas.

Na visão de especialistas, o congelamento dos processos para a criação de uma tese nacional para o tema é positivo, tende a trazer benefícios para as empresas e acelerar processos no STF. Por outro lado, reforça incertezas em relação à perda de direitos trabalhistas e de pagamentos inerentes ao contrato de trabalho aos moldes da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), como o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), que financia moradias para a população de baixa renda, e a contribuição previdenciária para o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

A medida do STF busca pôr fim a um problema que as empresas vêm enfrentando nos últimos anos: as ações recebem parecer favorável no Tribunal da Justiça do Trabalho, os empresários recorrem ao STF, que lhes dá a vitória na maioria dos casos. Esses processos, assim, tendem a levar anos de tramitação e têm se multiplicado, inclusive com a replicação de ações, por advogados, para colegas em uma mesma empresa.

Para o sócio da área trabalhista do Pinheiro Neto Advogados, Luís Mendes, a maior clareza em relação a como o STF entende se existe ou não subordinação de pessoas contratadas em modelos pejetizados tende a reduzir o número de processos e trazer mais segurança jurídica ao ambiente de negócios do País.

“Quando um empresário termina uma relação PJ, há uma grande incerteza do que virá depois, se ela entrar com uma ação. Hoje, dependemos de em qual tribunal a ação está correndo, e do entendimento das turmas. Agora, se o STF já tiver se manifestado sobre o tema, sinalizou o entendimento de que os demais tribunais devem seguir. Se tivermos isso, as empresas terão custos muito menores de litígios trabalhistas, mais segurança jurídica”, diz.



Gilmar Mendes suspendeu ações trabalhistas sobre pejetização e trabalhadores autônomos Foto: Wilton Junior/Estadão

Mendes alerta que a decisão do STF em relação aos casos de pejetização pode levar meses ou anos, deixando os processos parados, com juros e correção monetária incorrendo sobre as indenizações.

O especialista lembra que a tendência da pejetização tem ganhado força por parte da classe trabalhadora, que deseja ser contratada dessa forma. No passado, isso era visto como uma fraude para sonegar direitos dos trabalhadores, mas isso vem mudando. “Isso é comum na área de tecnologia. Há dificuldade de contratar pessoal nessa área como empregados. Muitos desses profissionais têm suas próprias empresas”, afirma Mendes.

A sócia do escritório MKGV, Ana Cristina Valentim, reforça que essa tendência de contratação existe também em outras áreas, como saúde e seguros, e diz que, em todo caso, o profissional precisa analisar cuidadosamente os termos de contratação.

“Os requisitos continuam vigentes. Se houver uma prestação de serviço sob subordinação, o vínculo de emprego certamente será reconhecido, mas é preciso impor limites. Nem toda prestação caracteriza vínculo”, afirma.



Ana Cristina alerta que é preciso cautela também por parte dos empregadores, que, no caso de uma decisão favorável às empresas pelo STF sobre a pejetização, podem querer mudar o contrato de trabalhadores celetistas para PJ.

“É preciso ter cuidado para que os empresários não queiram transformar os trabalhadores em PJ. Quando saem essas notícias, muitos empresários se animam e pensam que podem pejetizar toda a mão de obra”, diz.

Na lei de terceirização, há uma quarentena de 18 meses para uma empresa terminar uma relação trabalhista CLT e recontratar a mesma pessoa pejetizada. Porém, é possível que ambas as partes, em comum acordo, encerrem a relação trabalhista, com o pagamento dos devidos direitos, para posterior contratação como PJ.

Sócio trabalhista do escritório Machado Associados, André Blotta Laza lembra que, desde 2017, com a lei da terceirização, já é possível que as empresas contratem trabalhadores pejetizados, e o STF já se mostrou favorável a esse parecer embasado na lei, em 2021.

Laza lembra que, no caso de uma decisão favorável à pejetização que cause um aumento em contratos pejetizados de trabalho, em detrimento de contratos CLT, o INSS e o fundo de garantia podem ser negativamente impactados.

“Com isso, veríamos daqui para frente um esvaziamento da contratação do empregado normal e uma consequente perda da contribuição previdenciária, que hoje já é deficitária. No futuro, pode haver dificuldade de manter o pagamento dos benefícios para a população”, afirma.

Laza diz que ainda não há discussões em relação a oferecer ao trabalhador pejetizado benefícios similares aos do trabalhador celetista, como direito a férias, 13º salário e multa rescisória.

Para o mercado imobiliário, o aumento da pejetização dos trabalhadores também traz riscos. “Considerando que o governo acabou de aumentar o Minha Casa, Minha Vida, pode ser que haja um impacto direto na própria política pública, com a perda de capacidade de arrecadação para fazer essa política imobiliária para a baixa renda”, diz Laza.

Medida abrangente

Professor de Direito e Processo do Trabalho na FAAP e sócio do Ambiel Advogados, Carlos Eduardo Ambiel afirma que a medida de suspensão de ações tomada por Gilmar Mendes se aplica não só aos pejetizados, mas também aos trabalhadores autônomos, tendo uma grande pausa em processos de trabalhadores, que ficam com as discussões pendentes e sem previsão de retomada.

“A medida é muito abrangente e, portanto, causa um um efeito muito grande no Judiciário Trabalhista. E a gente não tem segurança de quando esse julgamento ocorrerá. Então, a medida foi um pouquinho exagerada”, afirma.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/04/2025

CEDAE, ESTATAL DE ÁGUA DO RIO, INVESTIU R\$ 200 MILHÕES EM CDBS DO BANCO MASTER

Em balanço, a companhia diz que, para títulos privados, leva em conta se o emissor tem grau de investimento - o que não era o caso do banco; procurados, o Master e a Cedae não responderam

Por Gabriel Baldocchi (Broadcast)

A Cedae, estatal fluminense de fornecimento de água — a fatia mantida sob o controle do Estado após a privatização da antiga Cedae —, aplicou R\$ 200 milhões do excedente de seu caixa em Certificados de Depósitos Bancários (CDBs) do Banco Master. A aplicação foi feita em 2023, quando

o banco ainda era avaliado com uma nota (BBB+), abaixo do chamado “grau de investimento” (em que a chance de calote é menor).

Procurados, o Master e a Cedae não responderam até a publicação desta reportagem.

A responsabilidade por honrar os CDBs emitidos pelo Master é um dos temas que estão na mesa de negociação no processo de compra de uma fatia relevante do grupo pelo Banco de Brasília (BRB), anunciada no fim de março. O banco estatal já adiantou que não tem interesse em todos os ativos do Master e que, portanto, não deve “carregar” o total dos mais de R\$ 50 bilhões em obrigações referentes aos títulos emitido pelo banco privado.

Como o valor investido pela estatal fluminense é muito superior à garantia dada pelo Fundo Garantidor de Créditos (FGC) aos compradores de CDBs, de até R\$ 250 mil, em caso de calote, a companhia poderia sofrer perdas mesmo num arranjo que está em discussão no momento pelo Banco Central e os envolvidos no negócio com o BRB, em que parte dos títulos do Master que vencerão seria arcada pelo fundo.

Desde o leilão de privatização do saneamento no Rio, em 2021, a Cedae repassou ao mercado os serviços de transporte e tratamento de esgoto para se concentrar nas operações de captação, tratamento de água e fornecimento até a distribuição. Nesse novo formato, a companhia vem cortando custos e reduzindo o quadro de pessoal por meio de desligamentos incentivados (PDVs).



A aplicação da Cedae no Master representa cerca de 10% dos investimentos feitos pela companhia com o excedente de caixa Foto: Fabio Motta/Estadão

A aplicação da Cedae no Master representa cerca de 10% dos investimentos feitos pela companhia com o excedente de caixa. O restante está distribuído em fundos de renda fixa de bancos com a nota de classificação de risco mais elevada no mercado (AAA), como BTG, Itaú e Bradesco.

Nas notas explicativas do balanço, a companhia diz que a maior parte das alocações finais dos fundos investidos é realizada em títulos públicos. Para alocações em títulos privados, caso do CDB, a companhia diz que estão “restritas aqueles nos quais o emissor seja classificado como grau de investimento, para aplicações no Brasil, segundo o menor rating que possua entre as agências classificadoras Fitch, Standard&Poor’s e Moody’s”. Na época, o banco Master era avaliado abaixo de grau de investimento por Fitch (BBB+) e Moody’s (B3).

Em 2023, data do mais recente balanço disponível no site da Cedae, a empresa registrou R\$ 3,2 bilhões em receitas e um lucro de R\$ 421 milhões. Embora ainda não disponível no site da estatal, o Estadão/Broadcast teve acesso a um extrato do balanço encerrado em setembro de 2024 e a aplicação do Master ainda estava registrada nas aplicações, no valor de R\$ 218 milhões.

Um analista consultado pelo Estadão/Broadcast sob anonimato afirmou que não é comum uma empresa não investidora deter aplicações de bancos que não sejam S1 na classificação prudencial do Banco Central. A categoria reúne as instituições com peso de 10% ou mais do Produto Interno Bruto (PIB), como Itaú e Santander, e sobre os quais há maior aperto por parte do regulador.

Com o CDBs da Cedae, chega a R\$ 1,9 bilhão o valor levantado pelo Banco Master entre entes públicos. Outros R\$ 1,7 bilhão se deram pela compra de letras financeiras por fundos de pensão de prefeituras e Estados, o maior deles pelo Rioprevidência, dos servidores fluminenses, num total de R\$ 1 bilhão. A letra financeira não conta com proteção do FGC.

Aplicações do Dia também chamaram atenção

Outra operação envolvendo aplicações de uma empresa em CDBs chamou a atenção do mercado recentemente. Em janeiro, a rede de supermercados Dia aplicou R\$ 150 milhões em títulos do Letsbank, de Maurício Quadrado, ex-sócio do Banco Master. Até 2024, o Letsbank compunha o balanço do Banco Master. Este ano, com Quadrado já fora do grupo, a operação passou a se chamar Bluebank.

No relatório, o administrador judicial chama a atenção também à “relação histórica entre Nelson Tanure, controlador indireto do Grupo Dia, e Maurício Quadrado, proprietário do Letsbank.” Procurados, Tanure, Bluebank e Quadrado não comentaram.

A operação local do grupo espanhol Dia foi comprada por um fundo brasileiro, no início do ano passado, e entrou em recuperação judicial com dívidas de mais de R\$ 1 bilhão. Em relatório de março, o administrador judicial chamou a atenção à concentração excessiva do investimento feito nos CDBs do Letsbank, representando 48% das disponibilidades da empresa no mês, um “aumento na exposição ao risco.”

Uma pessoa próxima à empresa diz que o alerta foi comunicado previamente pelo administrador, mas visto com tranquilidade internamente no negócio, uma vez que antes as aplicações estavam concentradas em aplicações de outro banco.

O nome de Tanure emergiu como controlador indireto do Dia depois de uma operação de venda do negócio entre fundos de investimentos, em janeiro, por R\$ 50 milhões, em que a posição final de controle se deu num fundo que tinha o empresário como beneficiário final, como informado ao administrador.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/04/2025

PRECATÓRIOS DEVEM SUPERAR R\$ 115 BILHÕES EM 2026 E COLOCAM ARCABOUÇO FISCAL NA BERLINDA APÓS ELEIÇÃO

Governo deve definir regras para o Orçamento do ano que vem até esta terça-feira, 15, mas ainda não incluiu dívidas judiciais na revisão de gastos

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — O pagamento das dívidas judiciais da União, os chamados precatórios, devem somar R\$ 115,7 bilhões em 2026 e desafiam o governo do presidente Lula (PT) a propor alguma solução para a fatura, que pressiona cada vez mais as contas públicas e que deve voltar integralmente para o limite de gastos do arcabouço fiscal a partir de 2027.

Esse cenário tem levado agentes do mercado financeiro e integrantes do próprio governo a prever internamente uma mudança no arcabouço fiscal após as eleições presidenciais do ano que vem, quando termina o mandato do petista, se um ajuste severo nos gastos obrigatórios do governo, que saiu do radar de Lula, não for feito. A defesa da equipe econômica, porém, tem sido a de preservar o arcabouço.



Procurados, os ministérios da Fazenda e do Planejamento e Orçamento não se manifestaram.

Ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, e ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em outubro de 2024, no Palácio do Planalto. Foto: Wilton Junior/Estadão

O governo tem um limite para gastar, de acordo com o arcabouço. As despesas não podem ter um crescimento real (acima da inflação) maior que 2,5% de um ano para outro.

Os gastos com benefícios previdenciários, assistência social e precatórios vêm crescendo e,

consequentemente, diminuem o espaço para outras despesas, como manutenção da máquina pública, atendimentos no Sistema Único de Saúde (SUS) e investimentos em obras públicas.

Em 2023, o Supremo Tribunal Federal (STF) autorizou o governo a retirar uma parte dos precatórios do teto de gastos e da meta de resultado primário (balanço entre receitas e despesas, sem contar os juros da dívida) até 2026. Junto com o desenho do arcabouço fiscal, aprovado no mesmo ano, e com a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, promulgada no ano anterior, a decisão deu um alívio momentâneo para o caixa da União.

Os precatórios terão de voltar aos limites das regras fiscais a partir de 2027. O governo não fala em pedir uma nova decisão do STF ou propor uma nova mudança nos limites de pagamento, mas reconhece que alguma coisa precisará ser feita.

“Chegou o momento que em 2027, seja quem for o presidente da República, não governa com esse arcabouço fiscal, com essas regras fiscais, sem gerar inflação, dívida pública e detonar a economia”, disse a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, em entrevista à GloboNews no dia 13 de março. Ela defendeu um corte de gastos entre novembro e dezembro do ano que vem, após as eleições, seja quem for o presidente eleito.

Governo defende meta, mas resiste em incluir precatórios na revisão de gastos

O projeto da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2026 será enviado ao Congresso até o próximo dia 15. Tebet e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afastaram a possibilidade de mudar a meta fiscal de 2026, definida no projeto, que é um superávit fiscal de 0,25% do Produto Interno Bruto (PIB), com uma tolerância admitindo um déficit zero.

Dentro da equipe econômica, uma ala defende a inclusão das dívidas judiciais no anexo de revisão de gastos da LDO de 2026, que serve para demonstrar as despesas que governo se compromete a ajustar. A mesma tentativa foi feita no último ano, para envio da lei de 2025, mas não prosperou. A inclusão sinalizaria um compromisso com uma solução que não passe por alterar o arcabouço.

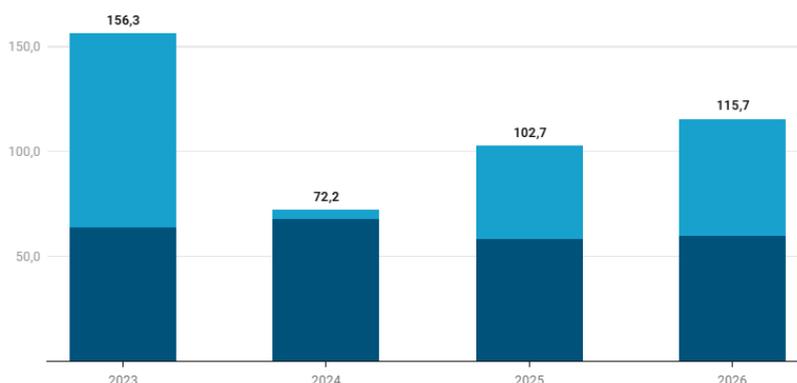
“No momento atual, é importante que os precatórios integrem esse esforço maior de revisão de gastos, pois se trata de uma rubrica materialmente relevante e que assumiu trajetória crescente nos últimos anos”, diz o ex-secretário de Orçamento Federal e consultor da Câmara Paulo Bijos.

O governo tem R\$ 102,7 bilhões em precatórios para pagar em 2025, dos quais R\$ 44 bilhões ficarão fora do teto. No ano que vem, o total deve saltar para R\$ 115,7 bilhões, com R\$ 55,7 bilhões fora do limite. O número é uma estimativa da equipe econômica incluída no Orçamento de 2025, que trouxe projeções para o ano seguinte. O valor final é aquele que a Justiça determinar e deve ser conhecido após o dia 30 de abril.

Precatórios no Orçamento da União

em R\$ bilhões

■ Dentro do teto ■ Fora do teto



Valores efetivamente autorizados no Orçamento até 2025. Para 2026, valores são estimativas do governo incluídas no Orçamento.

Gráfico: Infográfico Estádio • Fonte: Painel do Orçamento/Siop • [Obter dados](#)



O fato de parte dos precatórios ficar fora dos limites tem sido determinante para o Poder Executivo cumprir legalmente o arcabouço e a meta fiscal, embora o custo para os cofres públicos seja o mesmo e aumente o endividamento do governo.

“O arcabouço como a gente conhece hoje não sobrevive em 2027. Muito provavelmente ele vai ser rediscutido na elaboração do Orçamento de 2027, que tem que ser entregue até agosto de 2026”, afirma o ex-secretário do Tesouro Nacional e head de macroeconomia do ASA, Jeferson Bittencourt.

Como solução, Bittencourt sugere recalcular o orçamento que serve como base do teto de gastos do arcabouço fiscal desde 2023 e incluir todo o valor dos precatórios, e não apenas o que ficou dentro do limite, como foi feito. É como se o governo voltasse no tempo para refazer as contas e o limite de despesas não fosse mais R\$ 2 trilhões e passasse a ser de R\$ 2,3 trilhões, aproximadamente.

A mudança aumentaria o limite total de gastos, sem que outra despesa fosse retirada do teto ou que a regra de 2,5% ao ano fosse alterada. A solução não seria definitiva, pois outros gastos obrigatórios continuariam crescendo, como a Previdência Social, mas daria um fôlego para o governo e abriria espaço para pagar todos os precatórios dentro do limite em 2027, na avaliação dele.

“Se fosse feito isso, eu seria o primeiro analista a reconhecer o seguinte: a regra fiscal não mudou. Se qualquer outra mudança for feita, eu vou dizer o seguinte: mudamos a nossa regra fiscal.”

Paulo Bijos defende a inclusão integral dos precatórios nos limites fiscais, mas acrescenta que há algo mais importante: controlar o crescimento dessa dívida. “Por isso é tão importante que os precatórios integrem o anexo da LDO (de revisão de gastos) e sejam intensivamente sujeitos à atividade de revisão do gasto, com ênfase na mitigação das causas que dão origem a essas sentenças judiciais.”

Governo evita antecipar solução e tenta ‘empurrar’ discussão para 2026

Possivelmente, a discussão será feita para valer no ano que vem, quando o governo precisará definir as regras para 2027, segundo técnicos da equipe econômica. A incerteza e a proximidade do ano eleitoral aumentam o risco de o Orçamento ser elaborado de forma irrealista, deixando o assunto para ser resolvido por quem for eleito para presidir o País a partir de 2027.

Em 2024, 93% do Orçamento foi gasto com despesas obrigatórias, incluindo Previdência Social e precatórios, e sobrou apenas 7% para investimentos e custeio da máquina. A pressão sobre as contas públicas colocou a equipe econômica em uma encruzilhada: ou uma forte redução de gastos terá de ser feita ou o teto do arcabouço fiscal não ficará com o mesmo desenho a partir de 2027, podendo até ser revogado e substituído, pois as duas coisas são incompatíveis, segundo analistas.

“O arcabouço fiscal sobrevive em 2025 e 2026 e as metas serão cumpridas. A partir de 2027, há uma série de más notícias, como os precatórios, os fundos criados pela reforma tributária e os gastos com Previdência. A tarefa de um ajuste mais estrutural foi transferida para o próximo mandato”, afirma o diretor executivo da Instituição Fiscal Independente (IFI) do Senado, Marcus Pestana. “Muito mais do que a regra fiscal, tem que ser repensada toda a estrutura de gastos.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/04/2025

BRASIL PODE PERDER QUASE US\$ 2 BILHÕES DE EXPORTAÇÃO COM GUERRA TARIFÁRIA, APONTA ESTUDO DA UFMG

Simulação foi feita com as medidas tarifárias baixadas entre os dias 7 e 11 de abril; só agropecuária pode ter saldo positivo por causa das vendas de soja para China

Por Redação

O impacto da guerra tarifária entre Estados Unidos e China pode representar, até o momento, perdas nas exportações brasileiras de US\$ 1,97 bilhão ou R\$ 11,5 bilhões. O setor mais afetado deve ser a indústria, aponta um estudo da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).



Mesmo que a agropecuária brasileira tenha potencial de ganho nessa guerra tarifária por conta do aumento das exportações de soja, sobretudo para a China, com incremento de US\$ 6,642 bilhões nas vendas externas, a indústria e os serviços deverão ficar no negativo, com reduções de US\$ 6,409 bilhões e R\$ 2,203 bilhões, respectivamente, aponta o estudo.

O setor mais afetado deve ser a indústria, aponta o estudo Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Apesar das réplicas e tréplicas de retaliações entre os dois gigantes, a projeção feita pelos economistas do Núcleo de Estudos em Modelagem Econômica e Ambiental Aplicada (Nemea) da UFMG considerou as medidas tarifárias tomadas entre os dias 7 e 11 de abril. Isto é, a elevação das tarifas dos Estados para as importações chinesas de 145% e de 10% para os demais países; alta de 25% da taxa de automoveis e aço importados pelos EUA de qualquer país e a elevação de 125% da tarifa de importação da China a produtos dos EUA.

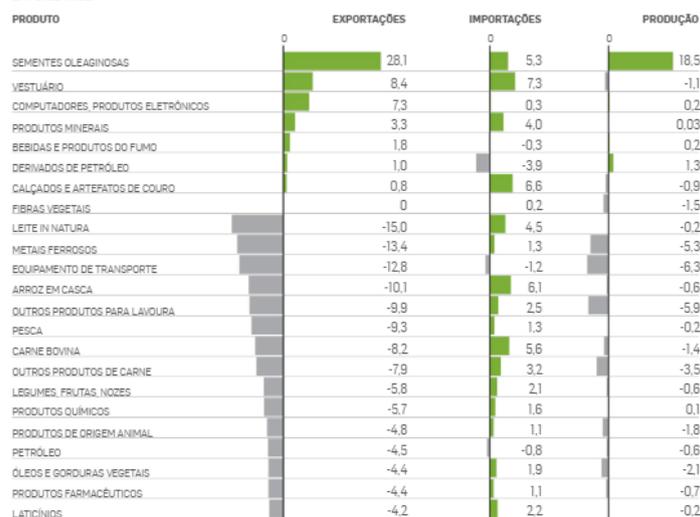
Impacto

Qual é o reflexo da guerra tarifária entre EUA e China nas exportações brasileiras



Reflexos por produto

EM PORCENTAGEM



Fonte: Núcleo de Estudos em Modelagem Econômica e Ambiental (Nemea) da UFMG

ESTADÃO #8

A simulação mostra que de 23 segmentos analisados no Brasil, apenas poucos teriam incremento nas exportações em razão da guerra tarifária, como sementes oleaginosas, vestuário, computadores, produtos minerais, derivados de petróleo, por exemplo.

O aumento das importações seria um movimento mais generalizado, com desdobramentos sobre produtos agrícolas e industriais porque as tarifas afetam preços internacionais. O estudo aponta desdobramentos negativos para a produção local da maioria dos setores, que seria afetada pelos deslocamentos dos fluxos internacionais de produtos.

Efeito reduzido no PIB

O trabalho dos economistas da UFMG mostra que as medidas tarifárias teriam efeito muito pequeno no Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, elevando em 0,01%, em razão do aumento das exportações de poucos produtos agrícolas e queda nos preços de importações.

Entre os Estados brasileiros que poderiam sair ganhando com a guerra tarifária estão os grandes produtores de grãos como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná e Rio Grande do Sul. Já São Paulo, com forte produção industrial, lidera a lista dos Estados perdedores, seguido pelo Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/04/2025

EXPORTAÇÕES DA CHINA DISPARAM 12,4% EM MARÇO EM CORRIDA PARA EVITAR TARIFAS DOS EUA

Exportações somaram US\$ 313,9 bilhões no mês, gerando um superávit comercial de US\$ 102,6 bilhões

Por Elaine Kurtenbach (AP)

As exportações da China subiram 12,4% em março em comparação com o ano anterior, em uma onda de atividade de última hora, à medida que as empresas correram para evitar os aumentos nas tarifas impostas pelo presidente dos EUA, Donald Trump. No entanto, analistas preveem recuos acentuados nos próximos meses. As importações caíram 4,3%, totalizando US\$ 211,3 bilhões em março, segundo informou a administração alfandegária. As exportações, por sua vez, somaram US\$ 313,9 bilhões, gerando um superávit comercial de US\$ 102,6 bilhões.

“Mas os embarques devem cair nos próximos meses e trimestres”, afirma Julian Evans-Pritchard, da Capital Economics, em um relatório. “Acreditamos que pode levar anos até que as exportações chinesas voltem aos níveis atuais.”

O superávit comercial da China disparou para um recorde de US\$ 992,2 bilhões em 2024, e suas exportações subiram 5,4%, ajudando a compensar o crescimento lento dentro do país, que ainda se recupera da crise no setor imobiliário e dos impactos prolongados da pandemia de Covid-19.



Contêineres são vistos no porto de Xangai em 13 de abril de 2025. A China informou, em 14 de abril, que as exportações dispararam 12,4% em relação ao ano anterior no mês passado Foto: AFP

Ao assumir como presidente dos EUA, Trump ordenou primeiro um aumento de 10% nas tarifas sobre importações chinesas. Depois, elevou esse percentual para 20%. Atualmente, a China enfrenta tarifas de 145% sobre a maioria de suas exportações para os EUA, segundo as revisões mais recentes da política comercial de Trump. Em resposta, a China impôs tarifas de 125% sobre produtos dos EUA e adotou outras medidas para atingir setores estratégicos, como restrições à exportação de minerais críticos usados na fabricação de alta tecnologia, como veículos elétricos.

A China teve um superávit comercial de US\$ 27,6 bilhões com os EUA em março, com um aumento de 4,5% nas exportações. De janeiro a março, o superávit com os EUA foi de US\$ 76,6 bilhões, mesmo com as exportações crescendo apenas 2,3% nos dois primeiros meses do ano.

“Importadores americanos experientes provavelmente anteciparam os aumentos tarifários previstos para abril em diante e adiantaram suas compras”, afirma o ING Economics em um relatório, mas

essa tendência deve diminuir à medida que os importadores forem esgotando seus estoques e aguardando os desdobramentos da política comercial imprevisível dos EUA. “Como resultado, é provável que o comércio direto entre EUA e China despense a partir de abril.”

Impactos das tarifas

Os dados comerciais já mostram alguns impactos das tarifas mais altas: as exportações de produtos de menor valor agregado, como calçados e roupas, caíram, enquanto os embarques de chips de computador, eletrodomésticos e veículos dispararam. Os principais produtos exportados pela China nos primeiros três meses do ano foram máquinas eletrônicas — uma categoria ampla que inclui smartphones e laptops — e produtos de alta tecnologia, segundo o relatório.

Os dados alfandegários mostraram que as exportações totais da segunda maior economia do mundo cresceram 5,8% nos três primeiros meses do ano em relação ao mesmo período do ano anterior, enquanto as importações caíram 7%, resultando em um superávit comercial de US\$ 273 bilhões.

Na noite de sexta-feira, Trump isentou da nova tarifa a maioria dos bens relacionados à informática vindos da China, incluindo laptops, smartphones e os componentes necessários para fabricá-los — embora seu governo tenha dito que pretende anunciar medidas específicas nos próximos dias. Esses produtos representaram quase US\$ 174 bilhões em importações dos EUA oriundas da China no ano passado.

Ainda assim, as tarifas severas dos EUA sobre produtos chineses levantaram dúvidas sobre se os exportadores chineses poderão acabar desviando suas mercadorias para outros mercados estrangeiros, desistindo dos consumidores americanos devido ao fato de que as taxas de importação mais do que duplicaram.

Os maiores aumentos nas exportações em março foram para os vizinhos do Sudeste Asiático, que viram o valor em dólar das remessas da China crescer 8% em relação ao ano anterior. As exportações para a África subiram mais de 11%, e para a Índia, quase 14%.

“O céu não vai cair”

Um porta-voz da administração alfandegária, Lyu Daliang, disse que a China enfrenta uma “situação externa complexa e severa”, mas que “o céu não vai cair”. Ele destacou as opções diversificadas de exportação da China e o enorme mercado doméstico.

Questionado sobre a queda nas importações chinesas, ele disse a repórteres em Pequim que a China tem sido o segundo maior importador do mundo por 16 anos consecutivos, aumentando sua participação nas importações globais de cerca de 8% para 10,5%. “Atualmente e no futuro, o espaço de crescimento das importações da China é enorme, e o grande mercado chinês continuará sendo uma grande oportunidade para o mundo”, afirmou.

O presidente chinês, Xi Jinping, estava visitando o Vietnã nesta segunda-feira como parte de um giro regional que também o levará à Malásia e ao Camboja — uma oportunidade para reforçar os laços comerciais com outros países asiáticos que também enfrentam tarifas potencialmente altas. Na semana passada, porém, Trump adiou a implementação dessas tarifas por 90 dias. As exportações da China para o Vietnã saltaram quase 17% no mês passado em relação ao ano anterior, enquanto as importações caíram 2,7%.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/04/2025

CHINA SUSPENDE EXPORTAÇÃO DE MINERAIS USADOS NA FABRICAÇÃO DE CARROS, DRONES, ROBÔS E MÍSSEIS

Pequim suspendeu as exportações de certos minerais de terras raras e ímãs cruciais para as indústrias automotiva, de semicondutores e aeroespacial do mundo

Por Keith Bradsher (The New York Times)

A China suspendeu as exportações de uma ampla gama de minerais e ímãs essenciais, ameaçando sufocar o fornecimento de componentes essenciais para montadoras de automóveis, fabricantes aeroespaciais, empresas de semicondutores e empreiteiras militares em todo o mundo.

As remessas de ímãs, essenciais para a montagem de carros, drones, robôs e mísseis, foram interrompidas em muitos portos chineses enquanto o governo do país elabora um novo sistema regulatório. Uma vez implementado, o novo sistema poderá impedir permanentemente que os suprimentos cheguem a determinadas empresas, incluindo as empreiteiras militares americanas.

A repressão oficial faz parte da retaliação da China ao forte aumento das tarifas do presidente Trump, que começou em 2 de abril.

Em 4 de abril, o governo chinês ordenou restrições à exportação de seis metais pesados de terras raras, refinados inteiramente na China, bem como ímãs de terras raras, 90% dos quais são produzidos na China. Os metais e os ímãs especiais feitos com eles agora só podem ser enviados para fora da China com licenças especiais de exportação.



Uma mina de metais pesados de terras raras nos arredores de Longnan, China. A suspensão das exportações desses metais e ímãs pelo país é parte de sua retaliação ao forte aumento de tarifas imposto pelo presidente Trump Foto: Keith Bradsher/NYT

Mas a China começou a estabelecer um sistema para a emissão das licenças agora. Isso causou consternação entre os executivos do setor, pois o processo poderia se arrastar e os atuais suprimentos de minerais e produtos fora da China poderiam ficar escassos.

Se as fábricas de Detroit e de outros lugares ficarem sem os poderosos ímãs de terras raras, isso poderá impedi-las de montar carros e outros produtos com motores elétricos que exigem esses metais. As empresas variam muito no tamanho de seus estoques de emergência para essas contingências, portanto, é difícil prever o momento das interrupções na produção.

Os chamados metais pesados de terras raras abrangidos pela suspensão de exportação são usados em ímãs essenciais para muitos tipos de motores elétricos. Esses motores são componentes essenciais de carros elétricos, drones, robôs, mísseis e naves espaciais. Os carros movidos a gasolina também usam motores elétricos com ímãs de terras raras para tarefas essenciais como a direção.

Os metais também são usados em produtos químicos para a fabricação de motores a jato, lasers, faróis de automóveis e algumas velas de ignição. E esses metais raros são ingredientes vitais em capacitores, que são componentes elétricos dos chips de computador que alimentam servidores de inteligência artificial e smartphones.

Michael Silver, presidente e executivo-chefe da American Elements, uma fornecedora de produtos químicos com sede em Los Angeles, disse que sua empresa foi informada de que levaria 45 dias para que as licenças de exportação fossem emitidas e as exportações de metais e ímãs de terras raras fossem retomadas. Silver disse que sua empresa havia aumentado seu estoque no inverno passado, antecipando uma guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, e que poderia cumprir seus contratos existentes enquanto aguardava as licenças.



Uma planta em Changshu, China, onde produtos químicos contendo metais pesados de terras raras são usados. Os metais também são usados em produtos químicos para a fabricação de motores a jato, lasers, faróis de carros e certas velas de ignição Foto: Ryan Pyle/NYT

Daniel Pickard, presidente do comitê consultivo de minerais críticos do Escritório do Representante Comercial dos Estados Unidos e do Departamento de Comércio, expressou preocupação com a disponibilidade de terras raras.

“O controle ou a proibição da exportação pode ter efeitos graves nos EUA? Sim”, disse ele. Pickard, líder da prática de comércio internacional e segurança nacional do escritório de advocacia Buchanan Ingersoll & Rooney, disse que uma solução rápida para a questão das terras raras era necessária porque uma interrupção contínua das exportações poderia prejudicar a reputação da China como um fornecedor confiável.

Em uma possível complicação, o Ministério do Comércio da China, que emitiu as novas restrições de exportação em conjunto com a Administração Geral da Alfândega, impediu que as empresas chinesas fizessem qualquer negócio com uma lista cada vez maior de empresas americanas, especialmente empreiteiras militares.

Um líder americano do setor de mineração, James Litinsky, presidente executivo e diretor-executivo da MP Materials, disse que os suprimentos de terras raras para empreiteiras militares eram uma preocupação especial.

“Os drones e a robótica são amplamente considerados o futuro da guerra e, com base em tudo o que estamos vendo, os insumos essenciais para nossa futura cadeia de suprimentos estão fechados”, disse ele. A MP Materials é proprietária da única mina de terras raras dos Estados Unidos, a mina Mountain Pass, no deserto da Califórnia, perto da fronteira com Nevada, e espera iniciar a produção comercial de ímãs no Texas no final do ano para a General Motors e outros fabricantes.

Algumas empresas japonesas mantêm estoques de terras raras de mais de um ano, tendo sido prejudicadas em 2010, quando a China impôs um embargo de sete semanas às exportações de terras raras para o Japão durante uma disputa territorial.

Mas muitas empresas americanas mantêm pouco ou nenhum estoque porque não querem acumular dinheiro em estoques de materiais caros. Um dos metais sujeitos aos novos controles, o óxido de disprósio, é comercializado por US\$ 204 por quilo em Xangai, e muito mais fora da China.

Os ímãs de terras raras representam uma pequena parcela das exportações totais da China para os Estados Unidos e outros países. Portanto, a interrupção dos embarques causa uma dor econômica mínima na China, ao mesmo tempo em que pode causar grandes efeitos nos Estados Unidos e em outros países.

As autoridades alfandegárias chinesas estão bloqueando as exportações de metais pesados de terras raras e ímãs não apenas para os Estados Unidos, mas para qualquer país, inclusive Japão e Alemanha. A aplicação da nova exigência de licença de exportação, no entanto, tem sido desigual até o momento entre os diferentes portos chineses, disseram executivos do setor de terras raras.



A fábrica mais famosa de ímãs de terras raras da China é operada pela JL Mag Rare-Earth Company, cuja sede fica em Ganzhou Foto: Keith Bradsher/NYT

A maioria dos ímãs de terras raras, mas não todos, inclui terras raras pesadas, que são necessárias para evitar que os ímãs percam seu magnetismo em altas temperaturas ou em alguns campos elétricos. Alguns ímãs de terras raras são fabricados somente com terras raras leves e não estão sujeitos a restrições de exportação. As autoridades alfandegárias de alguns portos chineses estão tolerando a exportação de ímãs se eles tiverem apenas pequenos traços

de metais pesados de terras raras e se os ímãs não forem para os Estados Unidos.

No entanto, as autoridades de outros portos chineses estão adotando uma postura mais rigorosa, exigindo que os exportadores façam testes para provar que qualquer lote de ímãs não contém metais pesados de terras raras antes que os ímãs possam ser carregados em um navio para exportação.

As restrições de exportação chinesas começaram a entrar em vigor antes de o governo Trump anunciar, na noite de sexta-feira, 11, que isentaria muitos tipos de produtos eletrônicos de consumo da China de suas últimas tarifas. As exportações de ímãs continuam a ser bloqueadas neste fim de semana, segundo cinco executivos do setor de terras raras.

Como a maioria dos produtos da China, os ímãs também estão sujeitos às últimas tarifas do presidente Trump quando chegam aos portos americanos.

Até 2023, a China produzia 99% do suprimento mundial de metais pesados de terras raras, com uma pequena quantidade de produção proveniente de uma refinaria no Vietnã. Mas essa refinaria foi fechada no ano passado devido a uma disputa fiscal, deixando a China com o monopólio.

A China também produz 90% das quase 200 mil toneladas anuais de ímãs de terras raras, que são muito mais potentes do que os ímãs de ferro convencionais. O Japão produz a maior parte do restante e a Alemanha também produz uma pequena quantidade, mas eles dependem da China para obter as matérias-primas.

O Ministério do Comércio da China não respondeu a um pedido de comentário.

Os depósitos mais ricos do mundo de terras raras pesadas estão em um pequeno vale arborizado nos arredores de Longnan, nas colinas de argila vermelha da província de Jiangxi, no centro-sul da China. E a maioria das refinarias e fábricas de ímãs da China está em Longnan ou nas proximidades e em Ganzhou, uma cidade a cerca de 80 milhas (128,75 km) de distância. As minas no vale enviam o minério para as refinarias em Longnan, que removem os contaminantes e enviam as terras raras para as fábricas de ímãs em Ganzhou.

A fábrica mais famosa da China para esses ímãs é operada pela JL Mag Rare-Earth Company, cuja sede fica em Ganzhou.

A fábrica fornece aos dois maiores produtores de carros elétricos do mundo, a Tesla e a BYD da China, os ímãs que alimentam seus carros, disseram executivos do setor de terras raras. A BYD afirmou que compra da JL Mag alguns dos mais recentes e poderosos ímãs do mundo, com força magnética 15 vezes maior por polegada cúbica de volume do que um ímã de ferro convencional.

Xi Jinping, líder máximo da China, fez uma visita de inspeção especial à fábrica da JL Mag em Ganzhou em 2019, durante o aumento das tensões comerciais no primeiro mandato de Trump. A viagem foi interpretada como um indício de que a China estava pronta para usar seu controle sobre os materiais para interromper as cadeias de suprimentos americanas, uma medida que não tomou na época, mas que está tomando agora.



Uma fábrica de ímãs de terras raras em Ganzhou. A China produz 90% das quase 200 mil toneladas anuais de ímãs de terras raras do mundo, que são muito mais potentes do que os ímãs de ferro convencionais Foto: Keith Bradsher/NYT

A China interrompeu a mineração de terras raras pesadas perto de Longnan há alguns anos porque estava causando uma grave poluição química.

Na sexta-feira, no local de uma mina perto de Longnan, um gerador a diesel estava zumbindo e líquidos borbulhavam através de tubos de plástico, indicando que pelo menos algumas operações de mineração provavelmente haviam sido retomadas. A mineração de terras raras pesadas é feita despejando produtos químicos fortes em buracos cavados no topo de uma encosta. Os produtos químicos dissolvem o minério e saem pela base da colina, onde podem ser bombeados para poços próximos para o processamento inicial.

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

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 14/04/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

CHANCAY, O PORTO COM PROJETO AUSPICIOSO, MAS COM INÍCIO DE OPERAÇÃO CHEIO DE DESAFIOS

Exportar para a Ásia por meio do novo porto do Peru ainda é inviável pelos altos fretes, trâmites aduaneiros e, principalmente, pela falta de estrutura rodoviária e ferroviária para transpor a Cordilheira dos Andes

Por *Guilherme Meirelles, Para o Valor*



O complexo portuário de Chancay, 60 quilômetros ao norte de Lima (Peru) — Foto: Cosco/Divulgação

Inaugurado em novembro de 2024 pelo líder chinês Xi Jinping sob os auspícios do programa Nova Rota da Seda, o complexo portuário de Chancay, 60 quilômetros ao norte de Lima (Peru), foi saudado com entusiasmo por setores do empresariado nacional por encurtar o trajeto marítimo pelo Oceano Pacífico em direção à Ásia em dez dias, se comparado às saídas dos portos brasileiros pelo Oceano Atlântico. Mas, passado o frisson inicial, o impacto tanto do porto de Chancay

como dos demais portos do Pacífico é nulo tanto na entrada como na saída de mercadorias brasileiras (commodities e bens industrializados) em razão dos altos fretes, dos trâmites aduaneiros e, principalmente, das dificuldades e da falta de estrutura rodoviária e ferroviária para transpor a Cordilheira dos Andes.

Fruto de um investimento de US\$ 3,5 bilhões da estatal chinesa Cosco Shipping, Chancay ocupa uma área de 280 hectares e, quando finalizado, terá quatro berços para cargas a granel, carga geral e carga rolante, 11 berços para contêineres e seis quilômetros de cais. É o único porto do continente com capacidade para receber cargueiros de 18 mil a 24 mil contêineres (TEUs, medida padrão de um contêiner) em plena carga. Um navio partindo de Chancay alcança o porto de Xangai entre 20 e 30 dias; pelo porto de Santos, o mesmo trajeto, dobrando o cabo da Boa Esperança, pode demorar até 45 dias, conforme as condições climáticas.

Mesmo tendo a China como principal cliente, o agro não se mostra animado. “Não há nenhuma movimentação de soja pelos portos do Chile e do Peru. A soja é um produto de baixo valor agregado. Teria de haver uma ferrovia até Chancay. Nossas carretas de nove eixos transportam até 55 toneladas, enquanto o limite nas cordilheiras é de 27 toneladas por veículo”, diz Luiz Pedro Bier, presidente da Aprosoja-MT. “Há ainda o gargalo aduaneiro. É preciso uma integração para desburocratizar as aduanas nos países vizinhos e no Chile.”

Com objetivo de integrar as economias do continente, o governo federal lançou, em 2023, o programa Rotas de Integração Sul-Americana, que estabelece cinco rotas prioritárias em conjunto com os governos de todos os países do continente, em um investimento previsto de US\$ 10 bilhões. Em um primeiro momento, as rotas com mais afinidade ao acesso pelo Pacífico via região Norte são as rotas 2 (Amazônica) e 3 (Quadrante Rondon). Na Rota 2, já estão em andamento as obras de dragagem do rio Solimões até a fronteira com o Peru e a modernização da aduana alfandegária em Tabatinga (AM), na Tríplice Fronteira (BR-PE-COL). Pela Rota 3, o programa prevê obras nas rodovias BR-264 e BR-317, que seriam canais de acesso pelo Acre ao Peru. “O objetivo é potencializar a Zona Franca de Manaus no comércio com países vizinhos, e não necessariamente que os produtos sigam direto até Chancay. Em um primeiro momento, as obras vão favorecer a bioeconomia”, afirma João Villaverde, secretário de Articulação Institucional do Ministério do Planejamento e Orçamento.

Para Augusto Cesar Barreto Rocha, diretor da comissão de logística do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam), o programa de rotas é positivo quando se fala em integração, mas insuficiente para atender às necessidades da Zona Franca de Manaus. “A dragagem do Solimões é para a fluidez do fluxo de barcas. Tanto no lado brasileiro como no peruano, é um rio muito sinuoso, e depois haveria necessidade de transbordo para chegar aos portos do Pacífico, o que compromete a segurança das cargas.” Rocha põe ainda em dúvida as vantagens competitivas de Chancay. “O tempo que se ganha no trajeto marítimo seria compensado pelos transbordos, armazenamento, fiscalização policial, documentação aduaneira, intempéries climáticas e condição precária da infraestrutura.” O ideal, segundo ele, seria o asfaltamento da BR-319 (Manaus-Porto Velho), hoje praticamente intransitável em um trecho de 400 quilômetros.



“O tempo que se ganha no trajeto marítimo seria compensado pelos transbordos, armazenamento, fiscalização policial, documentação aduaneira, intempéries climáticas e condição precária da infraestrutura”, diz Augusto Cesar Barreto Rocha, diretor da comissão de logística do Cieam, sobre o embarque de mercadorias por Chancay — Foto: Divulgação/Divulgação

“Há anos se buscam soluções modais para o acesso ao Pacífico, mas os fretes inviabilizam”, afirma Olivier Girard, CEO da consultoria Macroinfra. Nos últimos anos, houve o esboço de dois projetos ligando por modal ferroviário o Brasil e o Peru. O primeiro seria a Ferrovia Transoceânica, conectando os portos de Açu (RJ) e Callao (Peru), em um trajeto de quase 17 mil quilômetros. O projeto nunca saiu do papel. “Tanto na região de Pucallpa (Peru) como no lado brasileiro, no Acre, há reservas ambientais intocáveis”, diz Girard. No governo Bolsonaro, houve a proposta de uma ferrovia ligando os portos de Santos e Ilo (Peru), passando pela Bolívia. A ideia foi descartada pelo governo Lula e substituída pelo programa de integração de rotas.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/04/2025

MEDIDAS PARA ENFRENTAR O CAOS LOGÍSTICO NO SETOR PORTUÁRIO

Iniciativas incluem leilões de 42 empreendimentos entre este e o próximo ano, com investimentos de R\$ 22,86 bilhões

Por Carmen Nery, Para o Valor



Porto de Santos (SP) — Foto: Alphamar /Divulgação

A revisão da Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013) e uma oferta recorde de novos arrendamentos podem contribuir para pôr fim ao caos logístico evidenciado em 2024 no setor portuário. Além de oito terminais licitados no ano passado, a previsão é que sejam leiloados mais 42 empreendimentos, somando R\$ 22,86 bilhões de investimentos. Serão 16 arrendamentos e cinco concessões em 2025 (R\$ 19,75 bilhões) e 20 arrendamentos e uma concessão em 2026 (R\$ 3,1 bilhões).

“Tivemos um ano excepcional, com movimentação portuária atingindo 1,32 bilhão de toneladas, a maior da história, com alta de 1,18%. Estamos acelerando a carteira, em que 33% dos leilões são para atender ao agronegócio com grande parcela nos portos do Arco Norte, que já respondem por 25% das exportações. De terminais de contêineres, serão quatro arrendamentos em vários portos e um grande TUP [terminal de uso privado] em Santos”, destaca Silvio Serafim Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos (MPor).



“Tivemos um ano excepcional, com movimentação portuária atingindo 1,32 bilhão de toneladas, a maior da história, com alta de 1,18%”, disse Silvio Serafim Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos — Foto: Vosmar Rosa/Divulgação

O mais aguardado é o Tecon Santos 10, quarto e maior terminal de contêineres do porto de Santos e da América do Sul, com capacidade de até 3,5 milhões de TEUs (medida de um contêiner de 20 pés) e investimentos de R\$ 5,64 bilhões. A minuta de edital já passou por consulta e audiências públicas e, após

incorporar as contribuições pertinentes, será encaminhada ao Tribunal de Contas da União (TCU). “A previsão é publicar o edital em 10 de setembro e realizar o leilão em 10 de dezembro. Será o maior leilão portuário do Brasil, que passará da 46ª para a 15ª posição em movimentação de contêineres”, diz Alex Ávila, secretário nacional de Portos.

Já a revisão da Lei nº 12.815/2013 visa destravar investimentos. A principal proposta é o PL nº 733/2025, que resultou de trabalhos de comissão de juristas. “O PL aproxima-se de conceitos da lei anterior de 1993 (Lei nº 8.630/1993), que modernizou o setor, com maior flexibilidade nos licenciamentos e nas relações laborais”, diz Mário Povia, diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI).

Em 2024, a movimentação de contêineres cresceu 20%, somando 13,9 milhões de TEUs, e ficou claro que a infraestrutura portuária não está preparada para uma forte expansão econômica, como a alta de 3,4% do Produto Interno Bruto (PIB). A paralisação do porto de Itajaí e o fechamento de berços da Portonave, em Navegantes (SC), e da BTP, em Santos (SP), contribuíram para esgotar a capacidade de diversos terminais.



Estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) aponta que, dos 5.663 embarques de contêineres programados em 2024, 3.219 tiveram atraso e 1.167 foram cancelados. Wagner Cardoso, superintendente de Infraestrutura da CNI, diz que, com a deficiência de infraestrutura e aumento da participação dos armadores nos terminais, as empresas usuárias têm sofrido com falta de espaço nos portos, omissão de embarque (cancelamento), rolagem de carga (transferência para outro navio em data diferente), supressão de escala (salto de um porto), sobre-estadias e cobranças indevidas.

Eduardo Heron Santos, diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), explica que o navio atrasa por problemas nos terminais ou fatores externos, como a estiagem no Canal do Panamá e os ataques dos rebeldes houthis na Ásia. Os pátios dos terminais ficam cheios, e o exportador tem de colocar a carga numa retroárea. “Em 2024, a exportação de café cresceu 28%, para 50,5 milhões de sacas, mas ficou para trás 1,8 milhão de sacas em 5,3 mil contêineres parados, aguardando embarque. Pagamos R\$ 51 milhões só em taxas adicionais de armazenagem”, lamenta Santos.

Roberto Teller, diretor de operações da Movecta, diz que os operadores logísticos dos portos secos tiveram alta extraordinária na demanda por armazenagem. Isso ocorreu devido ao esgotamento de terminais, como o da Santos Brasil, responsável por 15% do total movimentado em contêineres.

“O ano de 2024 foi desafiador na costa leste do continente, com as paralisações. Crescemos 27%, investimos R\$ 700 milhões, ampliando a capacidade para 2,3 milhões de TEUs, mas usamos tudo, pois absorvemos cargas de Itajaí, BTP e Navegantes. Neste ano vamos investir mais R\$ 700 milhões para atingir 2,6 milhões de TEUs e antecipamos para 2026 o aumento para 3 milhões de TEUs”, informa Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil.

Segundo a CNI, Paranaguá (PR) liderou o ranking de problemas, com 538 atrasos, 133 omissões e 46 cancelamentos de embarque. “O porto é prejudicado quando há alterações nas escalas”, justifica Gabriel Vieira, diretor de operações do Porto de Paranaguá.

Claudio Loureiro, diretor-executivo do Centronave, assegura que não há embate entre armadores e usuários, pois ambos entendem que são afetados pela deficiência de infraestrutura: faltam terminais e profundidade dos portos para receber navios maiores. “Os armadores têm uma perda anual de carga potencial de 500 mil TEUs, ou US\$ 1 bilhão. Para o comércio exterior brasileiro, as perdas são de US\$ 6,4 bilhões nas exportações e US\$ 14,2 bilhões em importações”, alerta Loureiro.

Não falta apetite dos investidores, especialmente armadores. A APM Terminals, braço de terminais da Maersk, tem investido no Brasil em terminais de contêineres greenfield (novos) – Suape (PE), Itapoá (SC), BTP –, embora não descarte aquisições. “Investimos em aumento de capacidade, e a maior oportunidade é o Tecon Santos 10. Sem investimentos, o Brasil perde a oportunidade de atrair até 4 milhões de TEUs a mais de cargas do continente para portos concentradores no país”, diz Leonardo Levy, diretor de investimento da empresa para as Américas.

Para Patrício Jr, diretor de investimentos da Terminal Investment Limited (TIL) – braço de terminais da MSC –, os problemas são consequência da falta de planejamento. “O Tecon Santos 10 vai resolver os problemas atuais, mas só daqui a seis anos. Já deveríamos estar pensando no próximo terminal”, diz. Anderson Pomini, diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, destaca que, além do Tecon Santos 10 e da ampliação dos acessos – Túnel Santos-Guarujá e dois viadutos –, com R\$ 20 bilhões de investimentos, a APS já desenvolve uma nova poligonal com mais 13 milhões de metros quadrados. “Hoje temos 7,8 milhões de metros quadrados. Em abril, será publicada a nova poligonal, totalizando 20 milhões de metros quadrados. Com o crescimento de 20% ao ano, o Tecon Santos 10 e os novos acessos já chegam com atraso.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025

LICITAÇÕES DE HIDROVIAS COMEÇAM EM 2025

Primeira hidrovia a ser ofertada é a do rio Paraguai. A previsão é que outras cinco sejam leiloadas até o fim de 2026

Por Simone Goldberg, Para o Valor



Comboio no Tapajós, rio incluído no Programa Geral de Outorga — Foto: Divulgação/Divulgação

O plano de aumentar o potencial hidroviário do Brasil, com perspectiva de baratear o custo logístico, sairá do papel em 2025. Nota técnica da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), de 2024, indica que, para o transporte de commodities, o frete hidroviário unitário (por tonelada) é cerca de metade do valor do modal ferroviário e 25% do rodoviário. A primeira hidrovia a ser licitada, dentro do Programa Geral de Outorgas (PGO), de 2023, do governo federal, será a

do rio Paraguai – o tramo sul, com 600 quilômetros de Corumbá (MS) à foz do rio Apa (no município de Porto Murtinho) –, cujo edital está previsto para o segundo semestre deste ano.

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), o investimento nessa concessão, nos primeiros cinco anos, é estimado em R\$ 63,8 milhões, com expectativa de elevar a movimentação de cargas de 8 milhões para 15 milhões de toneladas até 2030. O concessionário tem obrigações como dragagem, derrocagem, sinalização, monitoramento, entre outras, para tornar rios navegáveis em hidrovias de fato e de forma mais permanente.

A previsão de leiloar a segunda hidrovia, a do rio Madeira, é 2026. A extensão de 1.075 quilômetros entre Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM) envolve investimentos de R\$ 109 milhões até o quarto ano do contrato e a projeção é transportar 13 milhões de toneladas no início da operação, com perspectiva de chegar a 21 milhões.

Antes desse leilão, o governo fará investimentos de R\$ 561,3 milhões para reforçar a infraestrutura e garantir a viabilidade do projeto. Além das hidrovias dos rios Paraguai e Madeira, outras quatro estão na lista de prioridades do PGO: Tapajós e Tocantins, cujo modelo está a cargo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Barra Norte (Amazonas) e Lagoa Mirim (Rio Grande do Sul). Espera-se que todas sejam leiloadas até o fim de 2026.

O superintendente de área de soluções em infraestrutura do BNDES, Ian Guerriero, diz que há uma lógica comum para as concessões hidroviárias, mas por conta de necessidades específicas de investimento, cada uma terá uma equação própria para definir sua tarifa. “Esse valor precisa ser suficiente para viabilizar investimentos, mas sem comprometer a competitividade”, observa Guerriero. O BNDES, ressalta o executivo, vai financiar interessados em investir nas hidrovias a serem licitadas.

No caso da hidrovia do rio Paraguai, por exemplo, a tarifa, que pode ser um critério para o certame, está em R\$ 1,27 por tonelada. Mas isso pode mudar, assim como o critério para o leilão. Em abril, haverá outra audiência pública sobre essa concessão. Embarcações de pequeno porte, pesqueiras e de passageiros não pagarão tarifa.

O presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação (Fenavega), Raimundo Holanda Cavalcante Filho, vê as empresas que atuam em navegação fluvial como potenciais candidatas a adquirir concessões hidroviárias, uma vez que sofrem diretamente os impactos das condições de navegabilidade e infraestrutura. “Mas o interesse se estende a operadores de outros modais, pois o aprimoramento do transporte fluvial fortalece toda a cadeia logística”, avalia.

O modelo de concessão, ressalta Pedro Souza, sócio da Bip Consultoria, será determinante para definir quais grupos terão maior vantagem competitiva e como será a concorrência entre os diferentes perfis de investidores. “O interesse dependerá essencialmente da modelagem, das condições regulatórias e da atratividade do risco-retorno”, diz. Nos últimos anos, acrescenta, o Brasil tem sido atraente para investimentos privados em ferrovias e portos, “o que indica um potencial elevado de adesão também ao modal hidroviário”.

A Hidrovias do Brasil, empresa de transporte fluvial, já opera em dois rios incluídos no PGO: Tapajós, no Corredor Norte, e na hidrovia Paraguai-Paraná. As concessões hidroviárias, aponta Fábio Schettino, CEO da companhia, são uma grande oportunidade para garantir a navegabilidade dos rios brasileiros. “A cobrança de uma tarifa que seja competitiva e permita a realização dos investimentos necessários para tornar as hidrovias mais previsíveis, eficientes, seguras e de baixo custo terá nosso apoio”, afirma.



As concessões hidroviárias, aponta Fábio Schettino, CEO da Hidrovias do Brasil, são uma grande oportunidade para garantir a navegabilidade dos rios brasileiros — Foto: GLADSTONE CAMPOS/Divulgação

No ano passado, os problemas climáticos afetaram as operações da empresa. A movimentação de carga no Corredor Norte foi de 6,6 milhões de toneladas, entre grãos e fertilizantes, um volume 11% menor do que em 2023. Já no Corredor Sul, a queda foi de 33%, com o volume de 2024 chegando a quatro milhões de

toneladas de minério de ferro, grãos e fertilizantes.

A eficiência do transporte aquaviário para o transporte de grandes quantidades de mercadorias, especialmente produtos de baixo valor agregado, pode beneficiar diretamente produtores e tradings com a redução do custo logístico, destaca Marina Anselmo Schneider, advogada especializada em infraestrutura e sócia do escritório Mattos Filho. “Os riscos mais relevantes no Brasil são os hidrológicos, que podem afetar de forma relevante a capacidade da hidrovia, e a regulação, que é nova e pouco testada”, diz ela.

A seca na Amazônia em 2024, por exemplo, aumentou o custo logístico na região e levou o governo a contratar obras de dragagem e manutenção nos rios Amazonas e Solimões, além de fazer intervenções no rio Madeira. “Essa infraestrutura é essencial tanto para o transporte de passageiros quanto para o escoamento de grãos, como soja e milho, além do transporte de combustíveis”, informa o Ministério de Portos e Aeroportos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025

A REDESCOBERTA DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

A navegação de cabotagem já representa 12% de tudo que é transportado no país

Por Luiz Maciel, Para o Valor

Com 8 mil quilômetros de litoral e 60% da população concentrada na faixa a 20 quilômetros da costa, o Brasil reúne as condições naturais para usar intensamente a navegação de cabotagem. O transporte marítimo, porém, assim como o ferroviário, passou meio século relegado a um segundo plano, enquanto as rodovias assumiam um papel cada vez mais relevante. A boa notícia é que a cabotagem, nos últimos anos, está vivendo um momento de redescoberta e já representa 12% de tudo que é transportado no país.

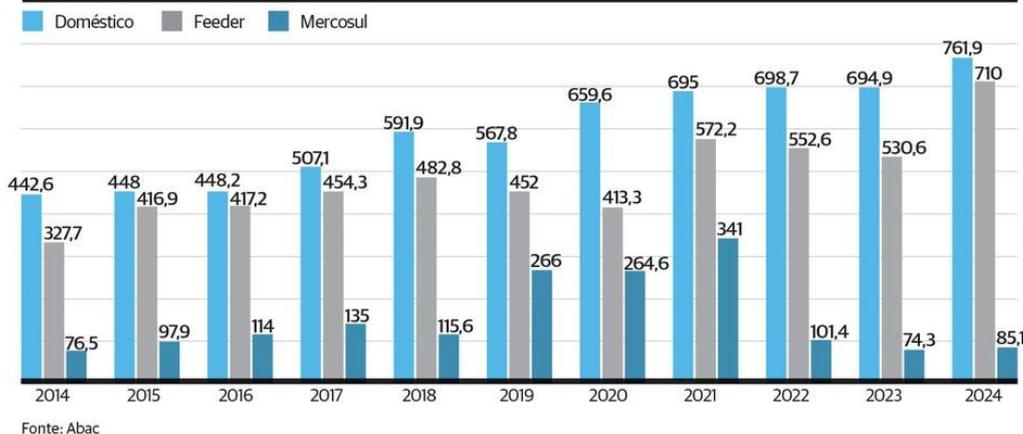
Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a movimentação portuária, considerando todo tipo de carga, subiu de 969 milhões de toneladas em 2014 para 1,32 bilhão no

ano passado. O maior crescimento relativo foi no transporte das mercadorias mais valiosas, acomodadas em contêineres, passando de 846,8 mil unidades distribuídas em 2014 para 1,55 milhão em 2024. “Depois de uma pequena retração em 2022 e 2023, por causa da pandemia, já retomamos o crescimento de cerca de 10% ao ano. E tudo indica que vamos continuar nesse ritmo nos próximos anos”, prevê Luis Fernando Resano, vice-presidente-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

Rodrigo Cuesta, diretor financeiro e de novos negócios da Norsul, nota que o avanço da movimentação containerizada se deve à evolução do comércio internacional e à busca de alternativas de transporte mais sustentáveis. “Ainda há poucas embarcações dedicadas a esse segmento da cabotagem, assim como faltam investimentos em infraestrutura e tecnologia para uma integração logística mais eficiente. Mas tem havido progressos importantes, como a nova lei da BR do Mar, que flexibilizou o afretamento de embarcações estrangeiras pelas empresas brasileiras de navegação”, afirma. Outra medida positiva, na opinião dele, são as concessões e arrendamentos de terminais portuários para as parcerias público-privadas (PPPs), que têm ampliado e modernizado as instalações existentes.

EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE DE CONTÊINERES NO BRASIL

Em milhares de TEUs



— Foto: Arte/Valor

Embora ainda não tenha sido regulamentada, a BR do Mar, aprovada em 2022, já desarmou o grande entrave que existia para o aumento da frota brasileira de cabotagem. “As mudanças na lei 9.432/1997 possibilitaram o afretamento gradativo de embarcações estrangeiras a casco nu sem comprovação de tonelagem brasileira, desde que atuem aqui com a nossa bandeira. Com isso, uma dezena de embarcações já foi incorporada à nossa frota mercante e outras continuarão a vir”, explica Camilla Werneck, do escritório Castro Barros Advogados. “A BR do Mar trouxe mais concorrência ao setor e fez o custo do transporte marítimo baixar”, acrescenta Resano, da Abac.

Luiza Bublitz, presidente da Aliança Navegação, diz que as vantagens econômicas e de sustentabilidade do transporte de cabotagem finalmente

começam a ser entendidas pelos operadores logísticos, o que indica haver ainda muito espaço para o crescimento do setor. “Um navio com três mil contêineres leva a carga de três mil caminhões, ou seja, emite muito menos gases de efeito estufa. Além disso, a cabotagem é 15% mais econômica do que o transporte rodoviário em longas distâncias”, compara.



“A cabotagem é 15% mais econômica do que o transporte rodoviário em longas distâncias”, afirma Luiza Bublitz, presidente da Aliança Navegação — Foto: Divulgação

Outra vantagem da cabotagem é a segurança, observa Marcus Voloch, vice-presidente da Log-In Logística Intermodal. “Trabalhamos com vários modais de transporte e posso garantir que nenhum outro é tão seguro. Alguns anos atrás, uma carga com aparelhos de ar-condicionado que transportávamos por ferrovia para o Nordeste, por exemplo, foi saqueada com o trem em movimento. Os bandidos usaram maçaricos para arrombar os contêineres. Isso não aconteceria dentro de um navio. E os caminhões estão ainda mais sujeitos a acidentes e saques. Devem ser usados em trajetos menores, na última milha”, afirma.

Um problema que ainda atrapalha o desenvolvimento da cabotagem é a falta de tripulantes. “Poderíamos crescer ainda mais se a formação de profissionais mercantes não fosse tão restrita. A Marinha é a única formadora e prepara muito poucos por ano. Com isso, o jeito é contratar os que já existem atuando em outras companhias, inflacionando o mercado”, afirma Voloch.

De fato, o cargo de entrada na marinha mercante, que é o de segundo oficial náutico ou de máquina, ganha entre R\$ 10 mil e R\$ 15 mil por mês, segundo Resano, da Abac – um comandante, posto a que se chega com pelo menos 15 anos de experiência, chega a receber R\$ 40 mil. “Temos mais de 200 vagas em aberto e a Marinha só formou cem desses profissionais no ano passado. Além disso, a formação exige curso universitário e leva três anos. Contratar profissionais estrangeiros poderia ser uma saída, se não fossem poucos os que estão disponíveis”, detalha Resano.

Outra dificuldade para a expansão brasileira no comércio marítimo é o baixo calado de vários de nossos portos. O terminal de Santos, que é o maior da América Latina e ponto de embarque e desembarque de 28% dos contêineres que transitam pelo país, poderia ser ainda mais importante se sua profundidade não fosse de apenas 15 metros, insuficiente para receber as gigantescas embarcações chinesas com capacidade para 24 mil contêineres, por exemplo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025

USO DA IA TEM AJUDADO EMPRESAS DE LOGÍSTICA A FAZER A DIFERENÇA NO MERCADO

Para melhorar a experiência do cliente e reduzir custos, prestadores de serviços investem em inteligência artificial

Por Inaldo Cristoni, Para o Valor

Uso da IA tem ajudado empresas de logística a fazer a diferença no mercado — Foto: Arte/Valor

Os prestadores de serviços de logística estão investindo em inteligência artificial (IA) convictos de que a pronta disponibilidade de informações precisas e no exato momento das operações faz a diferença no mercado, e não mais apenas movimentar cargas de forma eficiente. Frente ao desafio de aumentar a capacidade de atendimento e de melhorar a experiência dos clientes, eles apostam em algoritmos que apoiam a tomada de decisões a partir da análise preditiva das movimentações em toda a cadeia logística, reduzindo a interferência humana em processos mais críticos.



A Log-In Logística Integrada, que tem na navegação um dos pilares de seus negócios, pretende ativar no próximo ano uma nova plataforma de IA, que ampliará o acesso dos clientes a informações relativas aos serviços prestados e que vai permitir o monitoramento preciso para garantir a eficiência na operação. “Já desenhamos os protótipos das telas, definimos os modelos preditivos e as informações que serão inseridas. Ainda estamos estudando os parceiros para o desenvolvimento da plataforma”, revela Rafael d’Assunção, diretor de atendimento da companhia.



No Terminal de Vila Velha (ES), administrado pela Log-In, os clientes se comunicam com o sistema alfandegário por plataforma digital — Foto: Divulgação

Desde 2021, os clientes do segmento de navegação têm acesso a uma plataforma digital que permite fazer reserva de espaço para envio de mercadorias, rastrear cargas e enviar toda a documentação e, no caso do Terminal de Vila Velha (ES), que a empresa administra, fazer a comunicação com o sistema alfandegário. O objetivo, agora, é promover a integração das duas plataformas, unificando a base de informações que estarão disponíveis para consulta.

O resultado esperado é a maior previsibilidade das operações, fundamental no cenário atual de congestionamento dos terminais portuários por conta do aumento da volumetria de cargas. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a movimentação portuária bateu recorde no ano passado: 1,32 bilhão de toneladas, com alta de 1,23% em relação a 2023. Os portos públicos movimentaram 474,4 milhões de toneladas, enquanto o volume dos terminais autorizados foi de 847,7 milhões de toneladas.

Já o projeto de IA da Jadlog consiste em otimizar a operação de transporte de mercadorias, o que inclui as etapas de coleta, transferências entre os seus centros de recepção e a chamada última milha (entrega ao consumidor final). A empresa, que opera no ramo de cargas expressas fracionadas no modal rodoviário e tem o comércio eletrônico como principal fonte de seus negócios, se inspirou na iniciativa adotada na Europa pela rede de entregas de encomendas internacionais Geopost, da França, que adquiriu a Jadlog em 2021.

A implantação deve ser concluída no segundo semestre, conforme projeção de Bruno Tortorello, CEO da Jadlog. “Estamos em processo de alimentação da base de dados sobre a movimentação das encomendas”, explica. O gerenciamento de rotas tende a ser mais dinâmico, ao contrário do processo atual de roteirização, que tem apenas 20% de variação nos seus parâmetros em função da demanda e da região de entrega. A expectativa é de reduzir de 10% a 20% o custo por quilo e por quilômetro da encomenda transportada.

Na BBM Logística, que projeta fazer 25 milhões de entregas neste ano, a IA está sendo implementada gradualmente, tanto para aumentar o nível de segurança como para obter ganhos de produtividade na operação. Alguns pilotos com o uso de algoritmos em aplicações críticas estão em andamento, como parte do investimento de 2% da receita líquida anual em tecnologia. A projeção, contudo, é de que a ferramenta seja utilizada para monitorar 80% dos processos da companhia no período de três anos.

Entre os desafios para atingir a meta, Agapito Sobrinho, presidente da BBM Logística, enumera o alto custo de desenvolvimento. “Não tem nada com maturidade suficiente para garantir o retorno do investimento”, afirma. Outro ponto crítico diz respeito à digitalização da cadeia logística, considerada ainda incipiente. Para se ter ideia, parte da frota de cinco mil veículos utilizada pela empresa, o que inclui a de parceiros, não dispõe de tecnologia embarcada para o rastreamento das operações por IA.

Já a Loggi, informa Alexandre Felix, vice-presidente de operações da empresa, contabiliza os resultados do uso da IA para otimização da última milha em uma de suas agências na cidade de São Paulo. Na expedição, por exemplo, o número de pacotes processados diariamente subiu de 7 mil para 20 mil. As entregas ficaram mais rápidas porque os algoritmos fazem combinações de rotas mais curtas (houve uma redução de mais de 1,67 mil quilômetros na distância percorrida em nível nacional nos últimos 12 meses), que são alteradas a cada dia conforme a demanda e a oferta. Dessa forma, o tempo de entrega passou a ser 10% menor, os custos (sobretudo com combustível, principal

item da inflação na logística) caíram 12%, em média, e o ganho de eficiência na operação foi da ordem de 280%.



Alexandre Felix, da Loggi, contabiliza os resultados do uso da IA para otimização da última milha em uma de suas agências em São Paulo: na expedição, o número de pacotes processados diariamente subiu de 7 mil para 20 mil — Foto: André Valentim/Divulgação

A experiência, iniciada em 2024, será replicada para outras agências da Loggi no país a partir deste ano. Com cobertura em cerca de quatro mil cidades, a empresa, que atende os principais sites de comércio eletrônico, planeja ampliar o escopo de aplicação da IA para os centros de transferências dos produtos. “Cada item que coletamos nos embarcadores ou clientes tem prazo de entrega diferente. A ideia é organizar melhor os embarques de forma a racionalizar o custo operacional”, explica o vice-presidente de operações da Loggi. A nova etapa do projeto já está em andamento no site em Cajamar (SP), de 45 mil metros quadrados, que tem capacidade para processar em torno de 500 mil pacotes por dia e supre a região Sudeste, responsável por 60% da demanda da Loggi.

A Multilog tem investido em tecnologias de realidade virtual, aumentada nos processos de armazém. A aplicação, que se iniciou com a vistoria remota de mercadorias em unidades alfandegadas, em parceria com a Receita Federal, avançou para o inventário de estoque, permitindo a visualização em tempo real da localização, das condições e da temperatura das cargas. Um dos benefícios proporcionados foi a validação mais precisa de cada etapa operacional.

A adoção das duas tecnologias potencializou o conceito de gêmeos digitais, que consiste na replicação das operações físicas em um ambiente virtual. Dessa forma, cada atividade realizada nos armazéns e centros de distribuição pode ser gerenciada digitalmente, explica Leonardo Moura, gerente de tecnologia da informação da Multilog. “Unimos o melhor dos mundos físico e virtual para garantir maior controle e segurança em toda a cadeia logística”, ressalta.

Os investimentos na tecnologia de gêmeos digitais, que está associada ao conceito de metaverso, se somam aos aportes realizados pela empresa em IA e no fortalecimento do processo de automação de suas áreas, que reduziu significativamente o trabalho manual, aprimorou os mecanismos de integração entre as suas plataformas e a dos clientes, contribuiu para gerar insights valiosos e agilizou a tomada de decisões.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/04/2025

A VERSATILIDADE DAS STARTUPS INCREMENTA A PRODUTIVIDADE NO COMPLEXO SETOR DE LOGÍSTICA

Empresas de logística apostam em inovação para cortar custos e reduzir tempo de entrega de produtos

Por Martha Funke, Para o Valor

A busca por mais produtividade no complexo setor de logística está impulsionando a demanda por inovação e tecnologia. O terreno é fértil para startups. A Liga Ventures registra 318 logtechs, voltadas principalmente para a gestão de entregas, gestão de frotas e inteligência de dados.

Em 2024, o maior aporte do setor foi para a goFlux, US\$ 6 milhões, em rodada liderada pela Capria Ventures. “A melhoria da produtividade com digitalização ainda não ocorreu de fato no Brasil”, diz Rodrigo Gonçalves, CEO da goFlux. Sua meta é conectar empresas e transportadoras de forma online a partir da negociação do frete, com uso de inteligência artificial (IA) — inclusive com copiloto



baseado em IA generativa — para decisões como o momento de contratação com o valor mais favorável.

A abordagem voltada a dados gerou novos serviços. Um deles envolve cálculo de emissões de carbono, feito a partir de adaptação do protocolo GHG pela Fundação Getulio Vargas (FGV). No campo financeiro, a goFlux anunciou, no ano passado, a criação de um fundo de recebíveis (Fdic) em parceria com a Opea e a Brave Asset para viabilizar a antecipação de recebíveis de transportadoras. Domínio de dados e IA ajudam na análise de crédito. O patrimônio do fundo, de R\$ 30 milhões, deve ser ampliado para R\$ 45 milhões.

GRANDES NÚMEROS

318

logtechs mapeadas no Brasil

R\$ 30 milhões

foi o valor que a maior rodada alcançou (goFlux)

R\$ 125 milhões

de investimentos em 2024, 89% abaixo do ano anterior

22 rodadas

em 2024, ante 25 em 2023

AS CATEGORIAS MAIS ATRAENTES PARA O INVESTIDOR EM 2024

Marketplace de frentes (34% do montante), delivery on demand (32%) e gestão de frente (17%)

AS MAIORES CATEGORIAS

Gestão de entregas (38), gestão de frotas (36) e inteligência de dados (34)

Fonte: Liga Ventures

— Foto: Arte/Valor

Já a Estoca recebeu aporte de R\$ 32 milhões, liderado pela Astella, para seu processo automatizado de e-commerce, com integração nativa de plataformas de gerenciamento — de pedidos (OMS), armazenagem (WMS) e transporte (TMS). Também oferece serviços físicos de armazenamento, empacotamento, customização e entrega. O foco são clientes com vendas diretas e os investimentos miram IA para atuação preditiva em atrasos ou definição de preços, por exemplo. “A velocidade de processamento das informações elimina pelo menos um dia de entrega”, conta Caio Almeida, CEO da Estoca.

GaussFleet e T4S, por sua vez, miram nichos específicos. A atuação da Gauss em intralogística atraiu a CSN, hoje cliente e sócia minoritária. Sua plataforma baseada em internet das coisas (IoT) e IA funciona com instalação de rastreadores em máquinas como caminhões basculantes, elevadores e carregadeiras, para monitorar processos de produção e movimentação. Segundo Vinicius Callegari, fundador e CCO da GaussFleet, os resultados incluem aumento de 20% da disponibilidade da frota de dez mil equipamentos e queda de até 15% tanto no uso de combustível quanto no valor do aluguel de frotas terceirizadas.

A T4S nasceu para inibir roubos de carga. Oferece imobilizador sem fio, usado em cerca de 40 mil caminhões, paralisados sem intervenção humana e capazes de manter a transmissão dos dados mesmo ante embaralhador de sinais (jammer); descarga elétrica não letal em tentativas de perfuração dos baús, revestidos com painéis especiais e equipados com sensores que disparam sirenes; Anjo da Carga, conjunto de câmeras com transmissão em tempo real de imagens em 360 graus ao redor do veículo; e IA para reconhecimento facial, leitura de placas e detecção de armas, descreve Enrico Rabuzzi, CEO da T4S.

A nstech vai em rumo oposto. Fundada em 2020, está em 15 países e investiu mais de R\$ 1,6 bilhão em plataforma de logística e mobilidade unificada (one stop shop). “A meta é aumentar a produtividade dos clientes com os ativos existentes, sejam caminhões, terminais ou armazéns”, resume Vasco Oliveira, CEO da nstech. As soluções miram tanto o perfil de grupos (personas) e

subgrupos de clientes quanto processos horizontais. Um dos exemplos é uma solução de agendamento de carga e descarga para a Rumo, em Rondonópolis (MT), onde a fila de dois mil caminhões na safra chegava a gerar espera de três dias. Com a automação do agendamento — o embarcador define as janelas para recebimento dos caminhões e os motoristas reservam o período via portal ou aplicativo —, o intervalo caiu para duas horas.

Grandes empresas e operadoras não ficam atrás em inovação. A Votorantim Cimentos criou em 2020 a startup Motz para se relacionar com motoristas autônomos. Hoje com 90 mil motoristas cadastrados e mais de 300 clientes, a Motz digitalizou processos, como contratos, documentos fiscais e pagamentos — do valor do frete a pedágio —, com acesso dos motoristas pelo aplicativo. Automatização e IA facilitam preenchimento de cadastros e leitura de dados de canhotos, tíquetes e notas fiscais. “O tempo de quitação de viagens caiu de 12 horas para até 5 minutos”, exemplifica André Pimenta, CEO da Motz.



“O tempo de quitação de viagens caiu de 12 horas para até 5 minutos”, diz André Pimenta, CEO da Motz — Foto: Divulgação/Divulgação

Na Citrosuco, o diretor de logística e terminais, Claudemir Henrique de Oliveira, conta que a inovação ajudou a reduzir o custo logístico a 8% do faturamento, ante média nacional de 12,73%. Hoje, o Centro de Controle Logístico (CCL) digital integra tecnologias como IoT, telemetria e sensores para monitorar em tempo real caminhões (entre fábricas e o terminal no porto de Santos) e navios. Um dos resultados foi o ganho de 25% de eficiência no transporte, de 18 mil km/mês para 25 mil km/mês por caminhão. Câmeras e sensores controlam mais de 400 variáveis em cada caminhão e um dos algoritmos modula a operação de transporte conforme eventos em tempo real, com alteração automática de agendamentos.

Entre operadores, a DHL Global Forwarding integrou IA generativa em seu portal myDHLi para o cliente, com aprendizado de máquina para analisar dados, identificar padrões e prever demandas. A meta é melhorar a gestão de estoques e otimizar rotas de transporte, explica Eric Brenner, CEO Brasil da DHL Global. No último ano, os lançamentos incluíram IA para planejamento de rotas e ajuste na escolha do transporte com dados sobre tráfego e clima, entre outros, e pacotes inteligentes para monitorar localização e condições de produtos.



No Mercado Livre, mais de 340 robôs autônomos ocuparam o centro de distribuição (CD) de Cajamar (SP). Eles movimentam até 2,5 mil prateleiras e preparam cerca de 20 mil pedidos por dia. No fluxo das mercadorias entre CD e transporte (cross docking), softwares analisam variáveis como destino, velocidade e tipo de serviço para selecionar a melhor transportadora para cada pedido, destaca Luiz Vergueiro, diretor sênior de logística do Mercado Livre.

Robôs do Mercado Livre, em Cajamar (SP), preparam 20 mil pedidos por dia — Foto: Vinicius

Stasolla/Divulgação

A VLI aposta em inovação para seu plano estratégico Conexão 20-30. Um dos exemplos de cocriação de soluções integradas é a criação de gêmeos digitais para montar planos de produção com simulações baseadas na demanda dos clientes. Outra aposta é no aumento do uso e rentabilidade dos ativos. É o caso, por exemplo, da inclusão da IA para manutenção baseada em condições dos equipamentos e redução do prazo de carregamento e descarregamento dos navios —

nesse caso, com esvaziamento de lastro antes do navio atracar, não depois, como é usual. “Em um mês a economia chega a cem horas, ou 2,2 mil toneladas”, contabiliza Loïc Hamon, gerente-geral de tecnologia, inovação e logística digital da VLI. A empresa investiu R\$ 1,5 milhão na startup VR Agritest, que criou equipamento com técnicas fotônicas e IA para automatizar o controle de qualidade da soja ao longo da cadeia logística e que reduz em dez vezes o tempo da operação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025

SETOR DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE LIDERA A EMISSÃO DE DEBÊNTURES INCENTIVADAS EM 2025

Programa de concessões estimula a busca por recursos para novos investimentos

Por Roseli Loturco, Para o Valor

O robusto programa de concessões dos governos federal e estaduais na área de logística vem animando os bancos e acena para um horizonte de muitas operações neste ano e nos próximos. As ofertas de debêntures incentivadas no mercado de capitais têm sido o destaque.

As emissões de debêntures incentivadas, regidas pela Lei nº 12.431/2011 – que dão isenção do Imposto de Renda para os investidores, respeitadas algumas condições –, saíram de R\$ 40,8 bilhões em 2022 para R\$ 135,01 bilhões em 2024. E este ano já começou aquecido: só no primeiro bimestre, chegaram ao mercado R\$ 25,91 bilhões, a maioria (51%) em transporte e logística. Considerando só fevereiro, o setor liderou as emissões, com quase 60% do volume total, equivalente a R\$ 7,6 bilhões. Os dados são da Associação Brasileira das Entidades dos Mercados Financeiro e de Capitais (Anbima).

“Em 2024, o número já foi recorde. Para 2025, estão previstos leilões de rodovias nas esferas federal e estadual que implicam R\$ 200 bilhões em investimentos contratados”, diz Ricardo Ivan Valente Lee, head de project finance logística do Santander Brasil. “Hoje temos 22 mandatos de assessoria e crédito em andamento. E a expectativa com o pipeline de leilões neste ano é que ao longo dos próximos meses os mandatos de assessoria aumentem”, observa Lee.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aumentou em dez vezes o volume financeiro destinado à infraestrutura de 2021 para cá, usando todos os seus instrumentos de financiamento, e tem aprovado para este ano R\$ 80 bilhões para esta finalidade. O banco esteve bem ativo nas últimas concessões, tanto em rodovias quanto em mobilidade urbana. “O mercado de capitais se tornou instrumento importante, pois debênture é modalidade mais líquida do que o Finem – linha tradicional de financiamento do banco e que representa cerca de metade das aprovações. Mas o crescimento do uso do mercado de capitais tem acelerado”, afirma Luciana Costa, diretora de infraestrutura, transição energética e mudança climática do BNDES. A executiva explica que a intenção é aumentar o cofinanciamento e deixar o Finem para quando o banco for financiar sozinho.



“O mercado de capitais se tornou instrumento importante, pois debênture é modalidade mais líquida do que o Finem”, afirma Luciana Costa, diretora de infraestrutura, transição energética e mudança climática do BNDES — Foto: MARCOS PINTO/Divulgação

Para dar suporte ao crédito longo, o banco lançou no meio de 2024 as debêntures faseadas. “A gente subscreve debêntures pelo prazo do contrato e vai integralizando e desembolsando a operação de acordo com o projeto. Com isso, o cliente reduz o custo de carregamento da dívida”, explica Costa. A primeira estruturação de debênture faseada – que também se vale da Lei nº 12.431 – foi a da Dutra. A operação foi de R\$ 9,4 bilhões e o total financiado bateu em R\$ 10,75 bilhões, sendo R\$ 1,34 bilhão pelo Finem. O projeto Rio/Santos contou também com



Itaú, Santander e Bradesco. “Foi a maior emissão de debêntures do país”, afirma a executiva. Em 2023 e 2024, entre rodovias, mobilidade urbana, portos, aeroportos e ferrovias, foram aprovados mais de R\$ 60,8 bilhões.

Neste ano, a transação mais significativa foi a do EPR Litoral Pioneiro, que envolveu R\$ 6,4 bilhões, sendo R\$ 5,5 bilhões em incentivadas. E o BNDES já tem mais de R\$ 30 bilhões no pipeline. “A maior parte é para rodovias, com dez projetos”, afirma Costa.

O BTG, que tem cinco mandatos para 2025, com volume de R\$ 5 bilhões, já liquidou três transações neste ano de R\$ 3,05 bilhões, envolvendo Ecovias Rio Minas, Ecovias e CLI. “Em 2024, foram mais de 20 emissões de logísticas distribuídas a mercado, que envolveram mais de R\$ 30 bilhões. Com os juros altos, a demanda por papéis de renda fixa está muito forte. Quem vai querer investir em bolsa?”, diz Daniel Vaz, head de mercado de capitais de renda fixa e project finance do BTG Pactual.

O Itaú BBA também olha o setor com interesse, sendo que o total das emissões de logística que coordenou em 2024 foi de R\$ 7,87 bilhões. O banco salienta o crescimento expressivo da participação do mercado de capitais no financiamento à infraestrutura de 2023 para cá. Segundo levantamento da instituição, em 2023 a demanda era de R\$ 130 bilhões, sendo R\$ 68 bilhões via debêntures incentivadas. “Em 2024, o crescimento de recursos passou para R\$ 210 bilhões, sendo 65% via mercado de capitais”, afirma Rogerio Yamashita, responsável pela cobertura de infraestrutura em project finance no Itaú BBA.

“A expectativa é que em 2025 continue forte porque, quando o sponsor assina o contrato de concessão, contrata as obrigações de investimentos associadas e não pode parar”, observa. Ele espera por mais 27 leilões de rodovias neste ano, sendo 15 federais e 12 estaduais – projetos que demandariam R\$ 120 bilhões.

São justamente as concessões de rodovias que vêm mais atraindo o mercado. Embora estejam previstos leilões de ferrovias, portos, mobilidade urbana e aeroportos, o interesse maior é pelos leilões de rodovias, segundo Fernando Guimarães, head de project finance do Bradesco BBI. No ano passado, o banco coordenou operações de renda fixa que totalizaram R\$ 88 bilhões (parcela do BBI). No setor de logística (incluindo rodovias, ferrovias, mobilidade urbana e portos), as ofertas totalizaram cerca de R\$ 21 bilhões, destacando-se rodovias, com R\$ 14 bilhões. “No ano passado também houve dez leilões de rodovias, com 15 grupos participantes, e oito levaram lotes. Os investimentos dos dez lotes dão R\$ 70 bilhões para frente”, conta Guimarães.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025

SEGURADORAS APOSTAM NO TRANSPORTE DE CARGAS PARA VOLTAR A CRESCER DOIS DÍGITOS EM 2025

Os investimentos em infraestrutura e logística, impulsionados pelo governo através de Parcerias Público-Privadas (PPPs) e concessões, é o que alimenta essa expectativa

Por Denise Bueno, Para o Valor

As vendas de seguro transporte no Brasil cresceram 6% em 2024, alcançando R\$ 6,2 bilhões. O baixo nível de investimentos na economia, as mudanças regulatórias e as elevadas perdas causadas por sinistros relacionados a eventos climáticos explicam o desempenho inferior ao crescimento de dois dígitos observado nos últimos três anos. Ainda assim, especialistas mantêm um cenário otimista para 2025, com projeções novamente na faixa de dois dígitos.

“Investimentos em infraestrutura e logística, impulsionados pelo governo através de Parcerias Público-Privadas (PPPs) e concessões, devem melhorar significativamente a malha logística, aumentando o volume de cargas transportadas. A modernização das rodovias, portos e ferrovias tende a elevar a eficiência, reduzir riscos e, conseqüentemente, impulsionar a demanda por seguros de carga. A expansão industrial, especialmente no segmento de máquinas e insumos, estimula a

busca por coberturas de seguros mais completas”, afirma Marcos Siqueira, diretor de transportes e equipamentos do grupo HDI.

Felipe Smith, diretor-executivo de produtos pessoa jurídica da Tokio Marine, segunda maior do segmento, acrescenta que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou previsão de aprovar até R\$ 30 bilhões em financiamento para concessões rodoviárias em 2025. “Esse valor não apenas supera o ano passado como também reflete o potencial de crescimento desse setor no país.”



Felipe Smith, diretor-executivo de produtos pessoa jurídica da Tokio Marine: atenção ao potencial de negócios com as concessões rodoviárias — Foto: FLORA PIMENTEL/Divulgação

Adailton Dias, vice-presidente da Comissão de Transportes da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), destaca o aumento do comércio internacional e do e-commerce como importantes impulsionadores do mercado: “Esses fatores vão movimentar mais cargas, gerando oportunidades para o seguro”.

Apesar de algumas regulamentações apresentarem desafios, especialmente no seguro de responsabilidade civil (RC) do transportador, elas também diversificam a demanda. A Lei nº 14.599/2023, publicada em 2023, tornou obrigatório o seguro de RC para transportadores de carga, mas só foi regulamentada em setembro de 2024, consolidando em uma única norma os seguros de RC dos transportadores de carga dos diferentes modais existentes. Ela também estabeleceu a obrigatoriedade da contratação do seguro por desaparecimento de carga. “Em parceria com a CNseg [Confederação Nacional das Seguradoras], estamos criando um banco de dados que permitirá à Secretaria da Fazenda monitorar as apólices de seguros obrigatórios de RC, agora obrigatórias, e com isso estimamos um aumento de até 30% nas contratações de seguros de RC”, explica Dias.

Segundo Smith, apesar do cenário desafiador, que deve persistir ainda neste ano, há uma demanda crescente pelo seguro transporte, especialmente considerando a entrada da nova legislação, que cria oportunidades. Siqueira, da HDI, faz coro. “Essa obrigatoriedade garante que os segurados contratem os seguros necessários, protegendo as mercadorias contra acidentes e roubos, assegurando a continuidade da cadeia de abastecimento e evitando a falta de produtos.”

Além dos desafios econômicos e regulatórios, os eventos climáticos extremos vêm impactando significativamente o setor. “Os recentes episódios de incêndios e enchentes, especialmente no Rio Grande do Sul, causaram grandes perdas às seguradoras. Isso criou um ambiente mais restritivo para grandes transportadores e embarcadores, com relatos de clientes enfrentando aumentos expressivos de preços, chegando a até sete vezes mais que o valor pago no ano anterior, acompanhados por restrições na aceitação de riscos”, informa Roberto Schimith, CEO da Insert, corretora especializada que atendeu mais de 800 clientes e intermediou indenizações superiores a R\$ 28 milhões em 2024.

A Sampo, líder no segmento com 17% de market share, reforça que o segredo da sustentabilidade no longo prazo é investir em prevenção e gerenciamento de riscos por meio de inteligência artificial (IA). “Tecnologias que identificam padrões de risco, previnem sinistros e ajustam preços com precisão são fundamentais. Isso reduz significativamente os riscos e a sinistralidade, tornando o seguro mais eficiente”, diz Tatiana Pinheiro Kusaba, superintendente de transporte da Sampo, que monitorou cerca de 230 mil viagens e cargas no valor de R\$ 132 bilhões em 2024. No ano passado, a companhia emitiu mais de R\$ 1,05 bilhão em prêmios de seguro de transporte, alta de 5,83% em relação a 2023.



“Tecnologias que identificam padrões de risco, previnem sinistros e ajustam preços com precisão são fundamentais. Isso reduz significativamente os riscos e a sinistralidade, tornando o seguro mais eficiente”, diz Tatiana Pinheiro Kusaba, superintendente de transporte da Sompó — Foto: Divulgação/Divulgação

Os corretores afirmam que a tecnologia é a grande aposta do setor. “Investimentos em segurança e prevenção tornam o seguro mais atrativo. Com o Proteção 360 Alper Cargo, reduzimos roubos em até 50% e acidentes em 20% para nossos clientes”, conta Denis Teixeira, sênior vice-presidente de transportes e logística da Alper Seguros. Diego Zanini, diretor comercial da Wiz Corporate, acrescenta que a análise preditiva e o monitoramento com câmeras e IA são essenciais para antecipar e prevenir riscos em tempo real. Não só do seguro transporte, mas também de outros seguros importantes para os operadores logísticos. “Eles também demandam seguro garantia, patrimonial, máquinas e equipamentos, entre outros.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025

A LIÇÃO QUE FICA ÀS EMPRESAS QUE TIVERAM A LOGÍSTICA AFETADA POR EVENTOS CLIMÁTICOS EXTREMOS

O retrato do período da grande seca que afetou a Amazônia em 2023 e 2024 dá a dimensão do desafio do setor logístico nacional diante das mudanças climáticas

Por Emilio Sant’Anna, Para o Valor



Vista aérea de Manaquiri (AM), afetada pela seca em 2024 — Foto: Ricardo Stuckert/PR

Quando a pior seca em 120 anos afetou a Amazônia, em 2023 e 2024, a Zona Franca de Manaus precisou correr para se adaptar. Com o rio Negro em seu nível mais baixo e impossível de ser navegado, a cadeia logística que abastece a região também teve que se reinventar. O transporte fluvial é a principal via para o acesso e escoamento de produtos no Estado. Sem ele, parte das importações de suprimentos para as indústrias locais deixou de chegar em navios e

barcaças e passou a viajar pelo ar.

Para isso foi preciso que as indústrias e as empresas de logística conversassem para encontrar uma saída, mobilizando-se para colocar a medida em marcha, o que incluiu trazer aeronaves que operam em outros países e o aluguel de um Boeing 747. O retrato desse período dá a dimensão do desafio do setor logístico nacional diante das já consolidadas mudanças climáticas.

“Foi o segundo ano consecutivo que as indústrias de Manaus sofreram com a seca, então montamos uma operação de guerra que é o tipo de planejamento que as empresas não fazem normalmente”, diz Cristiano Koga, CEO da Modern Logistics.

Segundo Koga, diante da impossibilidade de acessar Manaus por via fluvial, a Modern Logistics optou por fazer duas grandes operações de transbordo em Fortaleza, com o desembarque de mercadorias no porto e o embarque no aeroporto em um Boeing 747. Para isso, diz, a empresa, que dispõe de aviões próprios, precisou contar com o auxílio da Receita Federal para parametrizar o processo de transbordo parcial da carga.



Sem poder transitar pelas hidrovias da Amazônia, a Modern Logistics usou aviões para fazer a carga chegar — Foto: Divulgação/Divulgação

O CEO da Modern Logistics diz que neste ano a empresa já conversa com seus clientes para se antecipar a uma possível nova seca. Assim, o que nasce com um problema pode se transformar em oportunidade de negócio.

De acordo com o Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam), em 2023, as empresas do Polo Industrial de Manaus (PIM) tiveram prejuízo de cerca de R\$ 1,4 bilhão em decorrência das despesas logísticas extraordinárias (transbordo, estadia e frete) pelo redirecionamento dos insumos pela interrupção da navegação de grande porte para Manaus. Em apenas dois meses daquele ano, outubro e novembro, a indústria deixou de importar R\$ 1 bilhão em mercadorias que ficaram retidas em portos anteriores ao de Manaus, segundo levantamento do órgão.

Esses dados foram analisados por um estudo do Banco Central que concluiu que, com a previsão do aumento da frequência de eventos climáticos extremos, as cadeias de suprimento devem reforçar sua resiliência para que a elevação dos custos associados a esses eventos não reduza sua competitividade. Sobre a produção industrial no Amazonas, os pesquisadores afirmam que a Zona Franca de Manaus é particularmente suscetível a esses eventos.

Os prejuízos econômicos do Estado do Amazonas corroboram o que o Sexto Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental sobre o Clima (IPCC), da Organização das Nações Unidas (ONU), aponta. Segundo o documento, as mudanças climáticas afetam diretamente o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, que já é 13,5% menor do que seria sem o aquecimento global causado pelo homem desde 1991. Ainda segundo o estudo, se nada for feito para conter o aumento da temperatura média, até 2100, a perda econômica pode chegar a 83% do que poderia ser sem os impactos climáticos.

A realidade da região Norte não se repete no resto do país. A economia brasileira depende essencialmente do transporte rodoviário para distribuir sua produção. Mas isso não quer dizer que o setor logístico nas demais regiões não fique exposto aos eventos climáticos extremos, como evidenciaram as enchentes de 2024 no Rio Grande do Sul.

Além dos mais de dois milhões de moradores afetados, com 500 mil desalojados e mais de 160 mortos, as cheias interromperam a cadeia de suprimentos. Produtos perecíveis, como alimentos frescos e medicamentos, foram os mais afetados. Produtores rurais viram plantações inteiras sumirem, enquanto centros de distribuição nas áreas urbanas foram inundados, resultando em perdas de estoque. A Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (Fiergs) apontou que 91% das fábricas do Estado foram de alguma forma afetadas. De acordo com o órgão, esta é uma década perdida para o Estado.

Professor do Insper, Vinicius Picanço alerta que a infraestrutura brasileira ainda é extremamente vulnerável a desastres naturais. “Se essas mudanças não forem fatoradas de forma estrutural no planejamento logístico do Brasil, corremos o sério risco de colapsar as cadeias de suprimentos em várias regiões do país em poucos anos”, afirma.

Segundo o estudo “Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte”, da Confederação Nacional do Transporte (CNT), as mudanças climáticas representam um dos maiores riscos para a infraestrutura logística nacional. Picanço reforça, no entanto, que há soluções tecnológicas que podem ajudar a enfrentar esses desafios, como a adoção de inteligência artificial para otimização de rotas, rastreamento avançado de cargas e eletrificação de frotas. “As empresas ainda estão reativas, mas precisam começar a trabalhar de forma proativa para mitigar os impactos climáticos no futuro”, destaca.

Nesse cenário de secas extremas e enchentes recordes, o Ministério dos Transportes passou a acompanhar a questão com urgência, incorporando a sustentabilidade como premissa fundamental em seu planejamento estratégico, afirma Cloves Benevides, subsecretário de Sustentabilidade da pasta. O Plano Nacional de Logística 2050 (PNL) também vai incorporar a preocupação com o problema pela primeira vez.

“O ministério fez um reposicionamento estratégico sobre sustentabilidade e, por consequência, sobre todos os aspectos vinculados à pauta ambiental, passando desde a perspectiva das mudanças climáticas até os compromissos institucionais brasileiros na redução das emissões e na resiliência e adaptação da infraestrutura”, diz Benevides.



Cloves Benevides, do Ministério dos Transportes: Sustentabilidade é premissa do planejamento — Foto: Luiz Siqueira/MT/Divulgação

Cabe ao ministério também a coordenação do grupo setorial do tema no Plano Clima, voltado para a adaptação da infraestrutura às mudanças climáticas. Todos os próximos leilões estão modelados para incluir o carbono zero, garantindo que as emissões sejam mitigadas e compensadas.

O governo entra agora na fase de precificação dos riscos climáticos. O ministério analisa a vulnerabilidade da infraestrutura existente e projetada, considerando os custos da adaptação em comparação com os danos potenciais causados por eventos extremos. “É preciso que a gente tenha um universo de precificação. Depois disso, uma comparação metodológica entre precificação e custo de implementação com risco de não fazer. Quem paga a conta [de não fazer]? Nós pagamos. São Paulo parou duas vezes nessa semana, alguém pagou a conta”, diz Benevides. Ele se refere aos estragos causados na cidade após temporais em meados de março.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/04/2025

GASTOS HISTÓRICOS COM TRANSPORTE DE CARGA PROPICIAM RESULTADOS INSPIRADORES NA LOGÍSTICA BRASILEIRA

Os negócios avançam mesmo com a falta de um planejamento que leve em conta características geográficas e produtivas do país

Por Genilson Cezar, Para o Valor

Os gastos com transporte de carga no Brasil mantêm um ritmo de expansão em patamares históricos, mesmo diante de um cenário de custos logísticos altos, taxas de juros elevadas e infraestrutura rodoviária deficitária. Em 2023, o dispêndio com transporte rodoviário aumentou 4,2%, chegando a R\$ 883 bilhões, impulsionado principalmente pelo aumento na demanda do agronegócio. No ano passado, segundo projeções de especialistas, as despesas superaram R\$ 940 bilhões, com alta de quase 7% em relação a 2023. Nem mesmo a acentuada queda da safra de grãos do ano passado atrapalhou os bons resultados das empresas do setor, cujas receitas obtidas com transporte e armazenagem de mercadorias somaram R\$ 830 bilhões.

“Outros segmentos da economia, como varejo, e-commerce e indústria, fecharam o ano com melhores índices”, avalia Maurício Lima, sócio-diretor do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). “Pelo lado da oferta de transportes, o Brasil deu sinais positivos com o aumento no licenciamento de caminhões, que chegou a 120 mil novos veículos adquiridos no ano passado”, diz.

Para Tayguara Helou, diretor do grupo Braspress, uma das maiores transportadoras do país, que atua com 117 filiais e uma frota de mais de 3,3 mil veículos, o cenário, neste ano, não deve se alterar muito. “O setor de transporte passa por inúmeros desafios, pois a ausência de um planejamento

logístico voltado para as características geográficas e produtivas do Brasil impõe dificuldades, alta de custos, grande concorrência e pouca fiscalização”, diz ele. Mas a empresa segue a trilha do crescimento, indica Helou. No ano passado, investiu cerca de R\$ 120 milhões em infraestrutura, incluindo a compra de 235 novos veículos e 90 carretas. A distribuição estratégica desses veículos, segundo a empresa, contribuirá para fortalecer sua capacidade logística em todo o país.



O grupo Braspress segue a trilha do crescimento. No ano passado, investiu cerca de R\$ 120 milhões em infraestrutura, incluindo a compra de 235 novos veículos e 90 carretas, diz o diretor Tayguara Helou — Foto: Divulgação/ Braspress

A gestão eficaz dos custos operacionais envolvidos na operação de transporte de cargas é a melhor forma de alavancar bons resultados, aponta Daniela Mediolli, vice-presidente do grupo Sada, um dos maiores conglomerados de logística e transporte de veículos zero-quilômetro da América Latina. “No ano passado, fomos muito pressionados pelos aumentos nos preços dos combustíveis, pedágios e variação cambial. Mesmo assim, conseguimos atingir um resultado positivo: percorremos 595 milhões de quilômetros e movimentamos 2,6 milhões de veículos – um crescimento de 8,5% em relação a 2023 e próximo do que foi o aumento da produção automotiva no país, 9,7% em 2024”, relata.

A evolução se deu de maneira bastante alinhada com os objetivos dos clientes e das novas marcas de automóveis que estão chegando ao mercado, conta Mediolli. “Continuamos com um ciclo de investimento no polo automotivo de Goiana (PE), concluímos a renovação do nosso pátio em Camaçari (BA) e estamos trabalhando na unificação de operação de duas bases em São Bernardo do Campo (SP) e em melhorias na filial de Igarapé (MG), onde está situado o maior centro de distribuição de veículos no país”, diz.



A gestão eficaz dos custos operacionais envolvidos na operação de transporte de cargas é a melhor forma de alavancar bons resultados, aponta Daniela Mediolli, vice-presidente do grupo Sada — Foto: Fernando Lutterbach/Divulgação

Na vertical de negócios de transporte de carga geral, a Sada deu início às operações de transporte de grãos para exportação, com capacidade instalada de 7,2 mil toneladas/mês. “É um mercado bastante competitivo, mas com boas oportunidades de crescimento e desenvolvimento, já que o Brasil ocupa a liderança mundial na produção e exportação de café”, afirma. Para dar sustentação à expansão nesse nicho de carga geral, a companhia deve investir em 2025 cerca de R\$ 40 milhões, principalmente na aquisição de caminhões e carretas.

De maneira geral, os empresários do transporte rodoviário de carga seguem otimistas em 2025, impulsionados pela previsão de uma safra recorde no agronegócio. “Projetamos um aumento moderado em nossas receitas e temos boas perspectivas de crescimento neste ano, com investimentos estratégicos em tecnologia, armazenamento e transporte”, confia Danilo Guedes, presidente da ABC Cargas, sediada em São Bernardo do Campo. “O ano de 2024 foi de muitas conquistas, tivemos um crescimento de 20% em faturamento, e nosso plano é dobrar de tamanho até 2028”, informa Eduardo Ghelere, CEO da Ghelere Transportes, especializada no transporte de bebidas e manufaturados, com matriz em Cascavel (PR), que aposta, igualmente, em um ritmo positivo de expansão no setor do agronegócio, com as perspectivas de boas safras. “Investimos cerca de R\$ 120 milhões na modernização de nossa frota de veículos para conquistar novos clientes”, diz Ghelere.



Com 71 anos de história, a Movecta (ex-Localfrio) reforça a oferta de soluções personalizadas no setor do agronegócio. “Somos um dos maiores atores na oferta de soluções refrigeradas alfandegadas no porto de Santos (SP) e soluções desenhadas sob medida para algodão e equipamentos agrícolas”, conta Rodrigo Casado, CEO da Movecta. Outro exemplo, segundo ele, é a operação de montagem de tratores dentro da companhia, ajudando os clientes a reduzir em até 30% as despesas com montagem e tempo de entrega de maquinário. “Este ano estão previstos mais de R\$ 60 milhões na atualização de sistemas, equipamentos de movimentação de cargas e expansão da nossa capacidade de armazenagem”, diz Casado.

INDICADORES

Perfil do setor em 2024

R\$ 830 bilhões

é a receita das transportadoras rodoviárias de carga e operadores logísticos com transporte e armazenagem

792 mil

é o total de transportadores rodoviários de carga cadastrados (593 mil autônomos e 199 mil empresas)

2,1 trilhões de TKU*

é o volume de carga movimentado no Brasil

1,4 milhão

de caminhões compõem a frota do setor

1,3 trilhão de TKU

é o volume de carga movimentado pelo transporte rodoviário

4,38 milhões

de motoristas são habilitados para o transporte de carga

Fontes: ANTT e Ilos. *Sigla para tonelada por quilômetro útil

— Foto: Arte/Valor

Com a sua matriz localizada no polo petroquímico de Paulínia (SP), a TransJordano, que atua em diversas frentes de negócios, com cerca de 1,1 mil colaboradores, investiu no último ano cerca de R\$ 85 milhões na renovação de sua frota de veículos, com a aquisição de 125 novos caminhões. A empresa acredita que a tecnologia será fator fundamental para acelerar o crescimento ao longo de 2025. “Não apenas aumentando nossa capacidade de expansão, mas também aprimorando nossa abordagem para mitigar os riscos no transporte, especialmente de produtos perigosos”, comenta Joyce Bessa, diretora de estratégia e gestão da TransJordano.

Um dos focos do programa de investimentos, segundo Bessa, é o desenvolvimento de novas soluções para melhorar a qualidade de vida dos motoristas. A empresa está oferecendo mais treinamento aos novos colaboradores, quer aumentar a presença feminina no setor de transportes, além de procurar reduzir o consumo de combustíveis e as emissões de poluentes. “Buscamos maximizar a eficiência logística, aperfeiçoando a carga dos veículos e escolhendo rotas mais estratégicas, o que reduz deslocamentos desnecessários e o impacto ambiental”, destaca.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025

SETOR PRIVADO ACELERA INVESTIMENTOS EM NOVOS TRILHOS

Investimentos prometem transformar rotas de escoamento e expandir a malha nacional

Por Dauro Veras, Para o Valor

Enquanto o governo prepara a nova leva de concessões e autorizações, as empresas do setor ferroviário aceleram projetos que somam milhares de quilômetros de novos trilhos. De Mato Grosso ao litoral baiano, passando pelo semiárido nordestino, os investimentos prometem transformar rotas de escoamento e expandir a malha nacional. A Rumo lidera os aportes, com projeção de aplicar

entre R\$ 5,8 bilhões e R\$ 6,5 bilhões neste ano em obras que vão da ampliação de terminais portuários à construção de novos trechos ferroviários.

Um dos principais projetos da Rumo é um trecho de 700 quilômetros entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde (MT), executado por meio de autorização. A primeira etapa, até o município de Dom Aquino, está em andamento e deve consumir R\$ 5 bilhões. “Estamos com cinco mil trabalhadores nessa obra, que vai descarbonizar 2% do setor ferroviário”, conta a vice-presidente de regulação, Natália Marcassa. Em 2020, a empresa ganhou a concessão da malha central da Ferrovia Norte-Sul. “Desde então, investimos mais de R\$ 4 bilhões e terminamos a obra”, acrescenta a executiva.

A empresa está aumentando a capacidade da Malha Paulista, corredor logístico entre Rondonópolis e Santos (SP). Alguns trechos foram separados para o governo do Estado de São Paulo implantar o Trem Intercidades entre a capital paulista e Campinas. Em parceria com a operadora DP World, de Dubai (Emirados Árabes Unidos), e a cooperativa norte-americana CHS, a Rumo investe R\$ 2,5 bilhões na construção de um novo terminal portuário de uso privado em Santos.

A Vale está construindo o primeiro trecho da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), uma das contrapartidas da antecipação da prorrogação do contrato da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Seu objetivo é escoar a produção de soja de Mato Grosso para os portos de São Luís, Santos e Paranaguá (PR). A obra deve ser concluída no primeiro trimestre de 2028. Em fevereiro, a mineradora começou a operar em fase de testes os 34 vagões de passageiros da nova frota na EFVM e, a partir de 2026, vai ampliar as viagens de passageiros na alta temporada.

Em janeiro, a VLI finalizou a captação de R\$ 1 bilhão via emissão de debêntures e se prepara para investir na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Os recursos serão utilizados para modernização da via permanente, na construção e modernização de pátios e em melhorias no material rodante. “Essa captação nos prepara para fazer novos investimentos na FCA, assim que ocorrer a renovação da concessão, esperada para 2026”, diz Fábio Marchiori, diretor-presidente da VLI.

A Ultracargo avança em projetos como os desvios ferroviários nos terminais de Rondonópolis (MT) e Paulínia (SP), além da expansão da capacidade em Rondonópolis e da inauguração do novo terminal em Palmeirante (TO), previsto para 2025. “Essas conexões vão reduzir os custos e as emissões de carbono, além de desenvolver as regiões produtoras de etanol e biodiesel”, diz Fulvius Tomelin, vice-presidente comercial e de novos negócios da Ultracargo.



“Novas conexões vão reduzir os custos e as emissões de carbono, além de desenvolver as regiões produtoras de etanol e biodiesel”, diz Fulvius Tomelin, vice-presidente comercial e de novos negócios da Ultracargo — Foto: Divulgação/Divulgação

Outro projeto de destaque é a Ferrogrão, planejada para ligar Sinop (MT) a Itaituba (PA), na região do Tapajós. Ela se tornou alvo de controvérsias ambientais e disputas judiciais, que chegaram ao Supremo Tribunal Federal (STF). Enquanto seus defensores destacam o potencial para reduzir custos logísticos e emissões de CO₂, seus críticos alertam para o risco de avanço da grilagem, aumento do desmatamento e impactos sobre comunidades tradicionais ao longo do trajeto de quase mil quilômetros.

Dois estudos técnicos divulgados em março aprofundaram as críticas à viabilidade socioambiental da Ferrogrão. Um deles, elaborado por pesquisadores da Universidade de São Paulo (USP), Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Instituto Socioambiental (ISA) e Observatório do Clima, aponta que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), atualizado em 2024, ignora os impactos cumulativos do projeto. Segundo os autores, a ausência dessa avaliação compromete a capacidade do governo de tomar decisões estratégicas com base em riscos reais à

floresta, aos povos indígenas e à dinâmica fundiária. “Transferir essa análise para o futuro processo de licenciamento equivale a não fazê-la”, conclui o parecer.

O segundo estudo, assinado por pesquisadores e organizações da sociedade civil, analisa o EVTEA sob o ponto de vista da governança territorial. “O traçado avança sobre áreas de altíssima vulnerabilidade socioambiental, estimulando práticas ilegais de ocupação e desmatamento”, afirma o advogado Melillo Dinis do Nascimento, que representa o Instituto Kabu, do povo Kayapó Mekrãgnoti, e a Rede Eclesial Panamazônica. A análise aponta a exclusão de diversas terras indígenas da área de influência do projeto e a ausência de “consulta livre, prévia e informada” aos povos potencialmente afetados, um direito estabelecido pela Constituição e pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).



“O traçado da Ferrogrão avança sobre áreas de altíssima vulnerabilidade socioambiental, estimulando práticas ilegais de ocupação e desmatamento”, afirma o advogado Melillo Dinis do Nascimento, que representa o Instituto Kabu — Foto: Divulgação/Divulgação

A Estação da Luz Participações (EDLP), responsável pelo EVTEA, sustenta que o estudo segue os parâmetros técnicos definidos pelos órgãos reguladores e incorpora dados atualizados sobre demanda, engenharia e aspectos socioambientais. Segundo a empresa, o projeto foi estruturado para minimizar impactos diretos e indiretos, com previsão de programas ambientais para cada etapa da implantação. A estimativa é que a obra trará R\$ 62,5 bilhões em benefícios sociais, em valores de hoje. Cada trem irá retirar 422 caminhões da rodovia BR-163, um dos principais eixos de desmatamento do país.

Em resposta às críticas sobre a ausência de avaliação de impactos cumulativos, a EDLP argumenta que essa etapa será realizada durante o licenciamento ambiental. A empresa afirma que o EVTEA tem caráter preliminar e estratégico e que as avaliações detalhadas sobre desmatamento, consulta a comunidades tradicionais e medidas de mitigação serão conduzidas conforme as exigências legais. Diz ainda que o impacto da obra será predominantemente em áreas que já foram desmatadas. A premissa central do EVTEA é que o custo de não fazer a Ferrogrão é maior que o de fazê-la.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025

PORTONAVE ELEVA PLANO DE INVESTIMENTO EM R\$ 440 MI EM NAVEGANTES

Terminal compra novos guindastes e prevê atingir capacidade de 2 milhões de TEUs em 2026

Por Taís Hirata — De São Paulo



Osmari Castilho, do Portonave: “Reforma tributária traz preocupação a SC” — Foto: Gabriel Reis/Valor

Correção: A Portonave já tem seis guindastes STS em operação, e não quatro, como informado na versão anterior deste texto.

A Portonave, terminal privado da Terminal Investment Limited (TIL) em Navegantes (SC), acaba de fechar um novo investimento de R\$ 439 milhões, para a compra de equipamentos que deverão ampliar sua capacidade do atual patamar de 1,5 milhão de TEUs (medida equivalente a contêiner de 20 pés) para 2 milhões de TEUs, a partir de 2026.

Os recursos se somam ao plano de investimento de R\$ 1 bilhão, já



em curso desde o ano passado. A companhia, que tem como controladora um dos maiores grupos de navegação globais, a MSC, vem trabalhando para reforçar seu cais, para receber os maiores navios do mercado, de até 400 metros de comprimento.

A primeira etapa desse investimento deverá ser concluída em julho, quando se inicia a obra de reforço dos outros 50% do terminal, segundo Osmari Castilho, diretor superintendente administrativo da Portonave. A construção completa deverá se encerrar em meados de 2026.

Também nesse prazo deverão chegar os equipamentos recém-adquiridos pela companhia. Foram comprados dois guindastes “Ship-to-Shore” (STS), com capacidade para carregar e descarregar os contêineres dos maiores navios do mercado. As unidades deverão se somar a seis guindastes STS já em operação.

O Portonave também adquiriu 14 guindastes “Rubber Tyred Gantry” (RTG), para fazer a movimentação de contêineres no pátio do terminal, que se somam a outros 18 equipamentos já existentes. Com isso, a empresa conseguirá ampliar a capacidade dinâmica do terminal.

Em 2024, quando todos os terminais de contêineres do país passaram por forte congestionamento, o Portonave chegou a uma ocupação na casa dos 90% em alguns momentos. Neste ano, o fluxo já se normalizou, mas a taxa média está em cerca de 70%.

Além de ampliar a capacidade, o plano de investimentos busca preparar o terminal para a chegada das grandes embarcações que circulam no mundo, que tendem a dar mais eficiência à operação logística. Porém, a entrada desses navios ainda depende de um investimento adicional, para o aprofundamento do canal de acesso do Porto de Itajaí - obra que depende de uma iniciativa do poder público. O plano do governo é fazer uma concessão do canal, que incluiria o aumento do calado. Porém, ainda não há previsão de data para o projeto.

“O ideal é que o cronograma da concessão andasse junto da obra do terminal, para que possamos operar os navios maiores. Esperamos que isso tenha celeridade, estamos acompanhando”, disse Castilho. “[O aprofundamento] vai ter que acontecer em algum momento, o que pode haver é um descasamento, e estarmos preparados antes do canal”, afirmou.

Outra preocupação da empresa para os próximos anos são os possíveis impactos da reforma tributária sobre a movimentação em Santa Catarina, que atraiu carga por meio de incentivos fiscais. Porém, Castilho diz que não prevê um esvaziamento do porto. Para ele, o investimento em infraestrutura na região garante competitividade. “Outra vantagem é a potência da indústria catarinense.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/04/2025



AGÊNCIA BRASIL - DF

STF SUSPENDE TODAS AS AÇÕES DO PAÍS SOBRE PEJOTIZAÇÃO DE TRABALHADORES

Decisão foi tomada pelo ministro Gilmar Mendes

Por Felipe Pontes - Repórter da Agência Brasil – Brasília

O ministro Gilmar Mendes, do Supremo Tribunal Federal (STF), decidiu nesta segunda-feira (14) suspender a tramitação de todos os processos na Justiça brasileira que discutam a legalidade da chamada “pejotização”, em que empresas contratam prestadores de serviços como pessoa jurídica, evitando criar uma relação de vínculo empregatício formal.

A decisão foi tomada após o Supremo ter reconhecido, em votação terminada no último sábado (12) (Tema 1389) a repercussão geral do assunto. Isso quer dizer que os ministros selecionaram um processo do tipo para que seu desfecho sirva de parâmetro para todos os casos semelhantes, unificando o entendimento da Justiça brasileira como um todo.



Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil/Arquivo© Marcello Casal Jr/Agência Brasil/Arquivo

O tema tem colocado o Supremo em rota de colisão com a Justiça Trabalhista ao menos desde 2018, quando a Corte julgou ser inconstitucional uma súmula do Tribunal Superior do Trabalho (TST) que barrava a pejotização.

Na ocasião, o Supremo decidiu, por maioria, liberar as empresas brasileiras, privadas ou públicas, para terceirizarem até mesmo suas atividades fim, e não só serviços de apoio como limpeza e vigilância. Desde então, esse entendimento tem embasado milhares de decisões dos ministros da Corte para derrubar vínculos empregatícios reconhecidos pela Justiça Trabalhista.

Para a corrente majoritária do Supremo, a decisão sobre terceirização garante a atualização das relações de trabalho para uma nova realidade laboral, conferindo maior “liberdade de organização produtiva dos cidadãos” e validando “diferentes formas de divisão do trabalho”, conforme escrito por Gilmar Mendes, relator do tema na Corte.

Ao reconhecer a repercussão geral do assunto, Mendes frisou o grande volume de recursos que chegam ao Supremo todos os anos, do tipo chamado reclamação constitucional, em que empresas buscam reverter o reconhecimento de vínculos trabalhistas, alegando descumprimento da decisão da corte sobre a terceirização irrestrita.

O ministro deu como exemplo o primeiro semestre de 2024, período no qual foram julgadas pelas duas turmas do Supremo mais de 460 reclamações “que envolviam decisões da Justiça do Trabalho que, em maior ou menor grau, restringiam a liberdade de organização produtiva”, descreveu Mendes. No mesmo período, foram 1.280 decisões monocráticas (individuais) sobre o assunto.

“Conforme evidenciado, o descumprimento sistemático da orientação do Supremo Tribunal Federal pela Justiça do Trabalho tem contribuído para um cenário de grande insegurança jurídica, resultando na multiplicação de demandas que chegam ao STF, transformando-o, na prática, em instância revisora de decisões trabalhistas”, escreveu Mendes na decisão desta segunda.

O recurso que servirá de paradigma sobre o assunto trata do reconhecimento de vínculo empregatício entre um corretor de seguros franqueado e uma grande seguradora, mas Mendes destacou que uma eventual tese de repercussão geral deverá ter alcance amplo, considerando todas as modalidades de contratação de trabalhador autônomo ou pessoa jurídica para a prestação de serviços.

“É fundamental abordar a controvérsia de maneira ampla, considerando todas as modalidades de contratação civil/comercial. Isso inclui, por exemplo, contratos com representantes comerciais, corretores de imóveis, advogados associados, profissionais da saúde, artistas, profissionais da área de TI, motoboys, entregadores, entre outros”, afirmou o ministro-relator.

Não há data definida para que o Supremo pautar o processo para julgamento pelo plenário. Quando isso ocorrer, os ministros deverão decidir sobre três pontos já pré-definidos:

- 1) Se a Justiça do Trabalho é a única competente para julgar as causas em que se discute a fraude no contrato civil de prestação de serviços;
- 2) Se é legal que empresas contratem trabalhador autônomo ou pessoa jurídica para a prestação de serviços, à luz do entendimento firmado pelo STF no julgamento sobre a terceirização de atividade-fim.
- 3) Definir se cabe ao empregado ou ao empregador o ônus de provar se um contrato de prestação de serviços foi firmado com o objetivo de fraudar as relações trabalhistas ou não.

Uberização

O tema da pejetização está relacionado também ao fenômeno chamado “uberização”, que trata da prestação de serviços por autônomos via aplicativos para celular, como é o caso dos motoristas da plataforma Uber, por exemplo.

Em fevereiro do ano passado, o Supremo já havia reconhecido a repercussão geral num recurso sobre uberização, no qual deve definir se há ou não vínculo de emprego formal entre motoristas de aplicativos de transportes e as empresas responsáveis pelas plataformas (Tema 1291).

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 14/04/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTAQ APROVA ESTUDOS SOBRE DESEMPENHO DE AUTORIDADES PORTUÁRIAS E PROPÕE PADRONIZAÇÃO DE FISCALIZAÇÕES



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou os estudos de fiscalização temática voltada à avaliação do desempenho das autoridades portuárias brasileiras, com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento do setor. A análise contemplou a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), Companhia Docas do Pará, Portos RS, Companhia das Docas do Estado da Bahia, Autoridade Portuária de Santos e Autoridade Portuária do Porto de Suape. O relatório examinou indicadores econômico-financeiros, gestão, desempenho operacional, infraestrutura, contratos e aspectos ambientais.

Entre os principais achados, observou-se boa saúde financeira na maioria das autoridades portuárias, com aumento nas receitas líquidas, melhorias no tempo de atracação e ganhos de produtividade, além de infraestrutura adequada à demanda. Os diretores Flávia Takafashi e Wilson Lima Filho determinaram que a Superintendência de Fiscalização e Coordenação de Unidades Regionais adote um manual de procedimentos para padronizar os Relatórios de Fiscalização Temática nos futuros Planos Anuais de Fiscalização. O manual será estruturado por eixos temáticos: administração portuária, qualidade dos acessos, eficiência portuária e planejamento estratégico, abordando aspectos financeiros, infraestrutura, meio ambiente, contratos e governança.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/04/2025

PARANAGUÁ TERÁ TERMINAL DE PASSAGEIROS PARA CRUZEIROS COM FOCO NA AMPLIAÇÃO DO TURISMO LITORÂNEO

Da Redação *Portos e Logística* 14/04/2025 - 20:26



Paranaguá (PR) ganhará seu primeiro terminal voltado ao embarque e desembarque de passageiros de cruzeiros, conforme anunciado pelo governador Carlos Massa Ratinho Junior durante visita ao maior terminal de cruzeiros do mundo, em Miami. O projeto integra uma estratégia para fortalecer o turismo no litoral paranaense, com previsão de conclusão do projeto básico ainda no primeiro semestre de 2025. A estrutura será implantada no Porto de Paranaguá, tradicionalmente dedicado ao transporte de cargas, e deve atrair novas escalas de navios turísticos, ampliando as oportunidades de geração de emprego e

renda na região. A Portos do Paraná, em parceria com a Secretaria de Estado da Infraestrutura e Logística, contratou uma empresa especializada para desenvolver o projeto ao custo de R\$ 386 mil.

Após a entrega, serão iniciados os trâmites para obtenção das licenças ambientais junto ao Ibama. Um segundo projeto está em andamento para construção de um berço de atracação preferencial para cruzeiros, que inclui estudos de dragagem, sinalização náutica e simulações de manobras de navios, utilizando dados coletados na Baía de Paranaguá. A metodologia BIM será aplicada em todos os projetos. Simulações realizadas no Tanque de Provas Numérico da USP já foram incorporadas ao planejamento. Em paralelo, o turismo no Paraná tem apresentado forte crescimento, com alta de 13,6% em 2024, acima da média nacional, e expectativa de expansão ainda maior em 2025.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 14/04/2025

VLI OBTÉM HABILITAÇÃO PARA EXPORTAR MILHO À CHINA PELO ES

Da Redação *Portos e Logística* 14/04/2025 - 19:51



A VLI obteve a habilitação para exportar milho à China pelo Terminal de Produtos Diversos (TPD), no Porto de Tubarão (ES). A conquista permite que clientes atendidos pelo Corredor Leste da companhia acessem o maior mercado importador da commodity, com embarques realizados a partir do sistema ferroviário integrado entre a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). O TPD passou por um rigoroso processo de cadastro junto ao Sistema de Gestão Agropecuária do Ministério da Agricultura, que incluiu a apresentação de documentos como o Manual de Boas Práticas de Fabricação e a

implementação de sistemas de monitoramento de micotoxinas e resíduos de agrotóxicos.

Também foram realizados treinamentos para os colaboradores do terminal, garantindo conformidade com os padrões exigidos pelo mercado chinês. A VLI movimenta anualmente cerca de 16,7 milhões de toneladas por ferrovia e 16,2 milhões de toneladas nos portos capixabas, incluindo grãos, farelo, fertilizantes, celulose e produtos da indústria siderúrgica. A demanda chinesa por milho brasileiro aumentou após 2022, com a guerra na Ucrânia impactando o fornecimento global, o que levou à adoção de novos protocolos fitossanitários a partir de 2023.

Paralelamente, a VLI aguarda a definição da renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica, com previsão de investimentos de quase R\$ 30 bilhões, dos quais cerca de R\$ 10 bilhões serão destinados à modernização da linha férrea e melhorias de mobilidade urbana.

Aproximadamente 65% desse valor será investido nos primeiros 15 anos após a renovação, beneficiando diretamente os portos do Espírito Santo e o escoamento da produção agrícola brasileira.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/04/2025

DP WORLD INAUGURA ESCRITÓRIO DE AGENCIAMENTO DE CARGAS EM CAMPINAS

Da Redação Portos e logística 14/04/2025 - 19:48



A DP World inaugurou um novo escritório de freight forwarding em Campinas (SP), parte de sua estratégia de expansão no Brasil como fornecedora de soluções logísticas integradas. A nova unidade amplia a presença da DP World Logistics no país, integrando-se a uma rede global que já conta com mais de 150 escritórios inaugurados desde 2023, incluindo 20 nas Américas. O escritório oferece serviços completos, como fretes marítimos FCL e LCL, frete aéreo, transporte rodoviário, armazenagem, seguro internacional e desembaraço aduaneiro.

Essa estrutura permite à empresa oferecer soluções end-to-end, otimizando a operação dos clientes com maior eficiência e visibilidade. A unidade de Campinas se soma aos escritórios já inaugurados em São Paulo e Itajaí (SC), e antecede futuras aberturas previstas para 2025 em Curitiba, Porto Alegre e Rio de Janeiro, além de Manaus e Fortaleza em 2026.

Ao todo, a expansão deve gerar cerca de 150 novos empregos diretos no Brasil. Desde sua chegada ao país em 2013 e a mudança oficial para DP World Brasil em 2017, a empresa já investiu mais de R\$ 3 bilhões em sua operação no Porto de Santos, onde administra um dos maiores terminais portuários privados do Brasil. Com capacidade atual de movimentação de 1,4 milhão de TEUs e 5 milhões de toneladas de celulose, o terminal passará a operar até 1,7 milhão de TEUs. A DP World também firmou parceria com a Rumo para ampliar a movimentação de grãos e fertilizantes, elevando a capacidade para 12,5 milhões de toneladas por ano no Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/04/2025

ANP ANUNCIA SETORES QUE ESTARÃO EM OFERTA NO 5º CICLO DA OFERTA PERMANENTE DE CONCESSÃO

Da Redação Offshore 14/04/2025 - 19:27



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgou, nesta segunda-feira,(14), os setores que estarão em oferta na sessão pública do 5º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC), marcada para 17 de junho. Serão ofertados 16 setores em cinco bacias sedimentares, sendo quatro marítimas e uma terrestre. As empresas interessadas têm até 12 de maio para apresentar declarações de interesse com garantias adicionais, caso desejem disputar blocos incluídos nesta nova oferta. Pela primeira vez, a Bacia da Foz do Amazonas terá quatro setores disponíveis na OPC.

A Bacia de Santos contará com cinco setores, enquanto a Bacia de Pelotas terá quatro, ambas mantendo o interesse observado no ciclo anterior. A Bacia Potiguar terá um setor marítimo em oferta, e a Bacia dos Parecis será a única terrestre contemplada, com dois setores disponíveis. A definição

dos setores ocorreu na 76ª reunião da Comissão Especial de Licitação (CEL), realizada em 11 de abril. A lista completa dos setores pode ser consultada no site da ANP, na página do 5º Ciclo da OPC.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/04/2025

PORTO DE ROTERDÃ REALIZA PROJETO-PILOTO DE ABASTECIMENTO DE AMÔNIA ENTRE NAVIOS

Da Redação Portos e logística 14/04/2025 - 19:25



A Trammo, a OCI e a James Fisher Fendercare conduziram, no último sábado (12), um projeto-piloto de abastecimento de amônia entre dois navios no terminal Maasvlakte 2 APM, no Porto de Roterdã, na Holanda. A operação envolveu a transferência de 800 metros cúbicos de amônia líquida fria a -33°C , concluída em cerca de 2,5 horas, sem incidentes ou vazamentos. O piloto marca um avanço importante na preparação do porto para abastecimento com amônia limpa, combustível livre de carbono cujo uso em navios está previsto para começar entre 2026 e 2027. A ação validou a estrutura de segurança do porto e demonstrou

a viabilidade do abastecimento seguro de amônia. A iniciativa contou com a colaboração da Autoridade Portuária de Roterdã, OCI, Trammo, James Fisher Fendercare, Victrol, DCMR, Região de Segurança de Rijnmond e Corpo de Bombeiros Conjunto.

Como o segundo maior porto de abastecimento do mundo, Roterdã se prepara para um futuro com múltiplos combustíveis de baixo carbono, utilizando a ferramenta internacional de avaliação do Nível de Prontidão Portuária. O projeto elevou o nível de prontidão do porto para amônia ao nível 7, com todos os procedimentos de segurança prontos. O piloto faz parte do programa europeu MAGPIE, financiado pelo Horizonte 2020, que visa promover inovação e sustentabilidade nos portos, com participação do Centro de P&D Mærsk Mc-Kinney Møller para Navegação com Carbono Zero.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/04/2025

TERMINAL DE PETRÓLEO DO PORTO CENTRAL É ENQUADRADO NO REIDI

Por Danilo Oliveira Portos e logística 13/04/2025 - 20:03



Benefício do regime especial representará suspensão de quase R\$ 90 milhões em Pis/Confins. Obras da instalação, parte da fase 1 do complexo no litoral capixaba, começaram em dezembro de 2024 e permitirão atracação de navios VLCCs

O Ministério de Portos e Aeroportos enquadrado no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi) o projeto de investimento em infraestrutura portuária do terminal de petróleo proposto pela administração do Porto Central, a ser instalado no complexo portuário e industrial no litoral sul do Espírito

Santo. A expectativa é que o regime especial suspenda quase R\$ 90 milhões em Pis/Cofins nesse projeto. As reduções esperadas com benefício do Reidi são de aproximadamente R\$ 36,3 milhões (bens), de R\$ 45,3 milhões (serviços) e R\$ 4 milhões para os outros fins.

A atual estimativa de investimento com incidência de Pis e Cofins é da ordem de R\$ 2,4 bilhões, dos quais R\$ 1 bilhão para bens, R\$ 1,3 bilhão para serviços e R\$ 111 milhões para demais finalidades. Com o impacto do benefício do regime especial, a estimativa com a suspensão de Pis/Cofins é de R\$



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 054/2025
Página 86 de 86
Data: 14/04/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

85,5 milhões, reduzindo esse total para cerca de R\$ 2,3 bilhões, sendo R\$ 994 milhões (bens) e R\$ 1,2 bilhão (serviços) e R\$ 107 milhões para demais atividades.

A infraestrutura portuária a ser construída consiste num terminal de petróleo e derivados e infraestrutura de apoio, composta por canal de acesso com comprimento aproximado de 25,6 quilômetros, subdividido em três trechos distintos. O empreendimento portuário, previsto para iniciar operações até dezembro de 2027, está construindo uma infraestrutura greenfield licenciada para movimentar até 1,2 milhão de barris de petróleo por dia na Fase 1.

As obras do terminal começaram em dezembro de 2024 e permitirão a atracação de navios de grande porte, como os Very Large Crude Carriers (VLCCs), trazendo ganhos de escala, redução de custos logísticos e maior eficiência operacional. Além do transbordo de petróleo, o Porto Central está sendo desenvolvido como um hub de energia diversificado, incluindo infraestrutura para tancagem e movimentação de outros graneis líquidos e projetos de energia renovável.

O Porto Central foi desenhado para ser um dos maiores complexos portuários e industriais do Brasil, com águas profundas de até 25 metros, permitindo a operação de grandes embarcações e movimentação de diversas cargas, como petróleo, gás natural, grãos, fertilizantes, minérios e contêineres.

A secretária executiva do MPor, Mariana Pescatori, determinou que a administração do Porto Central informe ao ministério sobre a conclusão do projeto ou do pedido de cancelamento da habilitação, no prazo de 30 dias, a contar da conclusão ou do pedido de cancelamento. A portaria da secretaria executiva da pasta entrou em vigor na última sexta-feira (11), data de publicação no Diário Oficial da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 13/04/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 14/04/2025