

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 057/2025
Data: 28/04/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
REGULAMENTAÇÃO DEVE FAZER SETOR DA CABOTAGEM AVANÇAR NO BRASIL.....	4
“A FALTA DE PLANEJAMENTO DE ESTADO É O NOSSO MAIOR PROBLEMA”, AFIRMA PATRÍCIO JUNIOR.....	6
ANTAQ DIVULGA NOVA PESQUISA SOBRE PARTICIPAÇÃO FEMININA NO SETOR AQUAVIÁRIO.....	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
IRRIGAÇÃO MAIS BARATA COM SOLAR E BATERIAS.....	10
A 1ª CONCESSÃO DE CANAL DE ACESSO PORTUÁRIO NO PAÍS INSPIRA SUAPE E ITAQUI.....	11
EUROPA ENFRENTA APAGÃO E DESCARTA CIBERATAQUE COMO CAUSA.....	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS	13
AVISO DE PAUTA: PRIMEIRO LEILÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DE 2025 SERÁ REALIZADO NA PRÓXIMA QUARTA-FEIRA (30).....	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	14
LEILÃO DO TERMINAL PORTUÁRIO VAI TRAZER MAIS COMPETITIVIDADE AO PORTO DO RIO DE JANEIRO, UM DOS MAIS ANTIGOS E ESTRATÉGICOS DO PAÍS.....	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
LEILÃO DA BR-040/495/MG/RJ ACONTECE NESTA QUARTA (30), COM PROJETO QUE DESTRAVA OBRAS ESTRATÉGICAS PARA A REGIÃO.....	15
RENAN FILHO PARTICIPA NESTA TERÇA (29) DE EVENTO QUE MARCA O INÍCIO DAS OBRAS NAS BRs-060/452/GO, NO TRECHO GOIÂNIA - RIO VERDE - ITUMBIARA.....	16
PORTAL PORTO GENTE	16
PL Nº 733/2025, A LEI DOS PORTOS E O HUBPORTO DE SANTOS-PRAIA GRANDE.....	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	19
EDITORIAL – O PORTO DO RIO DE JANEIRO E SEU CALADO DINÂMICO.....	19
NACIONAL - HUB – CURTAS - TCU ALERTA PARA POTENCIAIS PROBLEMAS NA DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES.....	19
<i>O alerta do TCU 1</i>	20
<i>O alerta do TCU 2</i>	20
<i>O alerta do TCU 3</i>	20
<i>O alerta do TCU 4</i>	20
<i>Terras raras</i>	20
REGIÃO SUDESTE - COM CALADO DINÂMICO, PORTOSRIO MIRA FUTURO PARA RECEBER NAVIOS DE 400M.....	20
REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO FAZ BALANÇO POSITIVO DE MISSÃO NA EUROPA E PREVÊ LEILÕES DISPUTADOS.....	22
SUL EXPORT - SUL EXPORT: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA A INFRAESTRUTURA DO SUL.....	23
REGIÃO SUL - VIA ARAUCÁRIA INICIA OBRAS COM FOCO NA DUPLICAÇÃO DE RODOVIAS NO PR.....	27
REGIÃO CENTRO-OESTE - FIEMS PROPÕE NOVO PROJETO PARA QUALIFICAÇÃO DE TRABALHADORES INFORMAIS.....	29
INTERNACIONAL - SOBE PARA 28 O NÚMERO DE MORTOS EM EXPLOÇÃO EM TERMINAL NO IRÃ.....	31
REGIÃO CENTRO-OESTE - ARAUCO CELULOSE TRIPLICA INVESTIMENTO E VAI APLICAR R\$ 2,8 BI EM RAMAL FERROVIÁRIO NO MS.....	32
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SEGUIR REGRAS SAIU DE MODA?.....	33
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FICO-FIOL E O BRASIL INTEGRAL.....	34
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BIOECONOMIA ENVERGONHADA.....	36
JORNAL O GLOBO – RJ	37
PRATELEIRAS VAZIAS E PREÇOS NAS ALTURAS: TARIFAÇÃO DE TRUMP DEVE PROVOCAR IMPACTO SIMILAR AO DA COVID NOS EUA.....	37
CRESCIMENTO DE MAIS DE 2.000%, FALTA DE ESTRUTURA, PROCURAÇÕES: VEJA INDÍCIOS LEVANTADOS PELA PF NA INVESTIGAÇÃO DE DESCONTOS IRREGULARES NO INSS.....	40
APAGÃO NA EUROPA: ENTENDA POR QUE REINICIAR UMA REDE ELÉTRICA APÓS COLAPSO MACIÇO É TÃO DIFÍCIL.....	42
AGU VAI À JUSTIÇA CONTRA A META PARA COIBIR GOLPES QUE USAM SÍMBOLOS DE GOVERNO E IMAGENS MANIPULADAS NAS REDES.....	43
NOVE EM DEZ EMPRESÁRIOS BRASILEIROS DIZEM QUE POLÍTICA DOS EUA INFLUENCIA AGENDA DE SUSTENTABILIDADE.....	44
HADDAD VAI AOS EUA PARA DIVULGAR PLANO DE DATACENTERS E ATRAIR INVESTIMENTOS.....	46
GOVERNO LANÇA SEGUNDO LEILÃO DO ECO INVEST PARA RECUPERAR 1 MILHÃO DE HECTARES EM PASTAGENS DEGRADADAS.....	47



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	49
GOVERNO LULA FOI ALERTADO POR DIFERENTES ÓRGÃOS SOBRE EXPLOSÃO DE FRAUDES NO INSS DESDE 2023	49
ELETOBRAS ADOTA VOTO MÚLTIPLO, O QUE TORNA A ELEIÇÃO DE NOVO CONSELHO MENOS PREVISÍVEL	52
TARCÍSIO ELOGIA MILEI POR 'CORTAR 5% DO PIB DE GASTO PÚBLICO', BAIXAR INFLAÇÃO E ATRAIR CAPITAL	53
DUQUESA DE TAX: INVASÃO CHINESA: BRASIL PODE VIRAR BOLA DA VEZ E SER INUNDADO COM PRODUTOS DA CHINA	54
VIBRA PODE GANHAR MERCADO DE CONCORRENTES NO ETANOL COM MUDANÇA TRAZIDA PELA REFORMA TRIBUTÁRIA.....	55
VALOR ECONÔMICO (SP)	57
TARIFAS À CHINA AMPLIAM RISCO DE CHOQUE DE OFERTA NA ECONOMIA DOS EUA	57
ARCO NORTE DEVE ESCOAR METADE DA SOJA EM 2030.....	60
BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 2,53 BI NA QUARTA SEMANA DE ABRIL	61
FT: CHINA DIZ QUE PODE VIVER SEM AGRO E INSUMOS ENERGÉTICOS DOS EUA	62
FT: QUEDA EM DEMANDA PROVOCADA POR TARIFAS DE TRUMP AFETA PORTOS NOS EUA E FRETE AÉREO.....	63
PORTAL PORTOS E NAVIOS	66
ANTAQ APROVA PLANO DE AÇÕES REGULATÓRIAS PARA PRÁTICAS ESG	66
REFORMA TRIBUTÁRIA IMPULSIONA COMPETITIVIDADE DO COMEX E LOGÍSTICA NO BRASIL, AVALIA ASIA SHIPPING	67
ÁREA NO PORTO DO RIO A SER LEILOADA TEM PREVISÃO DE R\$ 6,8 MILHÕES EM INVESTIMENTOS	68
PPSA LUCROU R\$ 28,8 MILHÕES EM 2024, COM ARRECADAÇÃO DE R\$ 10,3 BILHÕES PARA UNIÃO	69
A NORCOAST ANUNCIOU A NOMEAÇÃO DE MÁRCIO SALMI COMO NOVO DIRETOR COMERCIAL	69
APS REPASSA R\$ 208 MILHÕES À UNIÃO E REGISTRA LUCRO DE R\$ 844,5 MILHÕES EM 2024	70
CLUSTER NAVAL-RJ VERIFICA OPORTUNIDADES DE EXPANSÃO DE NEGÓCIOS NO NORTE	71
MPOR PREVÊ LEILÃO DE CONCESSÃO DO CANAL DE PARANAGUÁ NO 2º SEMESTRE	72
TUPS APOSTAM EM IÁ PARA GANHOS DE EFICIÊNCIA E REDUÇÃO DE CUSTOS	74
MOVECTA PLANEJA DOBRAR FATURAMENTO ATÉ 2030	75
APÓS MISSÃO NA EUROPA, GOVERNO ESPERA ATRAIR R\$ 30 BILHÕES EM INVESTIMENTOS	76
PORTO SUDESTE RECEBE CERTIFICADO I-REC PELO SEGUNDO ANO E ZERA EMISSÕES DE ESCOPO 2.....	76
LEILÃO OFERTARÁ 3 ÁREAS EM PARANAGUÁ COM EXPECTATIVA DE DOBRAR CAPACIDADE DE ESCOAMENTO AGRÍCOLA	77
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM SANTOS CRESCE 6,9% NO TRIMESTRE	77
CS PORTOS PREVÊ OPERAÇÃO PLENA DO TERMINAL EM ARATU AINDA NESSE SEMESTRE.....	78
CARGILL E BRADO INICIAM OPERAÇÃO PARA IMPORTAR INSUMOS AGRÍCOLAS EM CONTÊINERES DE EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO	79
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	79
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	79



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

REGULAMENTAÇÃO DEVE FAZER SETOR DA CABOTAGEM AVANÇAR NO BRASIL

BR do Mar ainda precisa de um decreto presidencial para consolidar ampliação

Por Anderson Firmino 27 de abril de 2025



Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro está marcado para terça-feira (29) no auditório do Grupo Tribuna (Alexander Ferraz/Arquivo AT)

Estímulo à concorrência, redução do custo no transporte de cargas e a preocupação com a sustentabilidade. Esses são alguns objetivos do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (Lei Federal 14.301/2022), conhecido como BR do Mar, que ainda depende de regulamentação por meio de decreto presidencial.

O programa deve incentivar o uso das chamadas “embarcações verdes”, cujo debate ocupará um dos painéis do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, marcado terça-feira, às 13h45, no auditório do Grupo Tribuna.

Benefícios

Durante participação na Intermodal South América, realizada na semana passada, em São Paulo, a secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori, reforçou que o programa trará benefícios à navegação de cabotagem.

“Esperamos que o presidente Lula assine o decreto em maio, consolidando a ampliação do setor. A assinatura vai garantir mais segurança jurídica e impulsionar investimentos em embarcações verdes”.

Contexto

Participante do painel que encerra o Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro, a partir das 16 horas, o juiz coordenador do Núcleo de Estudos de Direito Marítimo da Escola Paulista de Magistratura, Frederico Messias, entende que os temas da sustentabilidade e da abertura da cabotagem para embarcações estrangeiras, precisam ser pensados no contexto atual da geopolítica global.

“O direito ao meio ambiente saudável é um compromisso geracional. Dever de cuidado da geração presente com a geração futura, que se impõe mesmo sem obrigação convencional entre os países. As ações de proteção ao ambiente devem ser políticas do Estado”, afirma.

Para ele, a navegação de cabotagem é de suma importância para a segurança nacional. “O Estado precisa adotar meios capazes de conservar alguma alternativa capaz de garantir que os interesses do País sejam preservados nessa temática”, acrescenta.

Lei permite maior participação de navios estrangeiros

De acordo com a gerente de produto da Norcoast, empresa brasileira de cabotagem, Patrícia Lia Brentano, a Lei Federal 14.301/2022 já estabeleceu a base para as mudanças no setor, permitindo maior participação de embarcações estrangeiras na cabotagem brasileira, o que na atual situação da infraestrutura portuária do País é vital.



Porém, a regulamentação por meio de decreto traz maior clareza e previsibilidade. “A consulta pública prevista para definir o que constitui uma embarcação verde permitirá um diálogo aberto com o mercado, ajudando a alinhar as expectativas e garantir que as normas sejam aplicáveis e eficazes”, avalia.

Passo

Segundo Patrícia, as medidas são vistas como um passo positivo para promover a sustentabilidade no transporte marítimo e aumentar a competitividade do setor, ao mesmo tempo em que se busca reduzir as emissões de carbono e melhorar a eficiência energética.

“Com o estímulo ao uso da cabotagem, espera-se uma redução na dependência do transporte rodoviário, o que pode levar a uma logística mais equilibrada e eficiente, além de diminuir o desgaste das rodovias”, finaliza.

Confira a programação do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro

13h45

Credenciamento

14h20

Painel: Navegação e o Afretamento Marítimo das Embarcações Estrangeiras

Mediação: Maxwell Rodrigues

Participantes:

- Marcel Nicolau Stivaletti (sócio na RMM Advocacia)
- Eliane Octaviano Martins (diretora da Maritime Law Academy)
- Ingrid Zanella (presidente da OAB-PE e presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB)
- José Roberto Duque (head comercial da Aliança Navegação e Logística)
- Bruno Stupello (diretor de operações portuárias da Santos Brasil)
- Flávia Takafashi (diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários)

15h30

Coffee break

16h00

Painel:

Decreto BR do Mar

Mediação:

Maxwell Rodrigues

Participantes:

- Mariana Pescatori (secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos)
- Pedro Calmon Neto (advogado da PCFA Advogados)
- Marcelo Sammarco (advogado na Sammarco Advogados)
- Patrícia Lia Brentano (gerente de produto na Norcoast)
- Frederico Messias (coordenador do Núcleo de Estudos de Direito Marítimo da Escola Paulista de Magistratura)
- Nathália Carolina Fritz Neves (advogada da Salomão Advogados)

17h30

Encerramento

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/04/2025

“A FALTA DE PLANEJAMENTO DE ESTADO É O NOSSO MAIOR PROBLEMA”, AFIRMA PATRICIO JUNIOR

A Tribuna conversou com o diretor de investimentos da Terminal Investment Limited (TiL), uma das maiores operadoras de terminais de contêineres do mundo

Por Maurício Martins 27 de abril de 2025



"Até ontem tinha gente em Santos dizendo que o Porto tinha capacidade. Pegue o jornal e veja quem era, porque esses caras são os culpados", afirma Patricio Junior (Vanessa Rodrigues/AT)

Patricio Junior é diretor de investimentos da Terminal Investment Limited (TiL), uma das maiores operadoras de terminais de contêineres do mundo. A empresa, que pertence à MSC e a fundos de investimentos internacionais, tem sede em Genebra, na Suíça, onde ele mora atualmente. No País, a TiL controla o terminal Portonave, em Santa Catarina, e tem participação na

Brasil Terminal Portuário (BTP), em Santos, e no terminal MultiRio, no Porto do Rio de Janeiro. Aos 63 anos de idade e há mais de 40 anos no setor portuário, Patricio Junior se tornou uma das maiores lideranças da área. Oficial de Marinha Mercante e com a firmeza de quem já comandou navios e diversas empresas no Brasil e no exterior, ele faz críticas à falta de investimentos necessários à infraestrutura brasileira e ao atraso para se aumentar a capacidade dos portos, principalmente o de Santos, maior do Brasil. Leia a seguir a entrevista que Patricio Junior deu para A Tribuna na semana passada, quando esteve no Brasil.

Como você compara a infraestrutura do setor portuário no Brasil em relação ao resto do mundo?

Cada país tem um jeito e um momento de olhar o negócio. Até o ano passado a gente não tinha terminal no México, aí compramos um em Altamira. Fizemos também uma proposta para a Hutchison, que tem quatro terminais lá. Pessoas do governo mexicano pediram para investirmos mais ainda no México. É a visão de ter o dinheiro estrangeiro cada vez mais aplicado em infraestrutura, porque não existe país desenvolvido, com economia forte, sem infraestrutura. O Brasil está passando por um momento meio complicado, de necessidade de infraestrutura, vontade de investidores para investir, mas, por visões de negócios diferentes, possibilidades de investimento têm sido retardadas.

Mas não foi sempre assim? A tomada de decisão política no Brasil costuma ser demorada...

Mas estamos crescendo cada vez mais, a população aumentou. Sempre se demorou para tomar alguma decisão, a parte política é um pouco mais complicada, mas a gente foi crescendo. O Brasil é um país grande, com economia forte. Há diferença entre onde a gente está e onde poderíamos estar. Como se evita isso? Com planejamento.

Poderia dar um exemplo da falta de planejamento?

Tem quatro, cinco anos que eu venho falando sobre a falta de capacidade em Santos. Hoje é uma realidade, mas não era. Se a gente tivesse dado uma olhada melhor para o futuro, não estaríamos passando por esse problema. Agora o governo decidiu fazer a licitação do terminal STS10, o Tecon Santos 10. Vai sair daqui a uns três anos. A licitação é em dezembro, para ser anunciado o vencedor em fevereiro de 2026. Um SKS, um guindaste de grande porte (para operar no terminal), demora dois anos para ser entregue, fevereiro de 2028. Só que em três anos, vai crescer mais de 10%, 15% (o volume de cargas). Se hoje a gente já roda na ineficiência, porque está tudo cheio, estaremos em uma situação pior. Então, esse novo terminal, ainda que seja para 3 milhões de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão), vai ficar praticamente cheio. Os outros, que estarão com 100% (da capacidade ocupada), vão ter que baixar para 80% para ter eficiência, o que vai encher esse novo.

Qual é a solução para o Porto de Santos?

É começar hoje a discutir o próximo (terminal). Aí você planeja com antecedência. Eu posso te dizer, porque a gente já deu uma olhada, que são várias as possibilidades de investimentos em Santos. Tem alguns projetos que estão sendo anunciados, muita coisa que tem que ser trabalhada. São projetos que vão sair entre cinco e dez anos se a gente começar a levar isso a sério hoje. Porque 40% da indústria brasileira é em São Paulo. Isso tudo venho falando há anos. Se o governo não fizer um projeto para levar a industrialização para o Norte e Nordeste, que têm uma capacidade grande, a gente vai ter sempre um gargalo, um problema sério. Temos que forçar o Brasil a planejar.

E como fazer isso?

Precisamos de planejamento de Estado. Aí, independentemente de Bolsonaro ou Lula, vai ter que ser seguido, porque é para o País. Então, falta de planejamento de Estado é o nosso maior problema. Hoje estão falando da terceira pista (da Rodovia dos Imigrantes) para Santos. Deveríamos estar falando da quarta e da quinta, porque a terceira já está lotada. Quando você acabar a terceira, daqui a três, quatro anos, vai ter alívio? Não vai ter. Até quando a gente vai continuar falando a mesma coisa e ninguém dá ouvido? Até ontem tinha meia dúzia de gente em Santos dizendo que o Porto tinha capacidade. Pegue o jornal e veja quem era, porque esses caras são os culpados. São os que estavam falando que não precisava e agora que está precisando. Agora mudou, né? Existem autoridades portuárias que estão declarando que tem excesso de dinheiro em caixa. Autoridade portuária não é para ter excesso de dinheiro em caixa, ela pega o dinheiro e investe. E se der mais dinheiro, investe de novo. Porque essa é a finalidade, não é gerar receita. Investe, porque nós estamos precisando de infraestrutura.

Como você analisa a questão concorrencial do Tecon Santos 10? Acha que o leilão deve ser aberto para todos ou deve ter restrições?

Se você perguntar para os exportadores se eles estão preocupados com verticalização, eles não sabem nem o que é isso. Eles querem que a carga chegue no tempo e com um bom preço. Não estão preocupados se é MSC, Maersk, CGM. Agora, você não tem nada disso se não tiver capacidade, porque cria uma ineficiência. Você não vai ter um preço baixo, porque a falta de espaço cria o preço maior. O que é interesse público? Preço baixo com eficiência ou preço alto com ineficiência? Alguém ganha nessa ineficiência e preços altos. O Brasil tem um dos melhores órgãos de competição do mundo, chamado Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). Cabe a ele dizer (se deve ter restrição ou não), eu confio no órgão. Confio na Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). Nós temos bons órgãos, temos que deixá-los trabalhar, cada um na sua função. Eu, enquanto investidor e brasileiro, quero que haja uma competição onde todos possam competir sem restrição. O brasileiro continua interferindo no mercado, não é assim que equilibra o mercado, não é assim que aumenta a competitividade. Se você abrir para 15, eles vão brigar até o final e o governo vai ganhar mais.



"Pagamos impostos para ter infraestrutura. Agora falta? O que essas pessoas andaram fazendo nos últimos cinco anos?", questiona Patrício Junior (Vanessa Rodrigues/AT)

Ainda em relação ao Tecon Santos 10, temos o problema dos acessos com a ampliação da movimentação. Os novos acessos precisam ser feitos pela empresa que ganhar a licitação ou pelo governo?

Nos últimos anos houve inauguração de vários terminais que demandam caminhões e nunca se falou isso. O problema sempre teve. Então, você vem criando terminais e não atualizando a infraestrutura. Agora, quem entra no terminal vai ser responsável por tudo de ruim que acontece? Um terminal desse vai movimentar até 5 mil caminhões no pico, estou falando daqui a 5 anos. Estou dando ao governo eleito ou ao próximo 5 anos para fazer alguma coisa. Estão projetando ter um terminal de passageiros do lado. Quem ganhar a concessão vai ter que pagar a construção. E quer que pague

as vias? A gente está perdendo a noção. O terminal de contêineres é um negócio. Se você encarecer isso, quem é que vai pagar o preço? É você, sou eu, quando a gente for ao supermercado. Porque tudo é repassado. Pagamos impostos para ter infraestrutura. Agora falta? O que essas pessoas andaram fazendo nos últimos cinco anos?

Tramita na Câmara dos Deputados um projeto para a mudança do marco legal dos portos. O que pensa disso?

Sou investidor, tudo que puder fazer para atrair mais capital estrangeiro é bom. Mas temos que pensar no trabalhador também. Agora, trabalhador é você, sou eu, não é só um sindicato. Então, o interesse de todos tem que ser visto. Tem que ter uma mesa de negociação, porque cada um vai puxar para um lado. O projeto tem pontos bons e outros que precisam ser negociados. Acredito que a gente tem uma oportunidade de melhorar um sistema para que haja mais emprego e mais condições de investimento.

Mas o projeto de lei que começou a tramitar, é bom ou é ruim? Qual sua opinião?

Eu acho que tem coisas boas e ruins. Por exemplo? Eu acho bom a possibilidade de aumentar o tempo da concessão. Porque investimento em infraestrutura não é algo que você faz hoje e amanhã você está coletando dividendos. Você faz um investimento e, às vezes, demora de dez a 15 anos para ver a cor do dinheiro, sendo que daqui até lá você já está todo endividado. É um bom negócio? É, senão a gente não estaria nele. Mas existem coisas - que eu não vou te dizer quais são - que não são muito boas, mas podem ser para os outros. Mas eu já te falei uma coisa que é boa, e isso eu defendo, que quanto maior for o tempo, mais eu posso continuar a planejar e investir, pois nada é de graça.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/04/2025

Missão internacional deve atrair mais de R\$ 30 bilhões para o Brasil; túnel Santos-Guarujá é destaque

Ministro Silvio Costa Filho e governador Tarcísio de Freitas apresentaram o projeto do túnel imerso e parcerias no setor portuário

Por ATribuna.com.br 26 de abril de 2025 às 11:09



Na Dinamarca, comitiva brasileira conheceu detalhes do projeto e das obras do túnel imerso Fehmarnbelt, que ligará o País com a Alemanha (Ministério de Portos e Aeroportos/Divulgação)

Com o leilão do túnel imerso Santos-Guarujá como carro-chefe, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, concluiu ontem a missão internacional pela Europa. Ele viajou acompanhado do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Durante a agenda, o ministro apresentou a investidores e grandes empresas do setor de infraestrutura a carteira de projetos brasileiros nas áreas portuária e hidroviária. A visita ao continente europeu terminou com a expectativa de atrair mais de R\$ 30 bilhões em investimentos para o Brasil.

O roteiro incluiu Portugal, Holanda e Dinamarca. O destaque da viagem foi a apresentação do projeto do túnel Santos-Guarujá, considerado estratégico para o desenvolvimento do Porto de Santos e do estado de São Paulo. A obra, estimada em R\$ 6 bilhões, será viabilizada por meio de uma parceria entre o Governo Federal e o Governo de São Paulo. O ministro destacou a importância do projeto, afirmando que o túnel, aguardado há quase 100 anos, trará benefícios para São Paulo e para todo o País.

Durante a missão, a comitiva do ministro e do governador se reuniu com representantes de empresas com expertise global em túneis submersos, que utilizam a mesma tecnologia que será empregada na construção do túnel da Baixada Santista. Em Portugal, o projeto foi apresentado à Mota-Engil, parceira da gigante chinesa CCC (China Communications Construction Company), responsável por obras emblemáticas como os túneis da Baía de Dalian e de Hong Kong–Zhuhai–Macau. Na Holanda, o ministro se encontrou com dirigentes da Ballast Nedam e da TEC Tunnel, referências em engenharia de túneis imersos. A Ballast Nedam participou de obras como a travessia Nieuwe Waterweg, em Roterdã, e a TEC Tunnel esteve envolvida em grandes projetos como a ligação Øresund (Dinamarca-Suécia) e o túnel Busan-Geoje (Coreia do Sul).

Já na Dinamarca, a comitiva visitou as instalações das obras do Túnel Fehmarnbelt, que ligará a ilha dinamarquesa de Lolland à ilha alemã de Fehmarn. Com 18,1 km, será o maior túnel submerso do mundo, e servirá como modelo para o projeto brasileiro.

Além disso, o governador Tarcísio de Freitas se encontrou em Copenhague com representantes de empresas especializadas em transporte marítimo e logística para discutir as propostas da ligação imersa Santos-Guarujá e também do sistema de travessias hídras. Ele ressaltou que os projetos despertaram o interesse dos investidores, o que pode resultar em leilões bem-sucedidos e mais investimentos no Brasil.

Durante a missão, a comitiva paulista também divulgou o projeto de parceria público-privada (PPP) para o sistema de travessias hídras, sancionado recentemente. O projeto chamou a atenção de empresas como DFDS e Maersk, líderes no setor de transporte marítimo e logística, que já se mostram empenhadas em colaborar com o Brasil para a implementação de tecnologias mais sustentáveis, como embarcações elétricas.

A missão na Europa encerrou com resultados positivos, com o governo paulista otimista em atrair novos investimentos e fortalecer a infraestrutura portuária e de transportes no Brasil.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 26/04/2025

ANTAQ DIVULGA NOVA PESQUISA SOBRE PARTICIPAÇÃO FEMININA NO SETOR AQUAVIÁRIO

Evento será realizado em Santos, em parceria com o Grupo Tribuna
Por ATribuna.com.br 26 de abril de 2025 às 11:08



Levantamento apresenta uma nova leitura sobre a presença das mulheres na área portuária brasileira (Vanessa Rodrigues/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em parceria com o Grupo Tribuna, fará na próxima terça-feira, em Santos, um evento para divulgação dos novos dados da pesquisa sobre a participação feminina no setor aquaviário nacional. Será às 10 horas, na sede do Grupo Tribuna.

A iniciativa é fruto do Acordo de Cooperação firmado entre a Antaq e a Women's International Shipping and Trading Association – WISTA Brazil, em 2022. Com atualização bienal, a pesquisa teve sua primeira edição em 2023 e, agora, apresenta uma nova leitura sobre a presença das mulheres em um setor estratégico da economia brasileira.

A diretora da Antaq, Flávia Takafashi, fará a abertura oficial do encontro e a apresentação dos dados levantados pela Agência. Também participam a secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori, e a superintendente de ESG e Inovação da Antaq, Cristina

Castro, que vem liderando as iniciativas da Agência voltadas ao fortalecimento da agenda ESG e à promoção da equidade de gênero no ambiente regulado.

O evento contará ainda com as presenças de Ingrid Zanella, presidente da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) de Pernambuco e uma das principais vozes femininas na advocacia especializada em Direito Marítimo; Sandra Comodaro, cofundadora do grupo Conselheiras, que atua para ampliar a presença de mulheres em conselhos de administração; e das advogadas Eliane Octaviano e Flávia Sammarco, ambas especialistas em Direito Marítimo.

Além da apresentação dos dados, o encontro será um espaço para troca de experiências e propostas voltadas à promoção da diversidade e à valorização da presença feminina no setor aquaviário.

A presença de mulheres em cargos estratégicos e técnicos nas atividades portuárias, marítimas e de regulação será discutida à luz de tendências globais e dos compromissos assumidos por instituições públicas e privadas com práticas mais inclusivas e sustentáveis.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/04/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

IRRIGAÇÃO MAIS BARATA COM SOLAR E BATERIAS

O Grupo MTR Solar tem uma solução de usinas solares com grandes baterias que diminui a conta de luz da irrigação

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



O uso das grandes baterias junto com as usinas solares reduz em até 70% os custos com a conta de energia. Foto: MTR BESS/Divulgação

O Grupo MTR Solar está oferecendo uma solução que pode resultar numa economia, em média, de até 70% na conta de luz de uma empresa que usa a irrigação nos seus plantios. A solução combina a implantação de usinas solares com inversores híbridos, criando microrredes locais, e inclui também o armazenamento da energia em grandes baterias, tipo Battery Energy Storage System (BESS).

“Além da economia na conta de energia, a solução traz a segurança energética, permitindo que as fazendas operem de forma contínua, independentemente das redes elétricas convencionais, assegurando maior estabilidade e eficiência nas operações”, resume o diretor da MTR BESS, Merivaldo Brito. Ele argumenta também que a economia, da ordem de 70%, ocorre quando a empresa troca o diesel – usado no gerador de energia – pela mesma solução. Muitas empresas agrícolas estão em locais onde o fornecimento de energia não tem muita qualidade, restringindo a adoção de tecnologias avançadas, como sistemas de irrigação automatizados e mecanização.

“No Ceará, uma fazenda de camarão trocou o diesel pela solução e conseguiu uma economia de 80%. Quando a empresa ficava sem energia, perdia a produção, porque deixava de ser feita a oxigenação da água. E muitas vezes o gerador diesel falhava”, comenta Merivaldo. Ele acredita que a solução vendida pela empresa vai preencher um vácuo de infraestrutura que limita o transporte da energia nas redes de distribuição e transmissão.

Segundo Merivaldo, a solução de microrredes pode ser usada para sistemas comerciais, residenciais, industriais e agronegócio. “O armazenamento vai ser muito bom aqui pro pessoal que gera energia, tanto solar como eólica”, diz. Atualmente, muitas geradoras eólica e solares têm cortes de geração definidos pelo Operador Nacional do Sistema (ONS), por vários motivos, incluindo a falta de linhas de transmissão para transportar mais energia do Nordeste para o Sudeste.

As baterias são moduláveis e o tamanho delas varia de acordo com a quantidade de energia necessária ao armazenamento e o tempo de uso desta energia. “Qualquer consumidor pode ter esse sistema de armazenamento de acordo com a Lei 14.300 de 2022”, diz Merivaldo.

Parceria da MTR com a GoodWe

A MTR Solar é uma empresa nacional que fabrica equipamentos para usinas solares como rastreadores solares (trackers), skids e eletrocentros, todos usados em usinas solares. Os trackers fazem as placas fotovoltaicas se inclinarem para absorverem mais radiação solar. A empresa tem 15 anos de atuação no setor fotovoltaico com sede em Alphaville, na cidade de Barueri em São Paulo.

A MTR Solar participou diretamente da construção de 1.200 usinas solares. No ano passado, a companhia inaugurou o complexo fabril de energia solar em Juiz de Fora, em Minas Gerais, implantado numa área de 38 mil metros quadrados.

A empresa chinesa GoodWe é a fornecedora das grandes baterias usadas no MTR BESS. A GoodWe tem duas fábricas na China e uma no Vietnã, distribuindo os seus produtos para mais de 100 países.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/04/2025

A 1ª CONCESSÃO DE CANAL DE ACESSO PORTUÁRIO NO PAÍS INSPIRA SUAPE E ITAQUI

A concessão em questão é a do canal de acesso ao porto de Paranaguá. Negociações preliminares ocorrem com Suape e Itaquí

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



Porto de Paranaguá / Foto: Portos do Paraná

O Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou, na última quarta-feira (23), o processo de concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, no Paraná. O projeto, pioneiro no país, marca a primeira iniciativa brasileira de concessão de infraestrutura aquaviária em portos organizados, conforme informações da Agência INFRA.

O sucesso da aprovação de Paranaguá impulsiona outros projetos semelhantes. De acordo com a Agência INFRA, a concessão do canal do Porto de Itajaí (SC) deve ser enviada para análise do TCU até o final de maio. Já o canal do Porto de Santos (SP), modelado pelo BNDES, prevê investimentos da ordem de R\$ 6 bilhões para atingir 17 metros de profundidade.

Além desses, há estudos iniciais para concessões dos canais dos portos de Rio Grande (RS) e Salvador (BA), enquanto negociações preliminares ocorrem com as autoridades portuárias de Suape (PE) e Itaquí (MA), ambos sob gestão estadual.

Pelo modelo aprovado, o concessionário será responsável pela ampliação, manutenção e exploração do canal de acesso. O ministro Benjamin Zymler, relator do processo, destacou a inovação da

proposta conduzida pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).



Embora tenha reconhecido a viabilidade técnica e econômica do projeto, Zymler sugeriu uma série de ajustes no modelo de concessão, que foram acatados. Entre eles estão a limitação do compartilhamento de riscos para cargas específicas (granéis sólidos vegetais e contêineres), a substituição de expressões contratuais e a correção de cálculos relacionados à dragagem. Também foi recomendado o reforço de cláusulas ligadas ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e a ajustes no sistema de avaliação da qualidade do serviço prestado.

Canal de acesso em Suape pode ir a concessão/Foto: Porto de Suape/Divulgação

Segundo apuração da Agência INFRA, as sugestões do TCU foram alinhadas com o governo federal e serão incorporadas ao edital.

Durante a sessão, o presidente do TCU, ministro Vital do Rêgo Filho, ressaltou a importância estratégica da medida para o setor portuário brasileiro. “Os maiores gargalos da navegabilidade brasileira são os canais de acesso. Paranaguá abre caminho para que outros portos avancem nesse modelo”, afirmou, citando como exemplo o Porto de Cabedelo (PB), que enfrenta sérias limitações de competitividade devido à falta de dragagem.

O projeto prevê, nos dois primeiros anos de concessão, o aprofundamento do canal para 13,3 metros de profundidade, permitindo que o Porto de Paranaguá receba embarcações de maior porte e aumente sua capacidade operacional.

O valor total de investimentos previstos é de R\$ 1,2 bilhão nos cinco primeiros anos, abrangendo dragagens, derrocamentos, modernização de balizamento náutico, sinalização, sistemas de monitoramento de tráfego e manutenção contínua do canal.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/04/2025

EUROPA ENFRENTA APAGÃO E DESCARTA CIBERATAQUE COMO CAUSA

Apagão provoca paralisação de transportes em Portugal e Espanha. Comissão Europeia descarta ataque cibernético e investiga falha técnica no sistema elétrico do continente

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Península Ibérica, formada por Espanha e Portugal, foi a região mais afetada da Europa pelo apagão. Foto: X/Reprodução

A Europa registrou, nesta segunda-feira (28), uma das maiores falhas de seu sistema elétrico, segundo confirmação da vice-presidente executiva da Comissão Europeia, Teresa Ribeiro. O apagão afetou vários países do continente, mas os mais impactados foram Portugal e Espanha, onde o fornecimento de energia foi interrompido por várias horas, comprometendo serviços essenciais.

Em declaração à imprensa, Teresa Ribeiro destacou que, até o momento, não há indícios de que a falha tenha sido causada por um ataque cibernético. As investigações preliminares apontam para

problemas técnicos na infraestrutura de transmissão de energia, mas a origem exata da falha ainda está sendo analisada pelas autoridades competentes.

A operadora elétrica de Portugal, Redes Energéticas Nacionais (REN), informou que o apagão registrado em Portugal e Espanha foi resultado de um fenômeno atmosférico raro, conhecido como “vibração atmosférica induzida”. Esse fenômeno ocorre quando perturbações nas camadas superiores da atmosfera provocam oscilações eletromagnéticas capazes de interferir no funcionamento de linhas de transmissão elétrica, afetando a estabilidade do sistema.

Na Espanha e em Portugal, o apagão gerou atrasos e cancelamentos de voos, além da paralisação de parte do transporte público. Aeroportos em Lisboa, Madri e Barcelona relataram interrupções nos sistemas de check-in e embarque, prejudicando milhares de passageiros. Linhas de metrô e trem também foram impactadas, com registros de evacuação de estações e congestionamentos em várias cidades.

Além dos transtornos nos transportes, a queda de energia afetou hospitais, redes de comunicação e estabelecimentos comerciais, exigindo o acionamento de geradores de emergência. Estima-se que mais de 15 milhões de pessoas tenham sido afetadas direta ou indiretamente pelas interrupções.

Apagão interconectado

Segundo o órgão regulador europeu de energia (ENTSO-E), a rede elétrica do continente é interconectada para garantir estabilidade e segurança entre os países-membros. Esse sistema permite que a energia seja compartilhada em caso de necessidade, mas também torna a infraestrutura mais vulnerável a falhas em cascata, como a ocorrida nesta segunda-feira. Um problema em uma região pode rapidamente se propagar, gerando impactos generalizados em diferentes países.

Em nota, a Comissão Europeia afirmou que está coordenando as investigações com os estados-membros e que serão adotadas medidas para reforçar a resiliência do sistema elétrico europeu. As autoridades também avaliam os impactos econômicos do apagão, com previsão de apresentar um relatório preliminar nas próximas semanas. Entre os setores mais prejudicados estão o transporte aéreo, a mobilidade urbana e a cadeia de abastecimento, que registrou atrasos na entrega de mercadorias.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 28/04/2025



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

AVISO DE PAUTA: PRIMEIRO LEILÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DE 2025 SERÁ REALIZADO NA PRÓXIMA QUARTA-FEIRA (30)

Serão licitados os terminais RDJ11, PAR14, PAR15 e PAR25



Brasília, 28/04/2025 – A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará, no dia 30 de abril, a partir das 10 horas, o primeiro leilão de terminais portuários de 2025. O bloco em disputa é composto pelas áreas RDJ11, PAR14, PAR15 e PAR25.

O certame acontecerá na B3, em São Paulo (SP), e tem como objetivo ampliar a capacidade logística para o escoamento da produção agrícola, viabilizar uma



infraestrutura de transporte moderna, eficiente e segura, além de promover ganhos econômicos por meio da geração de emprego e renda.

Um dos terminais a serem licitados é o RDJ11, localizado no Porto do Rio de Janeiro (RJ). Com contrato de modelo simplificado e duração de 10 anos, o terminal é destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos e carga geral, com previsão de investimentos diretos da ordem de R\$ 6,8 milhões.

As demais áreas — PAR14, PAR15 e PAR25 — estão localizadas no Porto de Paranaguá (PR). Os três terminais são voltados à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, como soja e milho, com contratos de 35 anos. Os investimentos previstos na estrutura portuária paranaense reforçam seu papel estratégico como um dos principais corredores de exportação de commodities agrícolas.

O PAR14 contará com investimentos de R\$ 529,2 milhões e deverá gerar cerca de 310 empregos diretos na fase de operação. O terminal contribuirá para o aumento das exportações de grãos e fortalecerá a inserção do porto no mercado internacional.

Já o PAR15, com capacidade para movimentar 4 milhões de toneladas por ano, receberá investimentos de R\$ 293,2 milhões ao longo dos 35 anos de contrato. A expectativa é de criação de 180 novos postos de trabalhos diretos na fase operacional.

Por fim, o PAR25 receberá investimentos de R\$ 233,5 milhões, além de um aporte adicional de R\$ 331,6 milhões, somando R\$ 565,1 milhões. O leilão do terminal representa um marco para a modernização da infraestrutura logística, com o objetivo de ampliar a capacidade de escoamento da safra agrícola e regularizar as áreas operacionais do porto.

Serviço

O quê: Primeiro leilão de terminais portuários do ano

Quando: quarta-feira (30), a partir das 10h

Local: Bolsa de valores de São Paulo - B3, São Paulo (SP)

Link da transmissão ao vivo: www.youtube.com/live/TnvQEhtxk30

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: 28/04/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

LEILÃO DO TERMINAL PORTUÁRIO VAI TRAZER MAIS COMPETITIVIDADE AO PORTO DO RIO DE JANEIRO, UM DOS MAIS ANTIGOS E ESTRATÉGICOS DO PAÍS

Operador privado que ganhar a concessão deverá investir na ampliação e modernização da estrutura, além da renovação tecnológica para garantir maior eficiência operacional



Leilão do terminal RDJ11 promete atrair investidores e modernizar a estrutura - Foto: Agência Brasil

A Baía de Guanabara, um dos pontos mais conhecidos da cidade do Rio de Janeiro, abriga também uma das infraestruturas portuárias mais relevantes do Brasil: o Porto do Rio de Janeiro. Inaugurado em 20 de julho de 1910, o porto configura-se como um dos mais



tradicional e movimentado do país. Localizado na costa oeste da baía, em posição estratégica na capital fluminense, o complexo exerce papel crucial na logística marítima nacional, com vocação para o manuseio de cargas gerais, containerizadas, siderúrgicas e granéis.

Como parte da agenda federal de modernização do setor portuário, o Porto do Rio será palco, no próximo dia 30 de abril, do leilão do terminal RDJ11, promovido pelo Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A licitação ocorrerá na sede da B3, em São Paulo, e integra a primeira rodada de arrendamentos de 2025, que contemplará ainda áreas nos estados do Paraná e Rio Grande do Sul. No total, os projetos envolvidos nesta fase devem atrair R\$ 850 milhões em investimentos privados.

O terminal RDJ11, situado na região do Cais do Caju e inserido na poligonal do porto, possui área total de 7.787 m² e será destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos — com destaque para o concentrado de zinco — e carga geral, em especial produtos siderúrgicos. O projeto está estimado em R\$ 6,80 milhões em investimentos diretos, com contrato de concessão previsto para 10 anos, sob o modelo simplificado de licitação, cujo critério de julgamento será o maior valor de outorga.

“Até 2026, vamos realizar mais de 42 leilões de terminais portuários, com investimentos estimados em R\$ 22,85 bilhões. Esses aportes não significam apenas a modernização da infraestrutura — eles impulsionam a geração de empregos, fortalecem os portos públicos e privados, e ampliam o papel estratégico do Brasil no cenário global”, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

O fluxo operacional previsto para o terminal inclui recepção rodoviária e ferroviária, armazenagem em pátio aberto e expedição aquaviária no caso da carga geral; e, para o granel sólido, operações de recepção aquaviária, armazenagem e posterior expedição por modal terrestre — rodoviário ou ferroviário. A classificação do RDJ11 como um projeto brownfield implica na existência de estruturas físicas atualmente inoperantes, cuja demolição está contemplada como parte do desenvolvimento do novo terminal, sinalizando uma requalificação completa da área.

Atualmente sob a administração da estatal PortosRio, o terminal integra a estratégia do Governo Federal de dinamização da infraestrutura logística nacional, com vistas à ampliação da competitividade do setor portuário e à atração de capital privado. A reestruturação do RDJ11 tem o potencial de gerar empregos diretos e indiretos, fomentar a atividade econômica regional e reforçar o papel do Porto do Rio de Janeiro como ativo logístico de alto valor estratégico no contexto do comércio exterior brasileiro.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 28/04/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

LEILÃO DA BR-040/495/MG/RJ ACONTECE NESTA QUARTA (30), COM PROJETO QUE DESTRAVA OBRAS ESTRATÉGICAS PARA A REGIÃO

Rodovia liga Juiz de Fora (MG) ao estado do RJ, corta Serra de Petrópolis e conecta importantes cidades turísticas

O Ministério dos Transportes realiza, nesta quarta-feira (30), o leilão da BR-040/495/MG/RJ, na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo. O ministro Renan Filho participa do certame, que irá garantir R\$8,84 milhões de investimento em melhorias na rodovia. Entre as principais obras previstas, destaca-se a nova subida da Serra de Petrópolis, que irá desafogar o trânsito na região.



O leilão tem como critério para escolha da empresa vencedora o maior desconto sobre a tarifa de pedágio. A concessão terá duração de 30 anos.

Entre os mecanismos voltados à maior eficiência operacional da concessão, estão previstos iluminação inteligente por LED, sistemas de monitoramento de pontos críticos e zonas urbanas, além de Pontos de Parada e Descanso (PPDs) para caminhoneiros.

Cobertura de imprensa

Os jornalistas interessados em acompanhar o leilão presencialmente devem confirmar presença pelo e-mail imprensa@b3.com.br

A cerimônia será transmitida pelo canal do Ministério dos Transportes no YouTube.

Serviço

O quê: Leilão BR-040/495/MG/RJ

Quando: Quarta-feira (30), às 14h

Onde: B3 - Rua XV de Novembro, 275, Centro Histórico - São Paulo (SP)

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

Data: 28/04/2025

RENAN FILHO PARTICIPA NESTA TERÇA (29) DE EVENTO QUE MARCA O INÍCIO DAS OBRAS NAS BRS-060/452/GO, NO TRECHO GOIÂNIA - RIO VERDE - ITUMBIARA

Serão investidos R\$ 6,87 bilhões na chamada Rota Verde, um dos principais corredores logísticos do país para o escoamento de grãos

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participa, nesta terça-feira (29), do evento que marca o início das obras nas BRs-060/452/GO, que contempla o trecho de Goiânia até Itumbiara, passando por Rio Verde.

Na ocasião, a concessionária Rota Verde Goiás, responsável pela administração das rodovias, irá apresentar o Plano de 100 Dias, que contempla ações prioritárias, como recuperação asfáltica, reparos nos sistemas de drenagem, melhorias nas condições de limpeza e conservação da estrada.

Ao todo serão investidos R\$6,87 bilhões em uma extensão de 426,20 quilômetros de malha rodoviária. Um dos principais corredores logísticos do país para o escoamento de grãos, como soja e milho, a Rota Verde abriga grandes empresas do agronegócio e importantes feiras do setor.

Participam também da cerimônia o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Sampaio, o diretor-presidente da Rota Verde Goiás, Vaney Iori, entre outras autoridades locais.

Cobertura de imprensa

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

Serviço

O quê: Apresentação do Plano de 100 dias da Rota Verde - BRs-060/452/GO

Quando: Terça-feira (29), às 10h

Onde: Rodovia BR-060/GO, Km 426 (em frente à Caramuru Alimentos) - Rio Verde/GO

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

Data: 28/04/2025



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PL Nº 733/2025, A LEI DOS PORTOS E O HUBPORTO DE SANTOS-PRAIA GRANDE Redação Portogente

O transporte de cargas enriquece a vida dos que mandam e dos que as recebem. (Greg Clydesdale)



Foto: Autoridade Portuária de Santos

Acontece em um momento favorável ao Brasil a tramitação do projeto de lei, PL nº 733/2025, para regulamentar o sistema portuário nacional, quando ocorre o debate político mais intenso de todos, para eleger os cargos parlamentares e o executivo

federais. Os portos têm papel fundamental para o desenvolvimento nacional. Reflexo das novas tecnologias, no mundo todo ocorrem mudanças de paradigma na movimentação de mercadorias no comércio marítimo. Tendo em vista a importância das agências reguladoras na atração do investimento privado, especialmente em infraestrutura, a Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ é um debate fundamental para seu aperfeiçoamento, abordando as diversas faces do modelo regulatório e a logística moderna, com destaque a garantia de investimentos privados, profundamente volumosos, na modernização do setor. A intensa aplicação em curso de tecnologias inteligentes para movimentar mercadorias e conduzir navios, exige terminais amplos, sofisticados e redução de tarifas, sem comprometer a exigência do serviço. Conflitante, a aprovação da Lei nº 8.630/93, gerou questões, especialmente sobre o papel social do setor de porto, no que tange a remuneração e o fim do emprego do trabalhador portuário. Há muito que ser feito. O fato do presidente da Câmara Federal ter publicado na noite do último dia 23 despacho para tramitação do Projeto de Lei e, pouco depois, o projeto ter sido retirado, sinaliza o clima intenso dessa importante discussão.

Veja mais: Universidades na caminhada rumo ao HubPort Santos-Praia Grande

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116697-universidades-na-caminhada-rumo-ao-hubport-santos-praia-grande>

Passados 32 anos da aprovação da Lei dos Portos vigente, à época denominada de Lei de Modernização dos Portos, convém refletir o refrão “lei boa é lei velha”. Ou seja, a partir dela, manter o que é bom e aperfeiçoar o que não está adequado, quando se trata de uma atividade tão complexa e essencial. Nesse período de tempo de transição adequado para uma revisão. Nesse contexto, é prioritário debater o papel da ANTAQ como planejadora e formuladora de políticas, para ser restrita às de fiscalização e controle da qualidade, da adequação tarifária e universalização dos serviços prestados. Questão resolvida nos principais portos mundiais, através da regionalização das decisões portuárias. A solução próxima ao problema; mais transparência e blindagem. Condição ideal para oferecer maior segurança ao investidor, de forma a estabelecer uma maneira mais técnica do que política. Estruturação que garanta também estabilidade, como vacina à quebra institucional a cada novo governo. Da mesma forma, impedir a captura da agência reguladora, pela empresa regulada. Não convém adiar mais uma vez a análise do papel do porto regional, e implantar o modelo que, cujo papel que lhe cabe, inspirou a criação da Autoridade Portuária. Questão básica que deve ser defendida pelas associações portuárias, como posicionamento estatutário e foco no problema a ser resolvido.

Veja mais: ‘Tarifaço’ Brasil

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116716-tarifaco-brasil>

A mediação importantíssima dos terminais portuários junto ao governo é realizada por associações competentes e estabelece agilização e aprimoramento dos processos. Representando os terminais portuários privados, compoendo um ambiente regional e amplamente alinhado, efetivamente, aos



interesses do porto, para maior produtividade e custos menores. Fatores essenciais na competitividade. Administrativamente, significa a descentralização da gestão dos portos brasileiros e, no caso do funcionamento do fundo de pensão dos portuários – PORTUS, a respectiva associação e os sindicatos constituem um pluralismo que busca resultado dedicando-se. Uma estruturação para operar produtos de maior valor agregado e otimizar a movimentação dos terminais de contêineres. Uma demonstração suficiente da necessidade da alta direção do porto ser alinhada às reais necessidades da gestão, e não como parte da centralização política que, não raras vezes, gera problemas sérios e ruidosos. O Conselho de Autoridade Portuária – CAP, deve assegurar o equilíbrio entre o público e privado, portanto, ter poder de decisão colegiada. Entretanto, foi reduzido, absurdamente, a órgão consultivo. Por isto, essa regulamentação por ora retirada da pauta em curso no Congresso, sob risco de retrocesso, precisa ser traduzida como uma oportunidade de evolução. Todo morador da Região da Baixada Santista sabe da importância do Porto de Santos.

Veja mais: Governo central e regional firmam acordos para o desenvolvimento do Porto de Roterdã e da região

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/116656-governo-central-e-regional-firmam-acordos-para-o-desenvolvimento-do-porto-de-roterda-e-da-regiao>

No cenário em que o porto é um polo de desenvolvimento, é também uma plataforma logística onde são planejados e coordenados projetos: comerciais e industriais. Para isso, deve prover as necessidades de seus usuários. Deve ser um complexo centro de serviços, com bancos, setores de manutenção e reparos; reabastecimento, provisões e agentes. Deve ser consistente na comercialização, respondendo com rapidez e flexibilidade às necessidades do mercado. Convém às Câmaras Municipais dos municípios portuários debaterem a regionalização do porto e sua expansão; a participação dos diversos segmentos da sociedade da Baixada Santista, no caso do Porto de Santos. Cabe a todo cidadão dessa região a responsabilidade de cobrar, principalmente, a participação dos representantes políticos e dos setores organizados. É essencial esse debate nas sociedades de bairros e universidades, no sentido de perceber este momento e produzir conclusões e desencadear ações motivadas. Somente com o entendimento da importância do comércio marítimo para o desenvolvimento da região portuária, será possível perceber a importância de regionalizar a gestão dos portos, como ocorre com os principais complexos portuários do mundo. Trata-se de constituir e mobilizar novos blocos de interesse, sem, contudo, alienar o que também não deu certo até hoje, na atuação das agências reguladoras. Pois o porto como um polo de desenvolvimento, é natural que seja uma plataforma logística onde são planejados e coordenados projetos comerciais e industriais.

Veja mais: O desafio de transformar a produção das universidades em inovação

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/116703-o-desafio-de-transformar-a-producao-das-universidades-em-inovacao>

Os portos concentradores de cargas, os Hub Ports, são portos estratégicos como terminais portuários e portos para os armadores. É o que vem sendo destacado como sucesso na Ásia e Europa. E há uma proposta em debate para concentrar os portos de Santos e o a ser construído na Praia Grande, para receber navios de última geração e desenvolver o porto indústria, operados com logísticas ágeis e de menor custo. Nesse contexto, é essencial a participação do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa -PAB (PSDB), político da região, presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos – FPPA, no sentido de promover alavancagem política e, principalmente, liderar e ser energia para realizar essa nobre e histórica tarefa, como exemplo de êxito nacional e paradigma internacional. Uma estruturação logística conectada em rede de transportes à hinterlândia, com eficiência energética e melhoria ambiental. Um processo de desenvolvimento nacional, gerador de trabalho e riqueza. Uma escala de construção com balanço de custo reduzido e fomento do porto indústria e do aglomerado logístico. Nada além de uma realidade factível e do potencial do Porto de Santos, o principal complexo portuário do Hemisfério Sul. Trata-se de um projeto para o Brasil estar alinhado às grandes realizações portuários mundiais, a partir da sua principal região portuária.



Veja mais: Regionalização dos portos pode ser a propulsora de novo ciclo econômico para o Brasil

<https://portogente.com.br/websummits-nova-abertura-portos/106559-regionalizacao-dos-portos-pode-ser-a-propulsora-de-novo-ciclo-economico-para-o-brasil>

Fonte: *Portal Porto Gente*

Data: 28/04/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O PORTO DO RIO DE JANEIRO E SEU CALADO DINÂMICO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A demonstração da PortosRio, a Autoridade Portuária do Rio de Janeiro, sobre a viabilização do calado dinâmico no canal de acesso do Porto do Rio, representa um avanço significativo para a infraestrutura aquaviária nacional. A possibilidade de receber navios de maior porte, incluindo embarcações de até 366 metros e operando em sua capacidade máxima, elevou a competitividade do porto e sinaliza um futuro promissor para o comércio marítimo na região.

A iniciativa da Autoridade Portuária em não apenas implementar o calado dinâmico, mas também em iniciar estudos para receber navios ainda maiores, de 400 metros, demonstra uma visão de futuro e um compromisso com a modernização contínua. A utilização da tecnologia para implantar o calado dinâmico e, assim, otimizar a capacidade de tráfego nos canais de acesso, explorando as potencialidades de maiores profundidades com base nas condições meteorológicas, configura-se como uma estratégia inteligente e eficiente.

A homologação do novo calado operacional de 15,3 metros para o Porto do Rio de Janeiro já é um resultado concreto desse investimento em tecnologia e planejamento. A capacidade de receber navios de grande porte impacta diretamente a economia, permitindo o escoamento de maiores volumes de carga e atraindo novas rotas comerciais. A extensão dessa capacidade também para o Porto de Itaguaí (RJ) reforça a importância de uma infraestrutura portuária robusta e preparada para as demandas do mercado global.

O exemplo da PortosRio ilustra a importância crucial do poder público, especialmente as autoridades portuárias, em investir em soluções tecnológicas para aprimorar as condições e a capacidade de navegação de seus acessos aquaviários. A tecnologia oferece ferramentas poderosas para otimizar a utilização dos canais, garantir a segurança da navegação e preparar os portos para receber embarcações cada vez maiores e mais eficientes.

Ao adotar abordagens inovadoras, como o calado dinâmico, e ao planejar futuras dragagens com base em estudos técnicos avançados, a PortosRio se posiciona na vanguarda dos portos públicos brasileiros. Esse movimento estratégico não apenas beneficia os portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí, mas também serve de inspiração para outras autoridades portuárias do País, demonstrando o caminho para um desenvolvimento sustentável e competitivo do setor. O investimento em tecnologia nos acessos aquaviários é, portanto, um motor essencial para impulsionar o comércio, a economia e a inserção do Brasil no cenário marítimo internacional. E este é um exemplo que deve ser seguido.

Fonte: *BE NEWS – BRASIL EXPORT*

Data: 28/04/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - TCU ALERTA PARA POTENCIAIS PROBLEMAS NA DISTRIBUIÇÃO DE ROYALTIES

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

O ALERTA DO TCU 1

O Tribunal de Contas da União (TCU) soou o alarme sobre potenciais problemas na distribuição de royalties e participações especiais de petróleo e gás a entes públicos. Uma análise do órgão de controle identificou falhas operacionais significativas nos procedimentos da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) para o cálculo e a efetivação desses repasses.

O ALERTA DO TCU 2

A auditoria do TCU apontou uma dependência excessiva de processos manuais e planilhas eletrônicas na ANP, além de uma baixa automação dos sistemas. Segundo o Tribunal, essa situação eleva a vulnerabilidade a erros humanos, comprometendo a confiabilidade, a rastreabilidade e a transparência dos vultosos valores transferidos. Durante uma inspeção na sede da agência reguladora, técnicos do TCU constataram de perto as rotinas de cálculo, evidenciando a forte dependência de métodos manuais para a distribuição dos recursos.

O ALERTA DO TCU 3

Os royalties representam uma compensação financeira mensal paga pelas empresas produtoras de petróleo e gás para a União, os estados, o Distrito Federal e municípios, pela exploração de recursos naturais não renováveis. Já as participações especiais são cobradas trimestralmente em campos de alta produção ou rentabilidade. Em 2024, a arrecadação combinada de royalties e participações especiais alcançou R\$ 58,22 bilhões. A projeção da ANP para 2025 é ainda maior, chegando a R\$ 68 bilhões, o que sublinha a urgência de processos de distribuição seguros e eficientes.

O ALERTA DO TCU 4

Para mitigar os riscos identificados, o TCU recomendou enfaticamente à ANP a modernização de sua gestão de royalties e participações especiais. Entre as principais sugestões estão a substituição das planilhas eletrônicas por um sistema informatizado dedicado e o armazenamento de todas as informações relevantes em um banco de dados robusto, com regras claras de rastreabilidade para facilitar futuras auditorias.

TERRAS RARAS

A mineradora Aclara Resources inaugurou na última sexta-feira, dia 24, sua planta piloto, que irá funcionar no Polo Empresarial de Aparecida de Goiânia (GO). A unidade terá capacidade para processar até 500 toneladas de Terras Raras extraídas em Nova Roma, no norte de Goiás. Com aporte de R\$ 300 milhões nesta etapa industrial e um investimento de R\$ 2,8 bilhões para a extração do minério em Nova Roma, a expectativa é que a empresa gere cerca de 5,7 mil empregos diretos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

REGIÃO SUDESTE - COM CALADO DINÂMICO, PORTOSRIO MIRA FUTURO PARA RECEBER NAVIOS DE 400M

Estado já conta com infraestrutura para receber embarcações de 366 metros nos portos do Rio e Itaguaí

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



Presidente Francisco Martins comentou sobre as operações do futuro terminal de minérios e investimentos para os portos do estado. Foto: Divulgação/PortosRio

A PortosRio, Autoridade Portuária que administra os portos públicos do Rio de Janeiro, destacou durante a realização da feira Intermodal 2025, realizada em São Paulo, a viabilização do seu calado dinâmico no canal de acesso que vai permitir a chegada de



navios de 366 metros e também de embarcações com sua capacidade total. Segundo o presidente Francisco Martins, a Autoridade Portuária já se debruça para estudos de nova dragagem visando receber navios de 400 metros.

“O CALADO DINÂMICO É UM CLARO EXEMPLO DA UNIÃO DA TECNOLOGIA COM A INTERVENÇÃO FÍSICA. O CALADO ESTUDA AS POTENCIALIDADES DE SE AUMENTAR A CAPACIDADE DE TRÁFEGO NO CANAL COM MAIORES PROFUNDIDADES, ONDE PODEMOS TER UM GANHO DE ATÉ DOIS METROS DE ACORDO COM AS CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS”

FRANCISCO MARTINS
presidente da PortosRio

No início do mês, a PortosRio recebeu a homologação por parte da Capitania dos Portos do novo calado operacional do Porto do Rio de Janeiro, que alcançou 15,3 metros.

“O calado dinâmico é um claro exemplo da união da tecnologia com a intervenção física. O calado estuda as potencialidades de se aumentar a capacidade de tráfego no canal com maiores profundidades, onde podemos ter um ganho de até dois metros de acordo com as condições meteorológicas”, explicou Martins.

Com as novas profundidades, tanto o Porto do Rio de Janeiro, quanto o Porto de Itaguaí já possuem infraestrutura para receber os navios de 366 metros. O diretor-presidente revelou que a companhia já se debruça para estudos que viabilizem a navegação de navios maiores.

“O Porto do Rio de Janeiro já se encontra apto para receber os navios de 366 metros. Mas a gente pensa adiante. Vamos começar a trabalhar em estudos para receber os navios de 400 metros. Vamos fazer todos os estudos de dragagem necessários. E mais uma vez, o calado dinâmico vai ser um facilitador do processo. Queremos estar na vanguarda dos portos públicos brasileiros”, comentou o presidente da Autoridade Portuária.

Itaguaí

Martins também atualizou informações a respeito do novo terminal de minérios do Porto de Itaguaí, que foi a leilão no ano passado, em processo licitatório vencido pela Cedro Participações, sendo o maior arrendamento portuário em termos de investimentos da história do setor no Brasil, com previsão de investimentos de até R\$ 4 bilhões com os valores atualizados.

De acordo com o presidente da Autoridade Portuária, finalizado o processo de assinatura de contrato com a nova arrendatária, a fase do terminal está em estudos de levantamento de campo e de licenciamentos.

“A fase de obra vai levar de dois a três anos, mas será faseado, podendo começar as operações enquanto ocorre a ampliação do terminal. Na sua plena capacidade, a expectativa é de movimentação adicional em Itaguaí de 25 milhões de toneladas anuais. É um terminal que eleva os portos do Rio em outro patamar em termos de movimentação de minérios e de cargas como um todo”, analisou.

Para o futuro, o Porto de Itaguaí terá mais uma área para entrar nos processos de licitação, o ITG 03, além do projeto de transformar o complexo de Itaguaí voltado para atividades portuárias e industriais.

“Fechamos uma parceria para estudar o potencial do complexo de Itaguaí para se tornar um complexo industrial e portuário. É um porto que tem grande potencial de movimentação do agronegócio, atualmente está aquém no seu terminal de contêineres, mas que possui uma intermodalidade nos seus acessos. Temos grandes perspectivas de fazer o porto operar na sua plena capacidade”, finalizou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO FAZ BALANÇO POSITIVO DE MISSÃO NA EUROPA E PREVÊ LEILÕES DISPUTADOS

Roadshow apresentou projetos como o túnel Santos-Guarujá e o Sistema de Travessias Hídricas para empresas da Holanda, Noruega e Dinamarca

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



Autoridades estaduais e federais realizaram uma série de reuniões e visitas técnicas na Holanda, Noruega e Dinamarca

O Governo de São Paulo fez um balanço positivo do roadshow internacional realizado na Europa para apresentar projetos do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI-SP). Após uma série de reuniões e visitas técnicas na Holanda, Noruega e Dinamarca, a avaliação da gestão estadual é que os encontros superaram as expectativas e consolidaram o interesse de investidores para futuros leilões de concessões, como o do túnel

imerso Santos-Guarujá e o do Sistema de Travessias Hídricas.

“CHEGAMOS AO FIM DESTA MISSÃO MUITO SATISFEITOS COM O INTERESSE DOS INVESTIDORES E COM AS CONTRIBUIÇÕES QUE SERÃO EXTREMAMENTE RELEVANTES PARA O APERFEIÇOAMENTO DOS NOSSOS PROJETOS. PERCEBEMOS O IMPACTO POSITIVO QUE O AMBICIOSO PORTFÓLIO DO NOSSO PROGRAMA DE PARCERIA VEM GERANDO E ISSO MOSTRA QUE ESTAMOS NA DIREÇÃO CERTA”

TARCÍSIO DE FREITAS
governador de São Paulo

“Chegamos ao fim desta missão muito satisfeitos com o interesse dos investidores e com as contribuições que serão extremamente relevantes para o aperfeiçoamento dos nossos projetos. Percebemos o impacto positivo que o ambicioso portfólio do nosso programa de parceria vem gerando e isso mostra que estamos na direção certa”, afirmou o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos).

A missão teve início na terça-feira (22), na Holanda. Dessa agenda participou também uma comitiva do Governo Federal liderada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. A delegação paulista contou com a participação do governador e dos secretários estaduais Rafael Benini (Parcerias em Investimentos) e Lais Vita (Comunicação). Ao longo da semana, houve reuniões com representantes de cerca de dez empresas dos setores de infraestrutura, logística e transporte, além de realizar visitas a operações de referência que servirão como modelo para projetos no estado.

Entre os destaques da programação, o Governo de São Paulo enfatizou a visita técnica às obras do túnel imerso de Fehmarnbelt, entre a Dinamarca e a Alemanha, que será o maior túnel subaquático do mundo. Segundo a gestão estadual, conhecer de perto esse projeto foi importante para embasar a implantação do túnel imerso Santos-Guarujá, que prevê investimento de R\$ 6 bilhões. A concessão está programada para ser leiloadada em 1º de agosto.

A estrutura em Santos e Guarujá terá 1,5 km de extensão e será destinada a veículos, ciclistas, pedestres e contará com uma faixa exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). A expectativa do Governo de São Paulo é beneficiar cerca de 1,2 milhão de pessoas diariamente, promovendo integração urbana e mobilidade sustentável entre os dois municípios da Baixada Santista.

Durante a passagem pela Noruega, a comitiva paulista conheceu ainda o modelo de embarcações elétricas, que servirá de referência para a modernização do Sistema de Travessias Hídricas. De acordo com o Governo de São Paulo, o projeto de concessão deste sistema busca estimular a

descarbonização do transporte, ampliar a qualidade do serviço e garantir novos investimentos em infraestrutura portuária e aquaviária.

No último dia da missão, sexta-feira (25), o governador e os secretários estaduais participaram de reuniões em Cope tinha gue com executivos da DFDS e da Maersk. A DFDS, uma das principais operadoras de balsas da Europa, e a Maersk, líder global em transporte marítimo e gerenciamento de cadeias de suprimento, receberam informações detalhadas sobre os projetos paulistas.

“Foi uma semana muito produtiva aqui na Europa e vemos a oportunidade de discutir mobilidade. Com o túnel imerso Santos-Guarujá, vemos algumas empresas interessadas, o que indica que teremos um leilão competitivo e bem-sucedido. Também discutimos o projeto de concessão das travessias litorâneas, que tem como objetivo promover a descarbonização e melhorar a qualidade do serviço, com investimentos em terminais e na troca de embarcações. Estamos muito animados com os resultados dessa missão e com a oportunidade de trazer mais investimentos para nosso estado de São Paulo”, declarou Tarcísio de Freitas.

A missão europeia também permitiu, segundo o Governo de São Paulo, reforçar a credibilidade do modelo de concessões e parcerias adotado pelo estado. “Os executivos estão enxergando muito bem o nosso programa de parcerias de investimentos e os resultados até aqui são muito expressivos. Apresentamos um programa em andamento, com nível de realização já bastante elevado. Isso de fato chama a atenção dos investidores e é o prenúncio que nós vamos ter mais investimentos e leilões bem sucedidos. Recebemos elogios sobre o nível de estruturação dos projetos, que conseguem enxergar e migar os riscos”, completou o governador.

Visita a obras

A visita às obras do túnel Fehmarnbelt, realizada no sábado (26) antes do retorno ao Brasil, encerrou a missão. A estrutura, que começou a ser construída em 2020, terá 18 km de extensão e ligará a cidade dinamarquesa de Rodby à alemã Pugarden. Com inauguração prevista para 2029, a obra vai reduzir drasticamente o tempo de travessia do Mar Báltico: atualmente, a viagem de balsa leva 45 minutos; com o túnel, será possível cruzar a distância em cerca de sete minutos de trem ou dez minutos de carro.

Esta foi a terceira missão internacional do Governo de São Paulo em 2025. As anteriores ocorreram em Nova York, em janeiro, e em Londres, em março.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

SUL EXPORT - SUL EXPORT: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA A INFRAESTRUTURA DO SUL

Fórum discute a recuperação da infraestrutura logística gaúcha e o futuro dos setores rodoviário, aquaviário e aeroportuário, com foco em novos investimentos nos três estados

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Aeroporto Salgado Filho e malha aeroviária do Sul do País serão destaque no Fórum. Foto: Secom/Governo RS

O Sul Export 2025, Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes promovido pelo Grupo Brasil Export, acontecerá hoje (28) e amanhã (29), na sede da FIERGS em Porto Alegre (RS). O encontro reunirá empresários e investidores do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná com autoridades públicas do

setor.



A PROGRAMAÇÃO CONTA COM VISITA TÉCNICA, APRESENTAÇÕES E DEBATES ABORDANDO A RECUPERAÇÃO DA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA GAÚCHA, UM ANO APÓS AS CALAMIDADES DE 2024, ALÉM DO MERCADO DE NEGÓCIOS, DESAFIOS E OPORTUNIDADES NOS TRÊS ESTADOS DA REGIÃO.

A programação contará com visita técnica, apresentações e debates abordando a recuperação da infraestrutura logística gaúcha, um ano após as calamidades de 2024, além do mercado de negócios, desafios e oportunidades nos três estados da região.

A parceria com a FIERGS, entidade de representação sindical da indústria do Rio Grande do Sul, é vista como fundamental para ampliar as discussões entre setor público e privado. “A Federação participa da interlocução com os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário que estarão no Sul Export. O evento promove o espaço para que estes diferentes atores do setor apresentem suas demandas, os avanços obtidos e planejamentos futuros”, explica o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião.

Entre os principais temas que serão abordados nos painéis estão a regulação e os investimentos no setor aeroportuário, os avanços no desenvolvimento aquaviário e rodoviário, além de questões cruciais como a dragagem do Guaíba e a recuperação da malha aérea do Rio Grande do Sul. O Fórum terá a participação de lideranças políticas, empresários e técnicos de renome, promovendo um amplo debate sobre os rumos da logística regional e nacional.

A programação começa com visita em navegação pelo rio Guaíba. Às 14h30 inicia a atividade técnica com palestra do Infrajur, pelo desembargador Celso Peel, relator geral da Ceportos, com o tema “O novo marco legal do setor portuário”. Às 15 horas, acontecerá o primeiro painel do Infrajur: “Transformação e crescimento: o novo marco legal do setor portuário”.

Às 17h haverá Apresentação sobre a Bacia de Pelotas, com Fernando Estima, Gerente de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS. E às 17h15, Apresentação sobre investimentos privados (fábrica de celulose), a cargo de Antônio Lacerda, Diretor-Geral da CMPC

Em seguida haverá o painel “InfraESG: Mudanças climáticas e os impactos dessa nova realidade no setor de infraestrutura de transportes”, seguindo-se palestra especial do ministro do Supremo Tribunal Federal, André Mendonça.

A sessão solene de abertura do Fórum está programada para as 19h com autoridades convidadas:

- Fabricio Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export
- Gabriel Souza, Vice-Governador do Estado do Rio Grande do Sul
- Juvir Costella, Secretário de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul
- Beto Martins, Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Estado de Santa Catarina
- Paula Mascarenhas, Secretária Extraordinária de Relações Institucionais do Gabinete do Governador do RS
- Daniel Trzeciak, Deputado Federal
- Roberto José Silveira Honorato, Diretor-Presidente interino da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Dino Antunes Dias Batista, Secretário Nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos
- Tomé Barros Monteiro Franca, Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos
- Cloves Benevides, Subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes
- Guillermo Valles Galmés, Embaixador do Uruguai no Brasil
- José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export
- Cristiano Klingner, Presidente da Portos RS
- Sergio Klein, Coordenador do Grupo Temático de Logística da FIERGS
- Gilmara Temóteo, Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export
- Jesualdo Silva, Presidente do Conselho do Sul Export
- Hiratan Pinheiro da Silva, Superintendente Regional do DNIT no Estado do Rio Grande do Sul



Amanhã, a programação começa às 9h, com o primeiro painel do Sul Export: Regulação, políticas públicas e investimentos para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária na região Sul, e apresentação de Andreea Pal, CEO da Fraport Brasil, com o tema “Esforços para recuperação do Aeroporto Salgado Filho e restabelecimento da malha aérea no Rio Grande do Sul.

Às 10h30, haverá apresentação de Rafael Sacchi, diretor da FIERGS e Presidente do Sicepot-RS. Tema: “Investimentos em obras de pavimentação e terraplenagem para reconstrução e aperfeiçoamento da malha rodoviária do Rio Grande do Sul.

O terceiro painel do dia abordará, às 11h15, “Investimentos para o desenvolvimento aquaviário da região Sul”. E encerrando a programação, o painel “Dragagem da Malha Hidroviária do Guaíba – a Solução Emergencial à Perenização da Navegação”, com a moderação de José Rebello III, diretor-presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI).

PROGRAMAÇÃO SUL EXPORT 202528 | ABRIL

8h00 – Saída do transporte oficial do hotel Deville Prime Porto Alegre

8h30 – Embarque para visita em navegação no Guaíba

11h30 – Desembarque e retorno para o hotel Deville Prime Porto Alegre

14h00 – Credenciamento

14h30 – Palestra do InfraJur | Desembargador Celso Peel, Relator Geral da Ceportos

Tema: O novo marco legal do setor portuário

15h00 – Painel 1 do InfraJur: Transformação e crescimento: o novo marco legal do setor portuário

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

- Jesualdo Silva, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)
- Ricardo Molitzas, Presidente do Instituto Brasil Logística (IBL)
- Marcelo Werner Salles, Presidente do Conselho de Administração da SCPAr
- Jacqueline Wendpap, Presidente do Conselho de Administração da Portos RS
- James Winter, Advogado e membro da Ceportos

16h30 – Intervalo

17h00 – Apresentação sobre a Bacia de Pelotas, Fernando Estima, Gerente de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS

17h15 – Apresentação sobre investimentos privados (fábrica de celulose), Antônio Lacerda, Diretor-Geral da CMPC

17h30 – Painel InfraESG: Mudanças climáticas e os impactos dessa nova realidade no setor de infraestrutura de transportes

Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export

Debatedores

- Cloves Benevides, Subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes
- Dino Antunes Dias Batista, Secretário Nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos
- Henrique Horn Ilha, Diretor de Meio Ambiente da Portos RS

18h30 – Palestra especial: André Mendonça, Ministro do Supremo Tribunal Federal (STF)

19h00 – Sessão Solene com autoridades convidadas



- Fabricio Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export
- Gabriel Souza, Vice-Governador do Estado do Rio Grande do Sul
- Juvir Costella, Secretário de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul
- Beto Martins, Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Estado de Santa Catarina
- Paula Mascarenhas, Secretária Extraordinária de Relações Institucionais do Gabinete do Governador do RS
- Daniel Trzeciak, Deputado Federal
- Roberto José Silveira Honorato, Diretor-Presidente interino da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Dino Antunes Dias Batista, Secretário Nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos
- Tomé Barros Monteiro Franca, Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos
- Cloves Benevides, Subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes
- Guillermo Valles Galmés, Embaixador do Uruguai no Brasil
- José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export
- Cristiano Klinger, Presidente da Portos RS
- Sergio Klein, Coordenador do Grupo Temático de Logística da FIERGS
- Gilmara Temóteo, Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export
- Jesualdo Silva, Presidente do Conselho do Sul Export
- Hiratan Pinheiro da Silva, Superintendente Regional do DNIT no Estado do Rio Grande do Sul

20h30 – Coquetel na sede da FIERGS

Oferecimento: ABANI – Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior

29 | ABRIL

8h30 – Credenciamento

9h00 – Painel 1 do Sul Export: Regulação, políticas públicas e investimentos para o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária na região Sul

Moderação: Núria Bianco, Diretora de Inteligência de Mercado do Grupo Brasil Export

Debatedores

- Tomé Barros Monteiro Franca, Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos
- Roberto José Silveira Honorato, Diretor-Presidente interino da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC)
- Waldo Pérez, CEO da CCR Aeroportos

10h00 – Apresentação: Andreea Pal, CEO da Fraport Brasil

Tema: Esforços para recuperação do Aeroporto Salgado Filho e restabelecimento da malha aérea no Rio Grande do Sul

Comentários: Tomé Barros Monteiro Franca, Secretário Nacional de Aviação Civil do Ministério de Portos e Aeroportos

10h30 – Apresentação: Rafael Sacchi, Diretor da FIERGS e Presidente do Sicepot-RS

Tema: Investimentos em obras de pavimentação e terraplanagem para reconstrução e aperfeiçoamento da malha rodoviária do Rio Grande do Sul

10h45 – Intervalo

11h15 – Painel 3 do Sul Export: Investimentos para o desenvolvimento aquaviário da região Sul

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores

- Dino Antunes Dias Batista, Secretário Nacional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos
- Beto Martins, Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Estado de Santa Catarina
- Ricardo Delfim, Diretor Comercial da Jan de Nul
- Guillermo Valles Galmés, Embaixador do Uruguai no Brasil
- Arionor Souza, Secretário Executivo da Praticagem do Brasil

12h15 – Painel 4 do Sul Export: Dragagem na Malha Hidroviária do Guaíba – da Solução Emergencial à Perenização da Navegação

Moderação: José Rebelo III, Diretor-Presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (ABANI)

Debatedores

- Cristiano Klinger, Presidente da Portos RS
- Eliezé Bulhões de Carvalho, Diretor do Departamento de Gestão Hidroviária do Ministério de Portos e Aeroportos
- Roberto Sffair, Diretor Superintendente da Navegação Guarita
- Paulo Bertinetti, Diretor-Presidente do Tecon Rio Grande

13h15 – Encerramento dos painéis

13h30 – Almoço de encerramento para patrocinadores

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 28/04/2025

REGIÃO SUL - VIA ARAUCÁRIA INICIA OBRAS COM FOCO NA DUPLICAÇÃO DE RODOVIAS NO PR

Concessionária prevê 80 km de intervenções até 2027 em rodovias da Grande Curitiba e Campos Gerais

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Conforme cronograma definido em contrato, as intervenções serão focadas na BR-277, PR-418 e PR-423. Foto: Reprodução/Via Araucária

Rodovias estaduais e federais da Região Metropolitana de Curitiba e da região dos Campos Gerais receberão em breve as primeiras obras de duplicação previstas nos contratos do novo pacote de concessões rodoviária do Paraná. Os detalhes foram divulgadas pela Via Araucária, concessionária responsável pelo Lote 1, e englobam cerca de 80 quilômetros de intervenções

a serem concluídos nos próximos dois anos.

A empresa passou a operar oficialmente nos trechos do lote 1 em 28 de fevereiro de 2024. Desde então, os colaboradores prestam auxílio com o uso de guinchos, caminhões de resgate, caminhões-pipa, ambulâncias e viaturas de inspeção ao longo de 473 quilômetros das BRs 277, 373, 376 e 476 e das PRs 418, 423 e 427. O contrato prevê que a Via Araucária conclua as primeiras obras até o terceiro ano de contrato.



Segundo o diretor de Engenharia da Via Araucária, Pedro Veloso, o primeiro ano de concessão tem dois focos principais: reestabelecimento das condições ideais de segurança das rodovias e planejamento detalhado da execução das obras de duplicação que iniciam em 2025.

Entre as intervenções já feitas, ele destacou a recuperação de 55 pontos de terrapleno – trechos afetados por afundamentos, erosões ou falhas na pista – e a instalação de diversos dispositivos de sinalização para melhoria da visibilidade dos motoristas.

“Durante os trabalhos iniciais, também trabalhamos muito no planejamento das obras que começam agora em 2025 e que preveem a implantação de 244 quilômetros de duplicações nos seis primeiros anos de contrato, além de centenas de quilômetros de faixas adicionais, vias marginais e dispositivos de retorno”, acrescentou Veloso.

Início Efetivo

Neste primeiro momento, conforme cronograma definido em contrato, as intervenções serão focadas na BR-277, PR-418 e PR-423. Até o início de 2027, a Via Araucária tem que entregar cerca de 70 quilômetros de obras de duplicação e nove quilômetros de faixas adicionais e marginais, além de novos viadutos e acessos às cidades cortadas pelas rodovias.

De acordo com o diretor de Engenharia da Via Araucária, o início efetivo das obras depende agora da aprovação do projeto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da emissão dos licenciamentos ambientais pelo Instituto Água e Terra (IAT), ambos em estágio avançado.

“Tanto o processo de análise do projeto pela ANTT quanto da emissão do licenciamento ambiental pelo IAT está em bom curso e a expectativa da Via Araucária é de começar efetivamente as obras mais próximas de Curitiba em maio e as demais até julho deste ano”, informou Veloso.

O trabalho será feito em várias frentes, com máquinas trabalhando em diversos trechos das rodovias, conforme cronograma preestabelecido no contrato de concessão. Para reduzir os impactos aos motoristas, a concessionária fará intervenções no tráfego de forma planejada, apenas quando necessário e em horários de menor movimento, com comunicados oficiais nos canais da Via Araucária.

Campos Gerais

A BR-277 concentra o maior volume de obras neste estágio do contrato, com 27,5 quilômetros de duplicações em dois trechos principais: entre Porto Amazonas e Palmeira e ao longo do município de Irati. De forma complementar às duplicações, serão construídos quatro novos viadutos sobre a rodovia, sendo dois em Palmeira, nos quilômetros 168 e 172, e outros dois em Irati, nos quilômetros 257 e 261.

A concessionária também construirá um Ponto de Parada e Descanso (PPD) para caminhoneiros, com estacionamento, sanitários, chuveiros e espaço para alimentação, entre outras estruturas de apoio. O espaço ficará localizado ao lado do Posto Benedita, em Irati, e poderá ser acessada tanto pelo estabelecimento comercial quanto pelo novo viaduto a ser instalado no quilômetro 261 da rodovia.

RMC

Na PR-423, que liga Araucária e Campo Largo, estão previstos quase 26 quilômetros de duplicações. Nestes trechos, serão construídos dois viadutos em substituição aos atuais cruzamentos em nível, o que trará mais fluidez ao trânsito e segurança aos motoristas que trafegam pela região.

Um deles ficará localizado no quilômetro 10, em Araucária, e permitirá a ligação direta, sob a rodovia, entre a Avenida das Nações e a Rua Luíz Armando Ohpis. O outro, a ser instalado no quilômetro 33, em Campo Largo, permitirá o acesso direto entre a Rua Teodoro Augustyn e a Estrada de Balsa Nova.

Na PR-418, mais conhecida como o Contorno Norte de Curitiba, serão 16,76 quilômetros de duplicação na primeira etapa. As obras incluem um novo viaduto na altura do quilômetro 12, que promete facilitar a ligação entre o Jardim Dourados e o Jardim Giannini, em Almirante Tamandaré, e um novo acesso à Avenida Francisco Gulin, na região Norte da Capital. Por fim, também estão previstos novos segmentos de vias marginais no Contorno Sul de Curitiba.

Segundo a Via Araucária, todos os impactos ambientais das intervenções serão compensados, conforme exigido no contrato de concessão, o que garantirá a preservação da fauna e da flora nativa nas regiões afetadas. Da mesma forma, as desapropriações e desocupações prévias para a viabilização das obras estão sendo feitas de acordo com padrões internacionais de desempenho social.

Lote 1

O contrato com a Via Araucária e a ANTT tem duração de 30 anos. Neste período, a empresa deverá aplicar mais de R\$ 7,9 bilhões em obras de melhoria e manutenção nos trechos sob sua concessão, além de arcar com outros R\$ 5,2 bilhões em custos operacionais durante a vigência do contrato.

As concessões são geridas pela União, mas o modelo adotado foi idealizado pelo Governo do Estado a partir de um amplo diálogo com o setor produtivo e a sociedade paranaense. Uma das características defendidas e mantidas foi a exigência de que as obras de ampliação e melhorias sejam feitas já nos primeiros anos dos contratos com as concessionárias, como ocorrerá agora no lote 1 e nos outros cinco lotes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

REGIÃO CENTRO-OESTE - FIEMS PROPÕE NOVO PROJETO PARA QUALIFICAÇÃO DE TRABALHADORES INFORMAIS

Ideia da federação é lançar um projeto para resolver gargalo do “apagão de mão de obra”

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



Presidente da Fiems se reuniu com o ministro do TST, Guilherme Caputo Bastos, em Brasília. Foto: Yousefe Sipp/BE News

O presidente da Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul (Fiems), Sérgio Longen, se reuniu na quarta-feira (23), em Brasília (DF), com o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Guilherme Caputo Bastos, para discutir a contratação de mão de obra de trabalhadores que recebem benefício social.

“TEMOS A DEMANDA HOJE NACIONAL DE CERCA DE 1 MILHÃO E QUE TEMOS TAMBÉM CERCA DE 60 MILHÕES DE PESSOAS BENEFICIÁRIAS DE PROGRAMAS SOCIAIS”

SÉRGIO LONGEN
presidente da Fiems

Longen explicou para o BE News que a ideia da instituição é lançar um projeto para resolver o gargalo do “apagão de mão de obra, reconhecido já a nível nacional.” A iniciativa visa capacitar profissionais informais, que recebem auxílios do governo federal, com o objetivo de integrar um número maior de trabalhadores ao mercado regular.

Para que isso ocorra, os treinamentos seriam realizados através das unidades do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai).



“Discutimos com os ministros a possibilidade de um entendimento, um acordo, para que possamos recrutar essas pessoas que são beneficiárias dos programas, inicialmente para a qualificação profissional no Senai, e, em um segundo momento, avançarmos com essas pessoas no mercado de trabalho”, detalhou.

“Temos a demanda hoje nacional de cerca de 1 milhão e 400 mil vagas disponíveis e entendemos que temos também cerca de 60 milhões de pessoas beneficiárias de programas sociais”, completou.

Na reunião, a proposta foi debatida por cerca de 12 autoridades convidadas por Caputo Bastos. Entre os magistrados do TST, estiveram presentes os ministros Alexandre Ramos e Douglas Alencar.

Longen acredita que outras entidades, como os sindicatos laborais, também tenham interesse no projeto, uma vez que a intenção é que não seja retirado o direito ao recebimento do benefício, mas sim complementada a qualificação para gerar melhores salários e oportunidades. No Mato Grosso do Sul, ele contou que as capacitações são voltadas para o âmbito comercial e do agronegócio.

“Os ministros receberam e questionaram. Discutimos as legalidades dessa proposta, e entendemos que, em um acordo, em um entendimento, nós podemos avançar nessa proposta”, concluiu.

Caputo Bastos destacou que pretende levar a questão ao presidente da Corte Trabalhista, Aloysio Corrêa da Veiga.

“Para que ele dê o andamento que deve dar enquanto nosso gestor aqui, falarei também com o Luís Roberto Barroso, que preside o Conselho Nacional de Justiça. Obviamente, teremos dessas duas instituições algumas diretrizes de atuação”, informou.

O projeto será elaborado em parceria técnica com a Fiemg para que se chegue a um entendimento jurídico que leve a um novo pacto nacional ou novas possibilidades de acordos setoriais.

“É absolutamente necessário trabalhar para trazê-los para a formalidade, mesmo que, em certa medida, não percam esses benefícios sociais e que sigam as regras da lei. Existe uma lei específica para isso, eles vão se enquadrar nesse modelo, preconizado por essa lei”, finalizou Caputo.

Segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o Brasil conta atualmente com cerca de 39 milhões de trabalhadores informais. O Bolsa Família atende mais de 20 milhões de famílias, das quais quase 9 milhões de beneficiários estão empregados de forma informal. O objetivo do projeto é garantir uma transição segura para o mercado formal, mantendo a proteção social durante o período de adaptação.

Corredor Bioceânico

Sérgio Longen esteve presente no segundo dia do Fórum Brasil-Chile, realizado na quarta-feira (23), cujo um dos temas era o desenvolvimento logístico do Corredor Bioceânico de Capricórnio, que vai conectar o porto de Santos (SP), no Oceano Atlântico, aos portos chilenos no Oceano Pacífico, atravessando o Paraguai e a Argentina.

Longen mencionou que realizará uma reunião junto com a CNI (Confederação Nacional da Indústria) na próxima semana, e com os presidentes de todas as federações regionais do país, para discutir o projeto.

“Desta forma, o Brasil inteiro passa a ter a conexão com os empresários chilenos, em parceria já com os governos de Mato Grosso do Sul, que é a porta de entrada ou saída desses produtos, e também uma porta muito bem aberta pelo presidente do Chile, num momento importante, que é o arranjo final para o ambiente e a utilização da ponte”, afirmou.



A ligação entre os países será feita através da rota pelas cidades de Porto Murtinho (MS), Foz do Iguaçu (PR) e Dionísio Cerqueira (SC), convergindo para Salta e San Salvador de Jujuy, na Argentina, antes de cruzar a Cordilheira dos Andes em direção aos portos chilenos.

De acordo com Longen, a idealizadora do projeto, ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, está trabalhando com o setor empresarial e com a Receita Federal para manter uma condição de competitividade para a aduana brasileira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

INTERNACIONAL - SOBE PARA 28 O NÚMERO DE MORTOS EM EXPLOSÃO EM TERMINAL NO IRÃ

Número de feridos no município de Bandar Abbas passou de 800 pessoas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O número de mortes após uma forte explosão no porto Shahid Rajee, no Irã, subiu para 28, enquanto que os registros de feridos aumentaram para mais de 800, segundo informou a mídia estatal do governo iraniano no domingo (27). Desde o início do registro, equipes do Corpo de Bombeiros e equipes de resgate trabalham na extinção do incêndio e no resgate de sobreviventes.

A explosão ocorreu no terminal de contêineres do complexo portuário, no município de Bandar Abbas.

Desde o registro das explosões, o governo iraniano exigiu que as autoridades iniciassem uma grande investigação para determinar a causa do acidente, além de avaliar a extensão dos danos causados.

Durante todo o sábado (26) e início da manhã de domingo, suspeitava-se que a explosão tenha ocorrido em razão do armazenamento inadequado de produtos químicos nos contêineres do terminal. O Ministério da Defesa do Irã se posicionou contrário às informações da mídia internacional de que a explosão possa estar ligada ao manuseio incorreto de combustível sólido usado em mísseis.

Um porta-voz do ministério declarou à TV estatal que os relatos estavam “alinhados com operações psicológicas inimigas”, afirmando que a área atingida pela explosão não continha nenhuma carga militar.

Imagens da TV estatal do Irã, que foram compartilhadas nas redes sociais neste sábado, mostraram uma grande corna de fumaça em decorrência da explosão. Ao redor, é possível ver uma grande quantidade de contêineres enfileirados na área do cais do terminal.

O porto de Shahid Rajaei é considerado o terminal de contêineres mais tecnológico do Irã.

Neste domingo, ainda era possível ver muita fumaça do local das explosões, com o incêndio tendo sido extinto em quase 90%, de acordo com a estatal do governo. As autoridades confirmaram que as atividades portuárias haviam sido retomadas em áreas não afetadas do terminal.

Dos mais de 800 feridos em razão da explosão, a organização de gerenciamento de crises do Irã informou que, dentre as pessoas que receberam tratamento para os ferimentos e atendimento médico, pelo menos 190 ainda estavam sendo tratadas em centros médicos na manhã deste domingo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

REGIÃO CENTRO-OESTE - ARAUCO CELULOSE TRIPLICA INVESTIMENTO E VAI APLICAR R\$ 2,8 BI EM RAMAL FERROVIÁRIO NO MS

O valor, que antes era esmado em R\$ 800 milhões, saltou para R\$ 2,831 bilhões
Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



Ramal ferroviário de 46 quilômetros que ligará a unidade produtora do Projeto Sucuriú, em Inocência (MS), à linha Ferronorte, da Rumo Malha Norte

A Arauco Celulose vai investir três vezes mais que o previsto inicialmente na construção do ramal ferroviário de 46 quilômetros que ligará a unidade produtora do Projeto Sucuriú, em Inocência (MS), à linha Ferronorte, da Rumo Malha Norte. O valor, que antes era esmado em R\$ 800 milhões, saltou para R\$ 2,831 bilhões, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A cifra consta no parecer do requerimento de autorização protocolado pela Arauco, aprovado por unanimidade pela diretoria colegiada da ANTT no último dia 4. O aval da agência foi formalizado na Deliberação nº 118/2025, que permite a construção e a exploração do ramal por 99 anos, até 2124. A empresa tem até o próximo dia 9 de maio para assinar o contrato de adesão — caso contrário, o processo será arquivado.

O ramal adotará bitola larga e o investimento apresentado já considera valores de julho de 2024, o que pode elevar ainda mais o montante conforme futuras atualizações. A nova linha, no entanto, só deve entrar em operação em fevereiro de 2035, mesmo com a produção de celulose prevista para iniciar em 2027.

Ao justificar o projeto, a Arauco apontou vantagens logísticas e ambientais no transporte ferroviário, destacando a redução de acidentes, emissão de poluentes e custos operacionais. Além disso, defendeu o impacto positivo do empreendimento para o desenvolvimento regional.

O Projeto Sucuriú prevê a instalação de uma planta de celulose Kraft com capacidade de produção anual de 3,5 milhões de toneladas, o que posiciona o empreendimento como o maior do mundo em fase única, segundo a empresa.

Antes de aprovar a proposta, a ANTT consultou as concessionárias Rumo Malha Central, Rumo Malha Norte e Rumo Malha Paulista, responsáveis pelas áreas de influência da futura ferrovia, sobre o direito de preferência na construção do ramal. As três manifestaram formalmente o desinteresse em exercer o direito.

Retomada do modal ferroviário em MS

Na semana passada, o secretário de Estado de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (Semadesc), Jaime Verruck, esteve no município e visitou o local onde deve ser construído o terminal da fábrica de celulose. Ele destacou que a ferrovia tem desempenhado um papel crucial no escoamento da produção de celulose. Empresas do setor têm investido em projetos ferroviários para facilitar o transporte de seus produtos.

Por exemplo, a Arauco vai construir um ramal ferroviário de 47 km, ligando sua fábrica em Inocência, à Malha Norte, com o objetivo de escoar uma produção esmada de 3,5 milhões de toneladas de celulose.

Além disso, a Suzano já possui um terminal ferroviário também na Malha Norte, que leva a produção de caminhão de celulose de Ribas do Rio Pardo até a ferrovia que é despachada até o Porto de Santos e exportada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SEGUIR REGRAS SAIU DE MODA?



HUDSON CARVALHO

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

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

“O grande segredo para quebrar as regras é fazer com que pareça que você as está seguindo”

Anônimo

Recruto e contrato pessoas há quase 30 anos. Até hoje, leio dezenas de currículos mensalmente. Nesses documentos todos somos excelentes. Só as próprias mães nos descreveriam melhor.

Também entrevisto outras dezenas. Nesse momento, porém, o verdadeiro Candidato começa a aparecer. A vida torna-se mais e mais real a cada resposta, a cada mudança de postura corporal. Como sabemos, “o corpo fala”. O olhar – espelho da alma – nos entrega. Silêncios falam mais que frases poderosas.

Óbvio que possuir as competências técnicas para atender o perfil traçado e performar bem na posição sempre foi fundamental para definir o candidato certo. E continuará sendo. A questão é que o comportamento é quem define. No momento da entrevista e, mais ainda, na permanência de qualquer um de nós em uma empresa.

Alguns dirão: “A empatia entre entrevistador e entrevistado conta”. É verdade, quanto menos treinado for quem conduz a entrevista.

Para mim, mesmo antes das facilidades que hoje as Redes Sociais nos oferecem para conhecer a conduta do Candidato, sempre procurei meios lícitos de descobrir quem é o pai, marido, filho, amigo, que estão por trás do profissional.

Somos um só. Um bom profissional deve ser obrigatoriamente um bom cidadão. Como diz a frase atribuída a Abraham Lincoln, “Pode-se enganar a todos por algum tempo, pode-se enganar alguns por todo o tempo, mas não se pode enganar a todos todo o tempo”.

Digo isso, porque tem me incomodado demais os comportamentos (permissivos, seria exagero?) que vejo crescerem a cada dia. Dou exemplos, simplórios, mas que devem fazer parte do seu dia a dia também, para ajudar a pensarmos juntos: no trajeto entre minha casa e o escritório, vejo diariamente, diversos motoristas e motociclistas atravessando no sinal vermelho, ciclistas pedalando na avenida, bem ao lado da ciclovia, pedestres atravessando fora da faixa, desafiando, enfrentando os veículos. Todos achando-se estar com plena razão, prontos para partir para a discussão.

Jovens, “afogados” pela luz azul dos smartphones, sentados no transporte público, enquanto os idosos chacoalham de pé, precariamente apoiados. Segurar uma porta de elevador, nem pensar. Dar passagem, esqueça. Uma pequena gentileza? Nunca. As palavrinhas mágicas: Bom dia, Por Favor, Obrigado. Esquecidas.

Direitos, todos. Deveres, nenhum. Quando começou a era do “tudo é permitido”? Quando nossa liberdade de fazer o que bem entendemos continuou existindo, mesmo que a do outro já tenha começado? Quando o “Eu” tornou-se mais importante que o “Nós”?

Alguns poderão dizer: “Hudson você está ficando velho e tudo te incomoda”. Pode ser. Eu ouviria e acrescentaria: Também erro, mas tenho consciência dos erros, eles me incomodam e procuro corrigi-los.

Ajo dessa forma, não por ser superior a ninguém, mas porque sei que a falta de consciência sobre essas falhas de comportamento, pequenas que sejam, os carregada para dentro da organização e dificulta, quando não, impedem nosso crescimento profissional. Lembre-se: Somos um só!

Sem o “treinamento” que o dia a dia em casa e na sociedade nos proporciona, como será possível trabalhar em equipe, responder à hierarquia, seguir procedimentos?

Estaremos na pior condição possível de (falta de) aprendizado, que é nem sabermos que estamos fazendo algo errado e que prejudica nosso crescimento profissional e pessoal. Dentro e fora da empresa, a falta de consideração de um pelos demais, pode ser tolerada por algum tempo, mas não para sempre.

Fique atento. Se ocupar posição de liderança, atenção redobrada. Medo – que pode prolongar a tolerância – é algo muito diferente de respeito.

Volto às minhas observações pessoais para analisar o que me parece ser um dos maiores, se não o maior, fator de contribuição para essa falta de atenção com o ambiente e as pessoas à nossa volta: passamos tempo demais olhando para a tela do celular. Fora do estritamente necessário. Experimente dar uma olhada no relatório de seu aparelho.

O tempo de utilização está diminuindo? Não? É um sinal. Enquanto você está usando seus fones de ouvido, conectado com a rede social e desconectado do mundo, a vida real está passando à nossa volta.

Só estamos filosoficamente vivos, no presente. Não podemos mudar o passado e não temos influência alguma no tempo futuro. Tenha certeza de estar “vivendo agora”, pelas regras certas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - FICO-FIOL E O BRASIL INTEGRAL



WALDECK ORNÉLAS

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

opinio@portalbenews.com.br

São muitos, fortes e poderosos os lobbies contrários ao engate da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) com a Ferrovia de Integração Leste-Oeste (Fiol), ambas parcialmente em execução e em processo de concessão ao setor privado.

Também da Ferrovia Norte-Sul (FNS), quando lançada, no governo Sarney, não só punham em dúvida sua viabilidade como buscavam ridicularizá-la como se fora uma iniciativa provinciana do então presidente da República, por ser ele maranhense. Hoje, é a espinha dorsal do novo sistema ferroviário nacional.

Ora, com o corredor ferroviário que se formará a partir da entrada em operação do eixo Fico-Fiol, o Brasil ganhará uma travessia em sentido até agora inexistente, do interior



profundo para o litoral, de caráter transversal, cruzando-o de um lado a outro, criando uma nova alternativa logística para o Centro-Oeste, especialmente o Mato Grosso e Goiás.

Trata-se de projeto fadado a provocar uma mudança radical na logística e na geografia econômica do Brasil, dando autonomia ao Centro-Oeste, região que, com o agro, é, no presente, o principal sustentáculo da economia nacional.

Faltam argumentos sérios e consistentes para questionar a validade do eixo Fico-Fiol. É muito frágil utilizar o fato da Fiol I e do Porto Sul estarem com suas obras paralisadas, por dificuldades da concessionária, atribuídas aos reflexos da guerra na Ucrânia sobre a empresa controladora. Esta é uma questão que será resolvida tempestivamente, compatibilizando os cronogramas. O atraso existente é em relação à operação da própria mina Pedra de Ferro. E, claro, prejudica a Bahia.

Do mesmo modo, insubsiste o argumento de que todo o eixo não estará sob um mesmo concessionário. É até positivo que assim seja, indicando a existência de diversos investidores, o que tem faltado no país. De resto, o direito de passagem e a figura do Operador Ferroviário Independente (OFI) existem exatamente para conviver com este tipo desejável de situação, por conta de aumentar a competitividade.

Quanto ao elevado volume de recursos necessários para a complementação desses 2.700km de ferrovia é realmente um desafio. Mas não estão cogitados recursos públicos – como se insinua – para além dos aplicados na Fiol I e II. Ao contrário, o que se busca é a atração do setor privado para realizar os novos investimentos e, como é de supor-se, empresário só entra em negócio que possa dar resultados.

Muito mais importante que estas pequenas querelas em torno do projeto é visualizar o seu impacto positivo na economia nacional, destravando a matriz logística do país e ampliando os espaços para o desenvolvimento.

Por mera coincidência, ao mesmo tempo em que alguns põem em dúvida a viabilidade da Fico-Fiol, uma missão técnica chinesa discutia em Brasília, e fazia visitas de campo, para avaliar a oportunidade que representa a estratégica ligação ferroviária bioceânica entre os portos de Chancay e do litoral baiano. É exatamente a potencialidade disruptiva dessa ligação que mobiliza as manifestações em contrário.

O fato de contar agora com o Porto de Chancay, aliado às tarifas de Trump, aumenta o apetite da China pelo projeto, com base em um protocolo que já havia sido assinado com Brasil e Peru no ano de 2014.

Um corredor ferroviário tem sempre o potencial de se transformar em eixo de desenvolvimento. Basta ver o que, espontaneamente, já ocorre ao longo da FNS, com o surgimento de terminais, portos secos e distritos industriais, concentrando cargas, agroindústrias, centros de distribuição e logística, comércio de máquinas e equipamentos, distribuidoras de combustíveis e tantos outros serviços, gerando ou fortalecendo centralidades urbanas ao longo de seu percurso.

É impressionante, em especial, o impacto positivo provocado pela FNS na baía de São Marcos, no Maranhão, para onde já são propostos vários novos projetos ferroviários e importantes terminais portuários, constituindo-se no mais relevante ponto de referência do Arco Norte – conjunto de portos e terminais de transbordo já responsável por mais de 40% das exportações de soja do país. Curioso é que, estando acima do Paralelo 16° S, Ilhéus e os portos da Baía de Todos os Santos são considerados integrantes do Arco Norte.

De há muito o Brasil precisa da abertura de novos horizontes. Salvo a política rodoviarista, iniciada por Juscelino Kubitschek – presidente no período 1956-1961 – que alcançou todo o país, e os planos nacionais de desenvolvimento do regime militar, o Brasil tem estado carente de iniciativas integradoras.

Faz tempo que o país deixou para trás o estreito espaço econômico derivado de sua urbanização litorânea. Em seguida, extravasou o pequeno espaço da concentração industrial formada pelo triângulo São Paulo-Rio-Minas. Mas a logística não acompanhou o avanço da economia, principalmente a agrícola, que se espalhou pelo Centro-Oeste e o Matopiba.

Esta é a demanda que precisa agora ser atendida, e que a Ferrovia Transulamericana imaginada por Vasco Neto, iniciada pela Fico-Fiol, constitui elo fundamental e estratégico.

Precisamos de um Brasil integral, em que todas as suas regiões estejam articuladas e servidas por uma infraestrutura logística capaz de servir de suporte ao seu processo de desenvolvimento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 28/04/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BIOECONOMIA ENVERGONHADA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

opinio@portalbenews.com.br

Temos uma vergonha relativa por não usar de maneira responsável, ativa, sustentável e determinada os recursos da Amazônia. Há uma potencialidade gigante, permeada por uma pobreza a olhos vistos, um descaso secular e uma destruição ou mal uso dos recursos por todos os lados. Naturalmente, existe uma forte dependência do sistema econômico em relação à energia e aos recursos naturais, em todas as atividades.

Os conceitos de Nicholas Georgescu-Roegen, de seu livro de 1971 “The Entropy Law and the Economic Process” (algo como “A Lei da Entropia e o Processo Econômico”), que associou a lei da entropia aos sistemas econômicos, criou a base para o conceito de bioeconomia. Estamos, faz alguns anos, usando o termo bioeconomia na expectativa que esteja por aí a saída para os recursos substanciais existentes na Amazônia. Entretanto, pouco de seu PIB está associado a isto e sequer temos esta medida realizada e avaliada. Quando se verificam discussões públicas sobre o assunto, fala-se em extração de minérios, petróleo ou combustíveis, o que provoca impactos e destruição, com ilusões de sustentabilidade.



A ausência de métricas claras sobre os resultados das políticas públicas para bioeconomia revela uma distância de um resultado expressivo ou mesmo de uma intencionalidade real, porque quem não mede, não administra. Há inúmeras oportunidades de uso sustentável dos recursos naturais da Amazônia, mas pouco se estimula. Temos mais umas utopias ou sonhos do que um projeto de Estado ou de Governo. As ações de governo dos últimos anos parecem mais intenções esparsas do que projetos que atuem de maneira decidida nesta direção.

A mudança deste cenário será percebida quando instituições como o Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa) retomarem a sua importância histórica. Quando as Portarias de Processos Produtivos Básicos (PPB) do MCTI e MDIC contiverem indústrias sustentáveis com o uso de

recursos da natureza Amazônica. O que temos hoje é uma espécie de bioeconomia envergonhada. Precisamos encarar o termo em sua amplitude, para fazer uso sustentável da natureza Amazônica. Entretanto, não sabemos como fazer isso e é difícil a coragem de afirmar o desconhecimento que temos sobre a Amazônia. Todos querem olhar uma ou duas fotos de satélite da Amazônia e dizer que a conhecem.

Enquanto não tivermos uma métrica expressiva do PIB regional fazendo uso verdadeiramente sustentável dos recursos naturais, seguiremos a degradar a floresta, o bioma e a natureza, realizando a entropia do sistema econômico Amazônico, tal qual o economista previu quando associou a questão da entropia aos sistemas econômicos. A percepção ou expectativa de um crescimento contínuo pode contrapor o pessimismo inerente à visão entrópica. Contudo, só poderemos transcender o pessimismo sobre a Amazônia quando começarmos a perceber um uso responsável de seus recursos e um encolhimento da fome e da pobreza no seu interior profundo.

ESTAMOS, FAZ ALGUNS ANOS, USANDO O TERMO BIOECONOMIA NA EXPECTATIVA QUE ESTEJA POR AÍ A SAÍDA PARA OS RECURSOS SUBSTANCIAIS EXISTENTES NA AMAZÔNIA. ENTRETANTO, POUCO DE SEU PIB ESTÁ ASSOCIADO A ISTO E SEQUER TEMOS ESTA MEDIDA REALIZADA E AVALIADA. QUANDO SE VERIFICAM DISCUSSÕES PÚBLICAS SOBRE O ASSUNTO, FALA-SE EM EXTRAÇÃO DE MINÉRIOS, PETRÓLEO OU COMBUSTÍVEIS, O QUE PROVOCA IMPACTOS E DESTRUIÇÃO, COM ILUSÕES DE SUSTENTABILIDADE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 28/04/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

PRATELEIRAS VAZIAS E PREÇOS NAS ALTURAS: TARIFAÇO DE TRUMP DEVE PROVOCAR IMPACTO SIMILAR AO DA COVID NOS EUA

Até meados de maio, empresas terão de repor estoques. Grandes varejistas, como Walmart e Target, alertaram em reunião na semana passada com o presidente que podem faltar produtos nas gôndolas

Por Bloomberg — Washington



Contêiner no porto de Los Angeles: embarques da China para os EUA caíram até 60% — Foto: Eric Thayer/Bloomberg

A ofensiva tarifária do presidente Donald Trump vem agitando Washington e Wall Street há quase um mês. Se a guerra comercial persistir, a próxima onda de turbulência atingirá muito mais de perto o cotidiano dos americanos.

Desde que os EUA aumentaram as tarifas sobre a China para 145% no início de abril, as importações de produtos chineses para o mercado americano despencaram — talvez em até 60%, segundo uma estimativa. Essa drástica redução no fluxo de mercadorias de um dos maiores parceiros comerciais dos EUA ainda não foi sentida pela maioria dos americanos, mas isso está prestes a mudar.

Até meados de maio, milhares de empresas — grandes e pequenas — precisarão reabastecer seus estoques. Grandes varejistas como Walmart e Target disseram a Trump, em uma reunião na semana passada, que os consumidores provavelmente enfrentarão prateleiras vazias e preços mais altos.



Torsten Slok, economista-chefe da Apollo Management, alertou recentemente sobre a possibilidade iminente de “falta de produtos semelhante à da Covid” e demissões significativas em setores como transporte rodoviário, logística e varejo.

Embora Trump tenha dado sinais nos últimos dias de que estaria disposto a flexibilizar as tarifas de importação impostas à China e a outros países, pode ser tarde demais para impedir que um choque de oferta reverbere por toda a economia americana — e que talvez dure até o Natal. Nesta segunda-feira, o secretário de Tesouro dos EUA, Scott Besset, afirmou que 'cabe à China reduzir a escalada' na guerra comercial entre as duas maiores economias do mundo.

— O relógio está definitivamente correndo — disse Jim Gerson, presidente da The Gerson Companies, uma fornecedora de decorações natalinas e velas para grandes varejistas dos EUA, com 84 anos de história.

A empresa, sediada em Olathe, Kansas, obtém mais da metade de seus produtos da China e atualmente tem cerca de 250 contêineres aguardando embarque.

— Precisamos resolver isso — disse Gerson, que representa a terceira geração de sua família à frente da empresa, que gera aproximadamente US\$ 100 milhões em vendas anuais. — E, espero, muito em breve.

Retomada provocará atrasos e alta nos custos

Mesmo quando as hostilidades diminuirmos, reiniciar o comércio transpacífico trará riscos adicionais. A indústria de frete reduziu sua capacidade para se ajustar à demanda mais fraca. Isso significa que um aumento de pedidos provocado por um relaxamento entre as superpotências provavelmente sobrecarregará a rede, causando atrasos e aumentando os custos.

Um cenário semelhante se desenrolou durante a pandemia, quando os preços dos contêineres quadruplicaram e um excesso de navios cargueiros congestionou os portos.

— Haverá um aumento nos portos e, conseqüentemente, para os caminhões e trens, criando atrasos e gargalos — disse Lars Jensen, CEO da consultoria de transporte marítimo Vespucci Maritime. — Os portos são projetados para fluxos estáveis, não para os deslocamentos de volume intermitentes.

Meses críticos para as encomendas do varejo

As tarifas dos EUA sobre a China chegaram em um momento crítico para o setor de varejo. Março e abril são os meses em que os fornecedores começam a aumentar os estoques para o segundo semestre do ano, para atender aos pedidos de compras de volta às aulas e Natal. Para muitas empresas, os primeiros produtos para o Natal devem estar a caminho dos EUA em cerca de duas semanas.

— Estamos paralisados — disse Jay Foreman, CEO da fabricante de brinquedos Basic Fun em Boca Raton, na Flórida, que abastece grandes clientes de varejo, como Amazon e Walmart.

Ele chamou as tarifas de um “embargo de facto” e disse que os clientes têm, por enquanto, apenas pausado os pedidos, mas ele espera que comecem a cancelá-los se as tarifas sobre a China permanecerem nesse nível por muito tempo.

— Temos pela frente algumas semanas, depois começa a doer de verdade — disse Foreman, cuja empresa gera cerca de US\$ 200 milhões em vendas por ano e obtém cerca de 90% dos produtos da China. — Estamos em um período em que o dano é gerenciável, mas a cada semana o nível de dano vai aumentar.

Choque de oferta

A ponta desse choque de oferta é evidente na Ásia. Atualmente, há cerca de 40 navios cargueiros que recentemente pararam nos portos da China e agora estão a caminho dos EUA, uma queda de



cerca de 40% desde o início de abril, de acordo com o rastreamento de navios compilado pela Bloomberg.

Esses navios estão carregando cerca de 320 mil contêineres, segundo os dados, cerca de um terço a menos do que logo após Trump anunciar que aumentaria as tarifas sobre quase todos os produtos da China para 145%.

Judah Levine, chefe de pesquisa na plataforma de reservas de carga Freightos, disse que muitos importadores dos EUA estarão antecipando pedidos de outros parceiros comerciais americanos durante o período de 90 dias de moratória sobre as chamadas tarifas recíprocas de Trump. Isso pode ajudar a amortecer qualquer choque centrado na China através dos portos e redes logísticas.

Com os produtos chineses muito caros, alguns proprietários de carga nos EUA estão recorrendo a fornecedores no Sudeste Asiático.

A Hapag-Lloyd AG, a quinta maior transportadora de contêineres do mundo, disse em um comunicado por e-mail na semana passada que está vendo cancelamentos de cerca de 30% das reservas da China para os EUA. Mas os negócios aumentaram consideravelmente com exportadores do Camboja, Tailândia e Vietnã, disse a empresa, com sede em Hamburgo, Alemanha.

No entanto, o efeito rebote na economia ainda pode ser difícil de navegar nos próximos meses, disse Levine.

— É provável que haja uma desaceleração significativa, e o reinício pode causar algum congestionamento, com a força da recuperação e a interrupção resultante provavelmente correlacionadas à duração da pausa — disse ele.

Com a demanda por produtos da China para os EUA caindo rapidamente, os transportadores de carga reduziram a capacidade para evitar que as tarifas de frete marítimo desabassem. Em abril, houve cerca de 80 cancelamentos de viagens da China para os EUA, aproximadamente 60% a mais do que qualquer mês durante a pandemia de Covid, segundo dados citados por John McCown, um veterano executivo da indústria.

— O setor de transporte marítimo de contêineres nunca enfrentou os ventos macroeconômicos que enfrenta agora — disse McCown em uma nota de pesquisa recente.

A Organização Mundial do Comércio alertou que os bens negociados entre os EUA e a China podem diminuir até 80%, apoiando a descrição do Secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, de que a situação atual é essencialmente um embargo comercial.

Analistas entrevistados pela Bloomberg esperam que as importações caiam a uma taxa anual de 7% no segundo trimestre — o que representaria a maior queda desde o início da pandemia.

O choque de oferta iminente levou os economistas a revisar suas previsões de inflação, porque isso poderia pressionar os preços para cima. Executivos dizem que os preços dos produtos da China podem dobrar em alguns itens. E isso aconteceria em um momento em que o sentimento do consumidor está se deteriorando rapidamente.

Se a guerra comercial dos EUA com a China continuar por mais algumas semanas, fornecedores e varejistas terão que tomar algumas decisões difíceis sobre o segundo semestre do ano, incluindo quais produtos enviar e quanto aumentar os preços.

Os fornecedores esperam que muitos pedidos sejam cancelados. Isso fará com que os varejistas busquem produtos nos EUA e em outros mercados para preencher as prateleiras, mesmo que sejam de Natal passado. Também será um grande impacto financeiro que muitas empresas provavelmente responderão cortando custos, incluindo empregos, ou assumindo dívidas caras.



Para Foreman, as últimas semanas lhe lembram a pandemia, mas há diferenças importantes. O bloqueio causado pela Covid foi um choque, mas as cadeias de suprimento globais se recuperaram relativamente rápido e vários setores, incluindo brinquedos, tiveram anos recordes.

Agora, o quadro tem potencial de ser “mais traiçoeiro porque, quanto mais isso durar, mais catastrófico será”, disse ele. A Covid também estava cheia de muitas incógnitas sobre o vírus e quanto tempo demoraria para a recuperação. Esse dilema poderia ser amenizado se Trump removesse as tarifas a qualquer momento.

— Os efeitos prolongados podem ser piores. Mas a solução pode vir muito mais rápido — disse Foreman.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/04/2025

CRESCIMENTO DE MAIS DE 2.000%, FALTA DE ESTRUTURA, PROCURAÇÕES: VEJA INDÍCIOS LEVANTADOS PELA PF NA INVESTIGAÇÃO DE DESCONTOS IRREGULARES NO INSS

Informações constam no processo de investigação que levou à operação na semana passada
Por Patrik Camporez, Sarah Teófilo e Ivan Martínez-Vargas — Brasília

Um relatório da Polícia Federal (PF), que faz parte das investigações sobre os descontos indevidos em aposentadorias e pensões do INSS, aponta uma série de indícios de irregularidades em associações que atuavam com as deduções. A análise, que abrange o período de 2019 a 2023, integra o procedimento investigatório que resultou na operação deflagrada na última semana.

Constatações das investigações entre 2019 e 2023, segundo a PF:

- Crescimento de 2.011% no volume de contribuições para as oito associações analisadas, enquanto o conjunto de descontos de todas as associações aumentou 115% no mesmo período.
- Inexistência de estrutura física adequada para captação, filiação e atendimento da quantidade de associados registrados, sobretudo considerando a distribuição nacional dos filiados. A situação foi constatada em visitas às sedes e entrevistas com responsáveis pelas entidades ou seus representantes.
- Presidência de associações por pessoas com idade avançada, algumas delas beneficiárias de aposentadoria por incapacidade permanente e/ou sem histórico de experiência empregatícia formal, o que poderia comprometer a gestão das entidades.
- Indicativos de falta de capacidade operacional das associações para realizar e processar filiações e para prestar os serviços oferecidos aos filiados, devido à ausência ou reduzido número de empregados.
- Existência de procurações concedendo amplos poderes a terceiros para administração das entidades, identificadas por meio de consulta ao Sistema do Colégio Notarial do Brasil (Censec).
- Concentração de descontos em municípios pequenos e pobres do Nordeste: a investigação constatou que em vários municípios do Maranhão, Piauí e Pernambuco, mais de 60% dos aposentados e pensionistas tiveram descontos associativos em seus benefícios, indicando concentração da prática em regiões de maior vulnerabilidade.

Entenda a operação

A Polícia Federal (PF) e a Controladoria-Geral da União (CGU) deflagraram na semana passada uma megaoperação para combater descontos não autorizados em aposentadorias e pensões pagas pelo INSS. O chefe do órgão, Alessandro Stefanutto, foi afastado do cargo por decisão judicial e depois demitido pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

A operação, que envolveu centenas de policiais e auditores, foi autorizada pela Justiça do Distrito Federal para combater um esquema nacional de descontos associativos não autorizados em aposentadorias e pensões. As investigações apontam que a soma dos valores descontados chega a



R\$ 6,3 bilhões, entre 2019 e 2024, mas ainda será apurado qual porcentagem foi feita de forma ilegal.

As investigações apontaram que havia descontos sobre valores pagos mensalmente pelo INSS como se os beneficiários tivessem se tornado membros de associações de aposentados, quando, na verdade, não haviam se associado nem autorizado os descontos.

Após a operação, o governo suspendeu todos os acordos que previam desconto nas aposentadorias.

O que é o desconto de mensalidades do INSS?

O desconto da folha de pagamentos do INSS em favor de entidades, como associações e sindicatos, é previsto em lei editada em 1991. A legislação prevê que essa mensalidade associativa só pode ser cobrada com autorização prévia de segurados.

Para que serve?

O segurado que assim quiser pode optar por ter parcelas de suas mensalidades descontadas por entidades, que oferecem em troca benefícios como auxílios funerários, odontológicos e psicológicos, consultoria jurídica e academia.

Como funciona o desconto ilegal?

Segundo os investigadores, o esquema funcionava assim: as entidades descontavam irregularmente parte de mensalidades associativas — que são pagamentos recorrentes — aplicadas sobre benefícios previdenciários. Esses descontos não teriam sido autorizados pelos aposentados.

O desconto não autorizado pode acontecer por meio de acesso aos dados sigilosos de aposentadorias e pensões dos segurados. A prática também pode acontecer por meio da fraude da assinatura eletrônica e documentação de filiação do segurado à uma entidade como associações e sindicatos.

Como conferir se há desconto ilegal?

Para saber se houve desconto, é necessário acessar a conta no portal Gov.br e acessar o campo de extrato de benefício no aplicativo ou site do Meu INSS.

O extrato deve mostrar todos os descontos feitos na aposentadoria do segurado, identificando se foi por mensalidade associativa ou crédito consignado. Veja abaixo:

- Acesse o aplicativo ou site Meu INSS
- Faça login com CPF e senha do Gov.br
- Na página inicial, clique em "Extrato de benefício"
- Depois, clique sobre o número do seu benefício
- Será aberto o extrato com informações sobre o valor do benefício e eventuais descontos.

E se houver um desconto não autorizado?

- Caso não reconheça o desconto realizado no benefício, o segurado deve acessar o site ou aplicativo do Meu INSS ou pela Central 135 e solicitar o serviço "excluir mensalidade associativa". Confira o passo a passo:
- Entre no Meu INSS (site.gov.br/meuinss ou aplicativo para celular)
- Faça login com CPF e senha do Gov.br
- Vá em "Serviços", em "Mais acessados"
- Clique no botão "Novo pedido"
- Digite no campo de busca "Excluir mensalidade"
- Clique no nome do serviço/benefício
- Leia o texto que aparece na tela e avance seguindo as instruções

Como evitar novos descontos?

O Meu INSS também possibilita o serviço de bloqueio de novos descontos em seu site e aplicativo. Veja abaixo:

- Acesse o Meu INSS (site gov.br/meuinss ou aplicativo para celular)
- Faça o login pelo CPF e a senha da sua conta Gov.br
- No campo de pesquisa da página inicial, digite "solicitar bloqueio ou desbloqueio de mensalidade"
- Na lista, clique no nome do serviço/benefício
- Leia o texto que aparece na tela e avance seguindo as instruções

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/04/2025

APAGÃO NA EUROPA: ENTENDA POR QUE REINICIAR UMA REDE ELÉTRICA APÓS COLAPSO MACIÇO É TÃO DIFÍCIL

Espanha e Portugal ficaram horas sem energia nesta segunda-feira
Por Bloomberg — Rio



Passageiros com bagagem aguardam do lado de fora do aeroporto Humberto Delgado após apagão geral em Lisboa — Foto: Patricia DE MELO MOREIRA / AFP

É o pior cenário para o qual operadores de redes elétricas se preparam, mas esperam nunca enfrentar. Após um dos piores apagões na Europa em mais de uma década, operadores das redes elétricas da Espanha e de Portugal estão tentando religar os sistemas do zero. Mas o restabelecimento da luz tem sido lento e só há pouco alcançou Lisboa.

A estimativa inicial do operador de rede Red Eléctrica era de que restaurar todo o fornecimento de energia na Espanha poderia levar entre seis e dez horas. Na noite de segunda-feira, essa previsão parecia otimista — às 21h no horário de Madri, havia 17,3 gigawatts de demanda na rede, cerca de dois terços do volume visto pouco antes do apagão, segundo dados da rede.

Não está claro o que causou a interrupção inicial, nem por que ela se espalhou de forma tão dramática, resultando em uma falha generalizada. Mas é notável que a Espanha esteja entre os líderes na implantação de geração eólica e solar, em um momento em que governos e operadores de rede em toda a Europa estão lidando com questões sobre resiliência, à medida que a energia renovável ocupa uma fatia cada vez maior da matriz energética da região.

'Partida a frio'

Quando há uma falha em toda a rede, é necessário um processo complexo chamado "partida a frio" para restaurar o sistema gradualmente. Pequenos geradores, muitas vezes a diesel, são usados para iniciar os maiores, em um processo que cria "ilhas" de energia que se conectam na rede de transmissão principal para, gradualmente, restaurar a rede.

Regras europeias exigem que as redes testem regularmente sua capacidade de partida a frio, então os operadores deveriam ter um plano claro a seguir. Mas o processo é trabalhoso e complicado.

— Essas ilhas de energia precisam ser todas sincronizadas —, disse Simon Gallagher, diretor administrativo da UK Network Services, em uma publicação no LinkedIn. — Não é simples e, novamente, leva tempo e deve ser feito com muito controle.

Serviços essenciais, como hospitais, possuem geradores de backup no local, geralmente motores a diesel e estoques de combustível. Outras entidades comerciais, como centros de dados, também pagam para ter geradores de emergência e baterias para garantir o fornecimento.



Apagões anteriores

Colapsos de rede são extremamente raros, e os operadores geralmente fazem tudo o que podem para evitá-los, incluindo a implementação de cortes programados de energia para proteger o sistema. A última vez que ocorreu um apagão nessa escala na Europa foi em 2006, quando uma interrupção afetou 15 milhões de residências na Áustria, Bélgica, França, Alemanha, Itália, Portugal e Espanha.

Desde então, a energia renovável cresceu rapidamente em toda a região, criando mais desafios para os operadores de rede equilibrarem enormes oscilações de fornecimento em dias ensolarados ou com muito vento.

A frequência foi um fator principal nos apagões do Texas durante uma tempestade de inverno extrema em fevereiro de 2021. O clima congelante e o gelo forçaram o desligamento em massa de usinas de gás, fazendo a frequência despencar e provocando a queda em cascata de outras usinas, resultando em falhas generalizadas.

Até agora, a única informação sobre o que causou a crise foi um comentário do operador de rede Red Eléctrica de que o apagão foi resultado de uma “oscilação”, o que sugere uma perturbação na frequência ou na tensão da rede — ambos fatores cruciais para manter a estabilidade. A frequência, que normalmente se mantém estável em torno de 50 hertz, é o batimento cardíaco da rede.

A consultoria especializada em monitoramento de frequência Gridradar afirmou ter identificado um movimento rápido na frequência logo após o meio-dia na Espanha — imediatamente antes do apagão ocorrer. Tais oscilações podem provocar reações em cadeia que, em última instância, levam a um apagão.

Não se sabe o que causou a perturbação inicial. Mas é possível que tenha sido agravada pela grande participação de fontes renováveis na geração de energia naquele momento. Para manter a frequência correta e garantir a estabilidade, a rede precisa de energia cinética, gerada pelas turbinas giratórias de usinas térmicas. Essa energia cinética não pode ser fornecida por turbinas eólicas ou painéis solares, de modo que Espanha e Portugal necessitam ter usinas de carvão, gás ou hidroelétricas conectadas.

Conexões frágeis

Outro ponto de vulnerabilidade para a Espanha é a falta de interconexões, ou seja, ela não possui muitos dos grandes cabos de energia que a conectem a países vizinhos. Essas linhas, que permitem importações e exportações de energia, são vistas na Europa como um meio de aumentar a segurança energética.

Para a Espanha, isso significa que, se houver excesso de energia, como em um dia ensolarado, existem poucas rotas para escoar essa energia da rede. E, se faltar energia, há poucas opções para que vizinhos ajudem.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/04/2025

AGU VAI À JUSTIÇA CONTRA A META PARA COIBIR GOLPES QUE USAM SÍMBOLOS DE GOVERNO E IMAGENS MANIPULADAS NAS REDES

Órgão do governo afirma que foi identificado que ao menos 1.770 anúncios fraudulentos foram publicados com o objetivo de aplicar golpes financeiros contra os consumidores

Por O Globo — Brasília

A Advocacia-Geral da União (AGU) informou nesta segunda-feira ter apresentado uma Ação Civil Pública para que sejam adotadas providências com objetivo de coibir o uso indevido de símbolos e marcas do governo federal, bem como de imagens e vídeos de autoridades públicas, em anúncios

fraudulentos publicados nas redes sociais Facebook e Instagram (plataformas controladas pela empresa Meta). A empresa disse que não irá comentar.



**O ministro da AGU, Jorge Messias, durante ceirmônia —
Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil/25-10-2024**

Crescimento de mais de 2.000%, falta de estrutura, procurações: veja indícios levantados pela PF na investigação de descontos irregulares no INSS

De acordo com a AGU, cerca de 1.770 anúncios fraudulentos foram publicados com o objetivo de aplicar golpes financeiros contra os usuários dessas redes.

"As publicações utilizavam indevidamente símbolos de órgãos oficiais e imagens de autoridades. A ação foi apresentada contra a empresa Facebook Brasil, responsável no país pela veiculação de publicidade nas plataformas da Meta (Instagram e Facebook)", diz a AGU.

A AGU aponta que o sistema de verificação de anúncios das plataformas é "ineficiente", contrário até mesmo ao previsto nos próprios termos de uso da plataforma, e pede a condenação por danos morais coletivos pela violação das normas legais de proteção do consumidor contra a publicidade enganosa. A quantia será destinada ao Fundo de Defesa dos Direitos Difusos.

A ação foi baseada em estudo do Laboratório de Estudos de Internet e Redes Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro (NetLab/UFRJ), que identificou, entre 10 e 21 de janeiro, 1.770 anúncios com conteúdo fraudulento que promoviam informações falsas sobre valores a receber pela população e outros temas relacionados às novas regras de envio de informações de transações via Pix à Receita Federal.

Essas peças falsas ofertavam programas governamentais reais ou fictícios, se passavam por páginas de instituições públicas e privadas e manipulavam a imagem de lideranças políticas com Inteligência Artificial (IA).

O estudo do Netlab/UFRJ apontou que a maioria dos anúncios fraudulentos divulgavam um suposto direito a saque de valores pela população, prometendo a liberação do dinheiro mediante o pagamento de uma falsa taxa de serviço.

A ação destaca que, no começo de abril, anúncios semelhantes seguiam ativos.

"Os anunciantes exploraram indevidamente políticas públicas voltadas à inclusão financeira para aplicar golpes em cidadãos brasileiros por meio do impulsionamento de anúncios nas plataformas da Meta", diz trecho da ação da AGU.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 28/04/2025

NOVE EM DEZ EMPRESÁRIOS BRASILEIROS DIZEM QUE POLÍTICA DOS EUA INFLUENCIA AGENDA DE SUSTENTABILIDADE

Pesquisa da Amcham com 401 lideranças empresarias aponta que pouco mais de um terço das empresas manteve metas inalteradas

Por Juliana Causin — São Paulo

Os rumos políticos dos EUA influenciam a maneira como as empresas brasileiras lidam com a agenda de sustentabilidade. Essa é a percepção de nove em dez executivos ouvidos em pesquisa da Câmara Americana de Comércio (Amcham) divulgada nesta segunda-feira, em evento em São Paulo.



Imagem do jardim da Casa Branca; maioria dos empresários brasileiros diz que política americana influencia agenda de sustentabilidade — Foto: Reprodução/NPS/Kelsey Graczyk

Segundo o relatório, 89% reconhecem a influência da política americana, mas pouco mais de um terço (37%) afirma que suas metas nessa agenda não serão alteradas. “Esse dado reforça o entendimento de que a agenda sustentável é cada vez mais impulsionada por investidores, consumidores e cadeias de valor globais”, indica a pesquisa.

O documento não cita qual será a conduta dos outros 63% dos respondentes. Procurada, a Amcham afirmou que não há detalhamento sobre esse dado. Na pesquisa, não há informações sobre quantas empresas pretendem rever suas estratégias ou se parte dos executivos ainda está avaliando as decisões, por exemplo. O documento também não cita o presidente Donald Trump.

Sob a presidência do republicano, os Estados Unidos têm revisto as práticas voltadas para agenda de diversidade e sustentabilidade, o que levou a uma onda de empresas que retrocederam em suas políticas nas áreas. McDonald's, Walmart e Boeing foram algumas que informaram que iriam recuar em programas internos Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI) nos Estados Unidos, por exemplo.

Há pouco mais de 100 dias no cargo, Trump também extinguiu programas de DEI na Casa Branca. O presidente ainda retirou os EUA do Acordo de Paris, dissolveu o escritório encarregado de diplomacia climática no Departamento de Estado e criou o Conselho de Dominação Energética para expandir a produção de combustíveis fósseis, além de cancelar verbas para projetos de energia limpa.

Cenário 'desafiador'

O estudo, que é realizado desde 2023, busca mapear o grau de maturidade do setor corporativo brasileiro na adoção de práticas de sustentabilidade. Foram entrevistados 401 empresários de companhias que, ao todo, empregam 505 mil pessoas, com faturamento anual total de R\$ 2,9 trilhões, segundo a Amcham, que produz o relatório em parceria com a Humanizadas, consultoria de inteligência de dados.

Nas edições anteriores, o estudo era chamado de “Panorama ESG Brasil”, abrangendo também questões de governança corporativa e de práticas sociais, como de diversidade e inclusão. Este ano, porém, o documento foi chamado de “Panorama da Sustentabilidade Corporativa”, e passou a focar apenas em dados sobre a agenda ambiental.

Ao apresentar o estudo, o presidente da Amcham Brasil, Abrão Neto, afirmou que as demandas dos investidores, da sociedade e dos demais interessados na agenda verde “mudam com frequência” e que o cenário internacional, “hora mais favorável, hora mais desafiador, influencia o ritmo dos avanços”.

— Mas, atrás de todas essas mudanças, se consolida a certeza de que a sustentabilidade não é uma função, mas um imperativo, tanto para a sobrevivência do planeta como para a prosperidade da sociedade — acrescentou Neto.

Ao GLOBO, por meio da assessoria da Amcham, Neto afirmou que reconhecimento da influência da política dos EUA reflete “o peso que a maior economia do mundo exerce sobre as tendências globais”, incluindo sustentabilidade, mas que a pesquisa mostra que o “engajamento das empresas no Brasil com a sustentabilidade tem evoluído”.

Com mais de 5 mil empresas associadas, entre elas as maiores empresas americanas, a Amcham indica no estudo que “a sustentabilidade avança como resposta a uma nova dinâmica de mercado, e não a pressões políticas”.

'Avanço consistente'

Apesar da maioria dos executivos reconhecerem a influência dos EUA, a pesquisa indica que houve um “avanço consistente da sustentabilidade nas empresas brasileiras”. Em 2025, 76% afirmaram adotar práticas sustentáveis com algum grau de maturidade, um crescimento de 5 pontos percentuais em relação ao estudo publicado no ano anterior.

Entre os entrevistados, 72% também dizem que a sustentabilidade faz parte da estratégia do negócio, um salto em relação há dois anos, quando o percentual era de 26%. A base da pesquisa, no entanto, mudou desde então. Em 2023, 574 foram entrevistados. No ano passado, o número foi de 687.

De acordo com o relatório deste ano, o principal obstáculo para o avanço da agenda de sustentabilidade é a demonstração do retorno financeiro dessas iniciativas, uma barreira citada por 58% dos executivos. Outros desafios citados incluem engajar a liderança (54%) e integrar a sustentabilidade ao modelo de negócios (44%).

—Esses pontos são fundamentais para consolidar a sustentabilidade como um eixo estratégico e não apenas como um conjunto de iniciativas isoladas — segundo o presidente da Amcham.

A pesquisa também sugere medidas governamentais que acelerariam a agenda. São oito propostas, que incluem ampliar incentivos fiscais e crédito para empresas sustentáveis; regras mais claras de metas e fiscalização; e apoio a tecnologias limpas.

O estudo também revela que empresas mais maduras em práticas ESG capturam mais valor: 87% percebem impacto positivo na sociedade e no meio ambiente, 87% relatam melhoria de reputação e 82% dizem ter acesso facilitado a novos mercados. Já entre empresas em estágio inicial, esses índices variam de 21% a 43%.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 28/04/2025

HADDAD VAI AOS EUA PARA DIVULGAR PLANO DE DATACENTERS E ATRAIR INVESTIMENTOS

Viagem inclui encontros no Vale do Silício e participação em conferência internacional

Por Bruna Lessa — Brasília



O ministro Fernando Haddad ressaltou a necessidade de se reconstruir uma agenda de Estado para o Brasil — Foto: Reprodução

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, embarca nesta sexta-feira para compromissos na Califórnia, nos Estados Unidos. A viagem tem como objetivo apresentar o novo plano nacional de datacenters e fortalecer a atração de investimentos em tecnologia no Brasil.

Na agenda, Haddad participa da conferência Milken Institute e terá reuniões com líderes do setor de tecnologia. O ministro também vai apresentar a estratégia brasileira para inovação e expansão da infraestrutura digital em encontros com empresários no Vale do Silício.

Além da pauta de tecnologia, Haddad deve discutir temas como financiamento climático e desenvolvimento sustentável em conversas com investidores internacionais. Depois dos compromissos nos EUA, o ministro seguirá para a Cidade do México para encontros com autoridades locais.

Mais cedo, nesta segunda, Haddad havia informado sobre a viagem à Califórnia para divulgar o plano nacional de datacenters. A declaração foi feita durante participação no evento J. Safra Macro Day, em São Paulo.

Segundo o ministro, a nova política voltada para datacenters deve impulsionar significativamente o investimento privado no país, ao fortalecer a infraestrutura digital e criar condições mais favoráveis para a inovação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/04/2025

GOVERNO LANÇA SEGUNDO LEILÃO DO ECO INVEST PARA RECUPERAR 1 MILHÃO DE HECTARES EM PASTAGENS DEGRADADAS

A expectativa é que projeto mobilize até R\$ 11 bilhões; mas cifras exatas ainda são incertas

Por João Sorima Neto — São Paulo



Governo lança segundo leilão Eco Invest para recuperar áreas degradadas em pastagens — Foto: João Sorima Neto/ O Globo

O governo anunciou nesta segunda-feira o segundo leilão Eco Invest, em que espera arrecadar R\$ 11 bilhões para recuperar um milhão de hectares de terras degradadas nos biomas da Mata Atlântica, Cerrado, Caatinga, Pampa e Pantanal dentro do Programa Caminho Verde Brasil. O Eco Invest, que trabalha com recursos públicos (com juros mais baixos) e privados, faz parte do Plano de Transformação Ecológica do

Brasil e foi criado no ano passado com o objetivo de incentivar investimentos em projetos sustentáveis no país através de captação de recursos externos.

No primeiro leilão, em outubro do ano passado, segundo o ministro da Fazenda, o governo aportou R\$ 7 bilhões e foram arrecadados R\$ 45 bilhões, uma alavancagem de seis vezes e meia. Nove bancos foram contemplados no leilão. Os recursos foram usados em projetos sustentáveis de mobilidade elétrica, habitação e infraestrutura verde. Também financiaram projetos de SAF (combustível de aviação sustentável), economia circular, biocombustíveis, energia eólica e solar.

O governo não divulgou os valores exatos que pretende mobilizar neste segundo leilão, nem quanto pretende aportar para não atrapalhar a competição entre os bancos. Mas a expectativa é que os recursos mobilizados fiquem entre US\$ 1 bilhão (R\$5,59 bilhões) e US\$ 2 bilhões (R\$ 11,3 bilhões), abaixo do primeiro certame. Como o custo de recuperação de áreas degradadas é elevado, a expectativa é de uma alavancagem de 1 vez e meia, disse Rogério Ceron, secretário do Tesouro, lembrando que este leilão tem um arcabouço mais ambiental, enquanto o primeiro era mais amplo em temática.

Ele afirmou que o bioma Amazônia terá um edital específico devido às suas peculiaridades da região, já que há demanda muito forte do exterior para investir nesta região, especialmente por conta da COP30.

— Este edital está focado na recuperação de pastagens, inclusão com formação de cadeias produtivas, inclusive com pequenos e médios produtores. Ao longo de 10 anos a expectativa do programa Caminho Verde Brasil é recuperar 40 milhões de hectares — disse Ceron, lembrando que



o Brasil tem 851 milhões de hectares para agropceuária, sendo 165 milhões para pastagens das quais 82 milhões de hectares estão degradados.

Contrapartidas ambientais

Ceron lembrou que os projetos tem que ter contrapartidas ambientais como resiliência hídrica, balanço de emissões, zero desmatamento legal e ilegal. Pelo menos 50% das áreas recuperadas com os recursos deverão produzir alimentos, seja carne ou produtos agrícolas, que podem ser inclusive soje a emilho. E 60% dos recursos devem ser captados no exterior, enquanto 40% podem ser captados no mercado interno. O governo quer estimular a criação de fundos para captação de investimento nestes projetos de recuperação de pastagens, o que aumentará o período de carência.

O lançamento do segundo leilão aconteceu no Ministérios da Fazenda, em São Paulo e teve a participação do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, da ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, e do ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro. Também esteve presente a embaixadora do Reino Unido no Brasil, Stephanie Al-Qaq, e a chefe da Representação do BID no Brasil, Annette Killmer.

Marina Silva lembrou que a ideia do leilão é redirecionar os fluxos financeiros internacionais e nacionais para atividades econômicas que sejam sustentáveis.

— Não valorizamos o capital natural com o mesmo cuidado. E ele é a base de qualquer atividade econômica e dos serviços ecossistêmicos que prestam. Não paramos, por exemplo, para pensar no vaor que água tem. Só pensamos nisso quando ela fica escassa — disse a ministra.

Haddad lembrou do impacto econômico que este projeto pode trazer, com criação de empregos, quanto de carbono será possível capturar, quantos novos mercados vão ser abertos no exterior, já que os países passam a ver o Brasil com mais respeitabilidade.

— Estamos com um olhar sobre as externalidades positivas que o leilão vai produzir para a economia brasileira — disse. O ministro Carlos Fávaro lembrou que os dois planos safra do atual governo já incorporaram recursos para práticas sustentáveis, o que abriu mais 351 mercados ao Brasil.

— Temos o programa de rastreabilidade bovina, mostrando que a produção de carne não é indutiora de desmatamento — observou.

Um decreto para regulamentar o leilão será publicado nesta semana, e o prazo para apresentação das propostas pelos bancos será de 45 dias. Vencerão o leilão as instituições financeiras que oferecerem maior alavancagem em capital privado. Haverá ainda um critério de desempate que vai considerar a quantidade de hectares a serem recuperados.

Blended finance

O Eco Invest trabalha com o conceito de blend finance (finanças mistas), em que o governo aporta recursos com juros baixos, barateando os financiamentos, e a iniciativa privada faz o complemento. Estimativas mostram que para cada R\$ 1 empregado pelo governo, a iniciativa privada entre com no mínimo R\$ 4, em média. Esse instrumento também oferece ferramentas de hedge cambial para mitigar o risco associado à flutuação do câmbio, especialmente em economias emergentes como o Brasil, onde existe esse tipo de volatilidade.

Segundo especialistas, trata-se de uma forma de mobilizar capital privado para projetos verdes, que precisam de grandes volumes de investimento necessários para adaptação e mitigação das mudanças climáticas. Estima-se que para a recuperação de áreas degradadas na Amazônia, Cerrado e Mata Atlântica, por exemplo, seria necessário o investimento de US\$ 1 bilhão por ano até 2030, segundo projeção da The Nature Conservancy.

Um dos obstáculos apontados por especialistas para este modelo é a relação risco/retorno mais difícil de ser medida na comparação com projetos tradicionais. Isso trava uma participação ainda



maior do capital privado. O blended finance tem sido um dos caminhos para buscar esse tipo de recurso. Esse mecanismo amplia o impacto dos projetos e cria um círculo virtuoso de geração de receita pública e impacto socioambiental positivo, segundo os especialistas.

Para atrair ainda mais o capital privado, este ano o Conselho Monetário Nacional (CMN) ampliou e formalizou os instrumentos que podem ser utilizados por instituições financeiras para operacionalizar as linhas do Eco Invest. Na prática, isso viabiliza a estruturação de produtos como Certificados de Recebíveis Imobiliários (CRI), Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRA) debêntures lastreadas em recebíveis, Fundo de Investimento em Direitos Creditórios (Fidc), entre outros.

Entre as principais mudanças trazidas pelo CMN estão a autorização para aquisição de cotas de fundos de investimento, a inclusão de operações de securitização, carência de até três anos para operações de crédito, entre outros.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 28/04/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO LULA FOI ALERTADO POR DIFERENTES ÓRGÃOS SOBRE EXPLOSÃO DE FRAUDES NO INSS DESDE 2023

Alertas incluem documentos do TCU, CGU, Ministério Público, imprensa e auditoria interna; governo diz que agiu para cancelar mensalidades, principalmente com adoção de biometria e o cancelamento das mensalidades não autorizadas pelos beneficiários

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA — O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) foi alertado por diferentes órgãos sobre a disparada de fraudes nas mensalidades ilegais descontadas de aposentadorias e pensões do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) desde 2023. Documentos mostram que os alertas vieram do Tribunal de Contas da União (TCU), da Controladoria-Geral da União (CGU), do Ministério Público, do Conselho Nacional de Previdência Social, da imprensa e de auditores do próprio INSS.

O esquema levou à queda do presidente do instituto, Alessandro Stefanutto, e ao afastamento de outros dirigentes por omissão e falta de controle nas operações. O INSS alega ter tomado providências para aperfeiçoar o processo a partir de 2024, principalmente com adoção de biometria e o cancelamento das mensalidades não autorizadas pelos beneficiários, mas não explicou por que as fraudes aumentaram.

As fraudes ocorreram com valores cobrados por associações e sindicatos de aposentados e pensionistas. Essas entidades oferecem serviços como consultas médicas, auxílio funeral e “marido de aluguel” (reparos residenciais) e cobram uma mensalidade que é descontada diretamente da folha de pagamento dos beneficiários.

Na maioria dos casos, os aposentados não autorizaram esses descontos e muitos sequer sabiam que estavam associados a esses sindicatos. As investigações mostram que houve negligência no tratamento do problema e as fraudes só dispararam, em vez de diminuir ou acabarem.

Explosão de fraudes motivou investigações e alertas em 2023

Em 2023, a CGU iniciou uma investigação sobre os descontos indevidos devido às denúncias e ao aumento expressivo no número de mensalidades descontadas. O órgão justificou o trabalho “devido ao súbito aumento no montante dos descontos (de R\$ 536,3 milhões em 2021 a R\$ 1,3 bilhão em 2023)”, além de “fragilidade dos controles mantidos pelo INSS para a realização desses descontos, histórico de irregularidades reportadas e elevado número de requerimentos de cancelamento.”



Lula e o ministro da Previdência Social, Carlos Lupi, durante a posse do ministro no cargo, em janeiro de 2023. Foto: Ricardo Stuckert/Presidência da República

A CGU fez alertas e constatou que o INSS não implementou controles suficientes para diminuir os riscos de descontos indevidos, conforme relatório da Controladoria. O INSS seguiu assinando acordos com os sindicatos mesmo após uma suspensão ocorrida em 2019, com o crescimento significativo dos descontos a partir de julho de 2023, de acordo com os investigadores.

Os resultados das entrevistas com beneficiários que foram vítimas das fraudes foram encaminhados pela CGU ao INSS no dia 3 de julho de 2024, nove meses antes da operação da Polícia Federal que mirou os envolvidos do esquema, em abril de 2025.

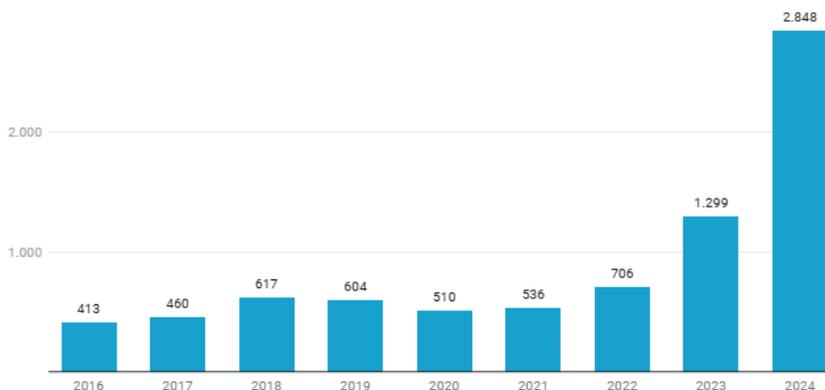
No dia 23 de julho do ano passado, a diretoria do INSS recebeu uma versão preliminar dos resultados, devido à gravidade da situação. No mês seguinte, em agosto, CGU e INSS se reuniram para buscar soluções. Em setembro, a CGU concluiu o relatório, constatando que o INSS não agiu para acabar com as irregularidades.

“Mesmo conhecendo essa situação, a existência de denúncias recorrentes acerca da realização de descontos associativos não autorizados pelos beneficiários, e a falta de capacidade operacional necessária para acompanhamento dos ACT (acordos de cooperação técnica, assinados com os sindicatos), o INSS não implementou controles suficientes para mitigar os riscos de descontos indevidos, e seguiu assinando ACT após a suspensão ocorrida em 2019, com o crescimento significativo dos descontos a partir de julho de 2023”, diz o documento.

A disparada dos casos ocorreu em 2023, mas as fraudes já haviam começado antes, ou seja, quando o governo Lula assumiu o INSS já sabia do problema. Em julho de 2019, o Ministério Público do Paraná avisou o INSS sobre diversas denúncias de descontos indevidos, o que levou o órgão a suspender os acordos com quatro entidades. Mesmo assim, os pedidos de cancelamento em virtude das fraudes continuaram crescendo.

Valores descontados

(aposentados e pensionistas do INSS, em R\$ milhões)



Fonte: Fonte: CGU - Obter dados

O ministro da Previdência Social, Carlos Lupi, foi informado, em junho de 2023, de que havia um aumento de denúncias de descontos sem autorização em aposentadorias e pensões do INSS durante uma reunião do Conselho Nacional de Previdência Social. A informação foi revelada pela TV Globo e confirmada pelo Estadão. Ao Estadão/Broadcast, o ministro afirmou que determinou uma apuração sobre o tema, concluída em 6 de setembro de 2024. “Não me omiti, procurei agir”, declarou Lupi à reportagem.

TCU identificou fraudes e alertou INSS sobre falhas no controle

O TCU também fiscalizou os descontos e realizou diferentes reuniões com o INSS alertando sobre as fraudes, incluindo conversas com os integrantes do órgão nos dias 20 de setembro e 27 de novembro de 2023. A Corte de Contas fez uma inspeção de novembro de 2023 a março de 2024, a pedido do Congresso Nacional, e verificou que os controles mantidos pelo órgão para combater os descontos indevidos eram insuficientes.

Em junho do ano passado, 10 meses antes de a PF deflagrar a operação e o afastamento da cúpula do INSS, o TCU determinou que o governo só autorizasse novos descontos com assinatura eletrônica avançada e biometria. “Os processos atuais para consignação de empréstimos e contribuições para associações e sindicatos nas folhas de pagamento de beneficiários do INSS apresentam falhas de controles que ensejaram a averbação de consignações e descontos indevidos”, concluiu a Corte de Contas.

Esquema desviou até R\$ 8 bi de aposentados e pensionistas do INSS desde 2016

A Polícia Federal e a CGU iniciaram a operação Sem Desconto para investigar a fraude

Além disso, o tribunal determinou que o INSS tomasse medidas para identificar e responsabilizar os sindicatos e associações suspeitas de fraudes e ressarcir os valores descontados indevidamente. No entendimento do TCU, o INSS poderia responder pelos descontos ilegais.

Em março de 2024, o portal Metrôpoles revelou detalhes do esquema, apontando que os sindicatos faturaram R\$ 2 bilhões com descontos indevidos em um ano. O Ministério Público Federal (MPF) moveu uma ação judicial logo em seguida e pediu a suspensão dos acordos feitos pelo INSS com os sindicatos.

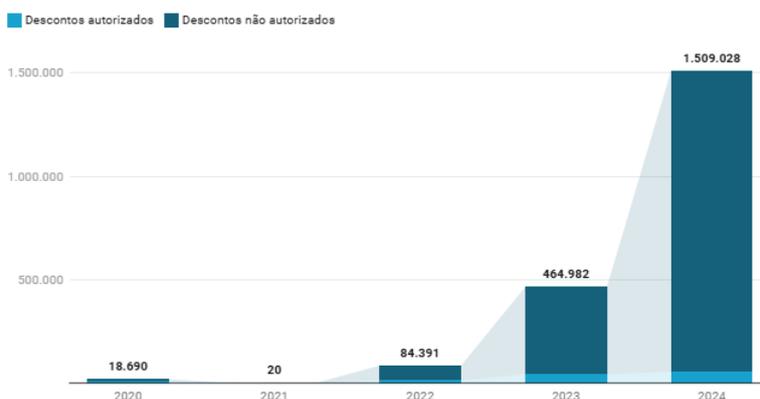
O próprio INSS reconheceu o problema ao editar uma instrução normativa no mesmo mês para atender as recomendações da CGU e do TCU. A portaria exigiu biometria para autorizar os descontos e instituiu o cancelamento automático a pedido dos beneficiários. Conforme o Estadão revelou, o então presidente do órgão usou a mesma norma para eximir o instituto de responsabilidade sobre as fraudes.

Auditoria interna do INSS identificou falta de fiscalização do próprio órgão

Uma auditoria interna do INSS, concluída em setembro 2024, identificou falhas no controle e falta de fiscalização do próprio órgão. Os técnicos apontaram R\$ 45,5 milhões em descontos indevidos entre janeiro de 2023 e maio de 2024, erros na avaliação de risco de novas parcerias com sindicatos, falta de verificação da documentação dessas entidades e prejuízo aos cofres públicos.

Os custos operacionais do INSS com os acordos, que deveriam ser bancados pelas entidades, não estavam sendo ressarcidos. Somente nesse período, foram R\$ 5,9 milhões em despesas não ressarcidas.

Mensalidades excluídas de benefícios do INSS



As conclusões foram encaminhadas para o comando do instituto, recomendando a revalidação dos descontos e a imediata exclusão de mensalidades não autorizadas, além de assegurar o ressarcimento dos custos do governo com o sistema e a fiscalização.

“A inserção de descontos indevidos representa impacto direto aos beneficiários, por vezes inseridos em um contexto socioeconômico em que o valor do desconto compromete a renda familiar”, diz a auditoria.

Governo diz que tomou providências, mas não explica por que fraudes aumentaram

O governo Lula alega que tomou providências para excluir as mensalidades descontadas indevidamente, mas não explicou por que as fraudes aumentaram. Procurado nesta segunda-feira, 28, o Ministério da Previdência Social reforçou a nota divulgada em conjunto com o INSS na semana passada listando as medidas adotadas. O INSS não teceu mais comentários.

“Das 11 entidades investigadas pela CGU, somente uma teve acordo assinado em 2023. As demais são de 1994, 2014, 2017 (2), 2021 e 2022 (5). Como é possível observar, esses descontos vinham ocorrendo em governos anteriores. Na atual gestão, ações imediatas foram tomadas”, diz a nota.

Entre as medidas adotadas, a primeira listada pelo governo é de janeiro de 2024, quando o INSS divulgou no site oficial e redes sociais como aposentados e pensionistas podem pedir bloqueio de descontos não reconhecidos no contracheque.

Além disso, o governo alega ter suspenso novos acordos com sindicatos e alterado as regras em março de 2024, com a edição da instrução normativa. A norma determinou que o desconto teria de ser formalizado por termo de adesão, com assinatura eletrônica avançada e biometria (para novos contratos).

O governo aponta o número de mensalidades excluídas para argumentar que agiu. “A diferença de exclusões do governo anterior com o atual é discrepante: em 2022 foram excluídos 115.541 descontos associativos. Em 2023 saltou para 465.061 exclusões. Em 2024 foram canceladas 1.516.500 mensalidades. E em 2025 (até 23 de abril) 374.609 mensalidades foram excluídas (tabela abaixo)”, dizem o ministério e o INSS. O aumento das exclusões, no entanto, se deu justamente com a disparada nas fraudes.

Até o momento, o governo não explicou por que as fraudes aumentaram em 2023 e 2024 apesar das medidas adotadas e dos alertas feitos pelos órgãos de controle. Conforme o Estadão mostrou, os motivos para a explosão dos descontos nesse período — quase todos sem autorização — passam pelo afrouxamento das regras, motivado por lobbies no Congresso Nacional, falhas do INSS no controle e indicações políticas para o órgão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/04/2025

ELETOBRAS ADOTA VOTO MÚLTIPLO, O QUE TORNA A ELEIÇÃO DE NOVO CONSELHO MENOS PREVISÍVEL

Nesse formato, o número de votos de cada acionista é multiplicado pelo de vagas para ser depositado livremente nos nomes de preferência, o que acirra a disputa

Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast) e Luciana Collet (Broadcast)

RIO - A Eletrobras comunicou, por meio de aviso aos acionistas, que a eleição do novo conselho de administração se dará por voto múltiplo. Nesse formato, o número de votos de cada acionista é multiplicado pelo número de vagas para ser depositado livremente nos nomes de sua preferência, o que, na prática, permite concentrar mais votos em um único concorrente, aumentando suas chances e acirrando a disputa.

A solicitação de voto múltiplo, informou a Eletrobras no documento, foi feita por acionistas que, juntos, têm mais de 5% de participação, o mínimo necessário para deflagrar o formato.



A escolha pelo voto múltiplo foi feita por cerca de 25% dos votantes remotos, bem mais que o mínimo necessário - e pode aumentar durante a assembleia, nesta terça-feira, 29 Foto: Marcos de Paula/Estadão

De fato, conforme o mapa de voto a distância, divulgado nesta segunda-feira, 28, a opção pelo voto múltiplo recebeu 260,84 milhões votos favoráveis e 117,42 milhões contrários. Outros 238,9 milhões optaram por abstenção ou voto em branco na matéria.

O total de votos válidos (acionistas privados) é de 1,04 bilhão, visto que o governo não vota para isso. A escolha pelo voto múltiplo, portanto, foi feita por cerca de 25% dos votantes remotos, bem mais que o mínimo necessário. Esse número ainda pode aumentar nesta terça-feira, 29, durante a assembleia.

No cenário de aprovação do termo de conciliação com a União, o mais provável, como mostrou o Estadão/Broadcast, sete cadeiras do conselho estarão em disputa por indicados de acionistas privados com mais de 0,5% do capital acionário. As três restantes ficam reservadas para indicação em separado para o conselho.

O processo tem sido marcado por intensa disputa nos bastidores entre a administração, que indicou uma lista de candidatos, e outros postulantes que tentam se eleger por fora, entre eles o advogado e atual conselheiro Marcelo Gasparino.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 28/04/2025

TARCÍSIO ELOGIA MILEI POR 'CORTAR 5% DO PIB DE GASTO PÚBLICO', BAIXAR INFLAÇÃO E ATRAIR CAPITAL

Governador de São Paulo também fez críticas ao governo federal, afirmando que há necessidade de reforma administrativa, desvinculação de receitas e desindexação de 'algumas despesas'

Por Geovani Bucci (Broadcast)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), elogiou a política econômica conduzida pelo presidente da Argentina, Javier Milei, de modo a compará-la com a brasileira, atualmente capitaneada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). "Se você me perguntasse há um ano se seria possível o Milei cortar 5% do PIB de gasto público em um ano, eu diria que não é possível, mas foi", afirmou nesta segunda-feira, 28, no evento J. Safra Macro Day 2025, do Banco Safra.

"Observe o que aconteceu: a inflação caiu, o fluxo de capital aumentou (...) e adotaram o câmbio



flutuante, recomendado pelo FMI (Fundo Monetário Internacional). O despejo de capital foi tão grande, que o câmbio voltou a apreciar", continuou Tarcísio. "Eles estão mostrando que há um caminho. É o caminho que a gente tem de adotar."

Tarcísio propôs que programas sociais adotados pelo governo federal devem ser decrescentes ao longo do tempo Foto: Werther Santana/Estadão

O governador de São Paulo também fez críticas ao governo federal. Segundo ele, há necessidade de se fazer uma reforma administrativa, estabelecer a desvinculação de receitas e desindexação de “algumas despesas”. Ele defende que se adote modelos econômicos que “deram certo” ao redor do mundo no Brasil.

“O pessoal está querendo operar com modelo de 20, 30 anos atrás, que cabia numa determinada circunstância e hoje não cabe mais. O mundo mudou muito, os desafios são outros”, disse Tarcísio. “Tem-se feito uma opção pelo gasto, uma tentativa de se induzir a economia num determinado caminho que não é o bom caminho. É um caminho que vai destruir poupança, provocar a migração de capital e não vai nos dar um crescimento sustentável.”

O ex-ministro da Infraestrutura do governo de Jair Bolsonaro (PL) também propôs que programas sociais adotados pelo governo federal devem ser decrescentes ao longo do tempo. “A partir do momento que se consegue emancipar famílias, deve-se fazer a porta de saída”, afirmou Tarcísio.

Mexer em ‘alavancas’ para resolver problema fiscal

O governador de São Paulo também afirmou que o investidor do mercado financeiro estrangeiro está um pouco reticente em relação ao rumo fiscal do Brasil, mas que é possível restaurar a confiança novamente mexendo em “alavancas”. Para ele, isso se deve a uma série de reformas econômicas implementadas durante os governos Michel Temer (MDB) e Jair Bolsonaro (PL).

“Brasil é um País que passou por reformas estruturais importantes nos últimos anos (...) Reforma trabalhista, a PEC do Teto de Gastos e depois, recentemente, o arcabouço fiscal, Reforma da Previdência, Marco das Startups, Lei das Falências, autonomia do Banco Central, Marco da Cabotagem, Lei do Gás”, afirmou Tarcísio. “Se você tem um problema fiscal, e hoje de fato você tem, não é nada que mexendo três, quatro, cinco alavancas você não coloque no rumo novamente.”

Nesse sentido, o governador defendeu a retomada de um programa de privatizações e concessões, uma reforma do Orçamento Público para extinguir discussão sobre emendas parlamentares e o redesenho de políticas sociais e benefícios tributários. “O Congresso é ‘super-reformista’, já deu provas disso nos últimos anos. Aprovou uma Reforma Tributária que era muito difícil”, disse.

Tarcísio também ressaltou os feitos em São Paulo, mencionando o enxugamento da máquina pública, a implementação de um programa de transação tributária e a extinção de benefícios tributários, segundo ele.

O governador também destacou que não está preocupado com o projeto de lei que determina a isenção de pagamento do Imposto de Renda para pessoa física que recebe até R\$ 5 mil. Ele salienta que o Estado é pouco dependente do Fundo de Participação dos Estados (FPE).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/04/2025

DUQUESA DE TAX: INVASÃO CHINESA: BRASIL PODE VIRAR BOLA DA VEZ E SER INUNDADO COM PRODUTOS DA CHINA

No programa ‘Não vou passar raiva sozinha’ desta semana, Maria Carolina Gontijo fala sobre prós e contras para o Brasil da briga comercial entre EUA e China

Por Redação

A briga comercial entre Estados Unidos e China tem prós e contras para o Brasil. Se a tarifa atual dos americanos de 145% para importação chinesa continuar em vigor, o agronegócio brasileiro pode ser um grande beneficiado com o aumento de encomendas asiáticas. Por outro lado, sem o mercado americano, a China pode usar o resto do mundo para desovar seus produtos, e o Brasil é um dos destinos para essas mercadorias.



No programa “Não vou passar raiva sozinha” desta segunda-feira, 28, a colunista do Estadão Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax, discute tanto o vaivém das tarifas americanas como o resultado dessa briga comercial para o Brasil.

“O volume de produtos que a China está acostumada a vender para os americanos vai ter de encontrar outro mercado, porque eles simplesmente não desaparecem. E adivinhem quem pode virar a bola da vez: o Brasil.” Ela lembra que o País já viu isso ocorrer antes, quando Joe Biden impôs barreira contra os painéis solares chineses. “Adivinha para onde eles vieram? Para cá.”

Nessa guerra comercial, diz a Duquesa, ou Brasil se prepara ou ele vai ser atropelado. Segundo ela, o Brasil pode até se beneficiar no curtíssimo prazo, com essa enxurrada de importados. “Porque com mais produto chegando, o preço em dólar cai, isso pode baratear alguns insumos e reduzir custos. No final, isso pode talvez até ajudar a segurar a nossa inflação.”

Só que esse alívio vem com um custo altíssimo, diz a colunista. “A China, quando faz esse tipo de dumping, ela não vende barato porque ela acha bonito. Ela subsidia setores inteiros, joga os preços lá embaixo, justamente para detonar a concorrência.”

Ela destaca a entrevista do professor Matias Spektor, fundador da escola de Relações Internacionais da Fundação Getúlio Vargas (FGV) e associado ao Centro Brasileiro de Relações Internacionais (Cebri). Ele afirmou que alguns setores industriais poderão ser varridos do mapa com “uma enxurrada de produtos chineses” que serão redirecionados para outros mercados, ao ser afetados pelas tarifas americanas. O próximo capítulo dessa novela, segundo o professor, é o Brasil ter de correr atrás de mecanismos de defesa comercial.

“Na guerra desses dois gigantes mundiais, a gente pode virar o alvo desse tsunami. Mais uma vez a gente entra na briga dos outros, mas sem ter escudo, sem ter plano, sem ter nada”, afirma a Duquesa de Tax. “Nos últimos quatro anos, os bancos estatais da China liberaram quase US\$ 2 trilhões em crédito para indústria. O que a China fez com esse dinheiro? Construiu fábricas dia e noite e atualizou as antigas com robôs e automação.”

Hoje a China usa mais robôs industriais do que o resto do mundo junto. A maioria, fabricada pelos próprios chineses. É com esse arsenal de produção que a China tá despejando produtos no mundo todo, seja automóveis, plásticos, baterias e eletrônicos. “O maior desafio para o Brasil não são as tarifas americanas. É a enxurrada de produtos chineses que, com certeza, vai invadir o nosso mercado.” E, para piorar, a política industrial brasileira é praticamente inexistente, diz ela.

“O Brasil está igualzinho a nossa seleção canarinho, sem técnico e sem tática.”

Assista ao programa na íntegra em vídeo.

Programa

Todas as quintas-feiras, às 9h30, a Duquesa de Tax faz reacts (comentários sobre outros vídeos ou entrevistas) do noticiário econômico no Estadão. Além disso, tem o programa semanal Não vou passar raiva sozinha. Os vídeos inéditos vão ao ar sempre às segundas-feiras, às 9h30, para assinantes do Estadão. Cortes do programa são distribuídos ao longo da semana nas redes sociais e na Rádio Eldorado. A atração também tem uma versão em podcast.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/04/2025

VIBRA PODE GANHAR MERCADO DE CONCORRENTES NO ETANOL COM MUDANÇA TRAZIDA PELA REFORMA TRIBUTÁRIA

Alteração na cobrança de Pis/Cofins começa a valer na quinta-feira, 1º, e se concentra no produtor, a R\$ 0,19 por litro, deixando as distribuidoras livres do recolhimento; entenda o que favorece a Vibra
Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - A chamada monofasia do Pis e do Cofins sobre o etanol, que passa a vigorar a partir da quinta-feira, 1º de maio, conforme a regulamentação da reforma tributária, é aguardada pelo setor de combustíveis por diminuir o espaço para sonegação ao concentrar o imposto na etapa de produção (com menos agentes do que a distribuição). No caso do álcool hidratado, vendido nos postos à frota flex, reduz os tributos em quase R\$ 0,05 por litro.

Operadores do setor afirmam que uma distribuidora em especial, a Vibra, poderá ter um ganho adicional na comparação com as principais concorrentes, Raízen e Ipiranga. O Estadão/Broadcast apurou que executivos da Vibra enxergam potencial para ganhar fatia de mercado no etanol e até tomar a dianteira, hoje da Raízen. A empresa já lidera o mercado de combustíveis fósseis.

Atualmente, o Pis/Cofins incidente sobre o etanol hidratado é de R\$ 0,13 por litro a ser recolhido pelo produtor e de R\$ 0,11 por litro pelo distribuidor. Com a mudança, esses impostos serão concentrados no produtor, a R\$ 0,19 por litro, e as empresas distribuidoras se verão livres do recolhimento.

Segundo estudo da FGV Energia, isso pode levar a uma redução de 1,3% no preço final do produto ao consumidor. Já no etanol anidro, que compõe 27% da gasolina, a nova regra impõe um aumento de R\$ 0,06 (também para R\$ 0,19) no imposto que já era cobrado somente ao produtor, o que deve ter impacto pequeno no preço final da gasolina ao consumidor (+0,3%).

As mudanças se devem à vigência do artigo 537 da lei complementar 214, que regulamenta a reforma tributária.

Por que a Vibra pode ter vantagem agora

Acontece que, nos últimos anos, a Vibra adotou caminho diferente das outras duas grandes empresas do setor, recolhendo integralmente a parcela do imposto que cabia à etapa de distribuição (R\$ 0,11 por litro), enquanto Raízen e Ipiranga se valeram de créditos tributários sob a tese de que o imposto devido já estaria embutido em valores pagos aos produtores.

Especialistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast dizem que essa opção adotada por Raízen e Ipiranga é comum, mas embute um risco de cobranças futuras. De fato, informações e previsões sobre glosa de créditos de Pis/Cofins aparecem discriminadas em balanços financeiros das duas distribuidoras.

Na prática, com a nova regra, a Vibra vai parar de recolher Pis e Cofins e receberá um álcool mais caro do produtor, que vai repassar o novo valor do imposto. Ainda assim, o novo total dos tributos federais, R\$ 0,19 por litro, será menor do que o atual, de R\$ 0,24, na soma das duas etapas (produção e distribuição).

Já Raízen e Ipiranga seguirão sem recolher, mas vão parar de aproveitar créditos tributários e lidar com o repasse do imposto maior no preço praticado pelo produtor. Só a Vibra, portanto, poderá se valer da redução do imposto, o que pode ter efeito em seu preço final, potencialmente mais competitivo e capaz de ganhar mercado.



Na prática, com a nova regra, para a Vibra, o novo total dos tributos federais, R\$ 0,19 por litro, será menor do que o atual, de R\$ 0,24, na soma das duas etapas (produção e distribuição) Foto: Divulgação/Vibra Energia

Raízen tem hoje algo em torno de 20% do mercado brasileiro de etanol, seguida da Vibra com 18% e da Ipiranga, que flutua mais próximo dos 17%.

Pessoas com conhecimento do assunto minimizam o efeito da mudança da regra tributária sobre os preços



dessas empresas e apontam efeito tímido ao consumidor final, em linha com a FGV Energia. Mas, em um mercado de margens apertadas, por vezes inferiores a R\$ 0,10 por litro, poucos centavos podem fazer a diferença na corrida por mercado.

Reeditando o passado

O cenário futuro, de maior isonomia na tributação do etanol pode reproduzir, ainda que em patamar final de preços superior, o verificado entre 23 junho de 2022 e 28 de fevereiro de 2023, quando Pis e Cofins estiveram zerados por decisão do governo Jair Bolsonaro, que buscava reduzir o preço final dos combustíveis para segurar a inflação.

Dados compilados pelo Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) mostram que, nesse período, a participação de mercado da Vibra cresceu, chegando a tocar os 20,4% em outubro de 2022, e depois se estabilizando na casa dos 19,5% na maior parte daqueles meses, à frente da Raízen.

Essa liderança, mostram os números do IBP, durou até abril de 2023, quando Pis e Cofins foram parcialmente reabilitados e a diferença de conduta tributária entre as empresas voltou a pesar.

Após junho de 2023, com os impostos integralizados, Vibra estacionou em 18% e Raízen voltou a superá-la, crescendo paulatinamente, até a casa dos 20% em fatia de mercado.

O que dizem as empresas?

Procurada, a Vibra não comentou a disputa por mercado com as concorrentes diretas. Limitou-se a dizer, em nota, que a adoção da tributação federal monofásica sobre o etanol “representa grande vitória para a Vibra, que sempre cumpriu rigorosamente suas obrigações fiscais”.

Mas o presidente da Vibra, Ernesto Pousada, já falou publicamente a este respeito, citando expectativa de aumento da rentabilidade após a entrada em vigor da nova regra tributária. Em teleconferência com analistas sobre os resultados do quarto trimestre de 2024, no fim de fevereiro, Pousada disse esperar ganhar margens e participação de mercado no produto.

De sua parte, a Raízen informou que não comenta o assunto. Já a Ipiranga respondeu que cumpre suas obrigações tributárias seguindo à risca pareceres jurídicos elaborados por especialistas de primeira linha, inclusive no caso em questão. “Acreditamos que a sociedade se beneficia quando todos os participantes do mercado estão sujeitos às mesmas regras e competem em igualdade de condições”, disse a Ipiranga em nota.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 28/04/2025



VALOR ECONÔMICO (SP)

TARIFAS À CHINA AMPLIAM RISCO DE CHOQUE DE OFERTA NA ECONOMIA DOS EUA

Setor de transporte de cargas, por exemplo, reduziu capacidade para se adequar à redução do comércio, provocando atrasos e elevando os custos

Por James Mayger, Augusta Saraiva e Matt Townsend, Em Bloomberg 28/04/2025 15h21

A investida tarifária do presidente Donald Trump vem agitando Washington e Wall Street há quase um mês. Se a guerra comercial persistir, a próxima onda de turbulência se dará muito mais perto de casa.

Desde que os EUA elevaram as tarifas sobre os produtos chineses para 145% no começo de abril, os embarques de carga despencaram, talvez em até 60%, segundo uma estimativa. Essa redução drástica dos bens vindos de um dos maiores parceiros comerciais dos EUA ainda não foi sentida pela maioria dos americanos, mas isso está prestes a mudar.



Operações no Porto de Yangshan, China — Foto: Bloomberg

Até a metade de maio, milhares de empresas – grandes e pequenas – precisarão repor estoques. Gigantes do varejo como Walmart e Target disseram a Trump em uma reunião na semana passada que os consumidores provavelmente verão prateleiras vazias e preços mais altos. Torsten Slok, economista-chefe da Apollo Management, alertou recentemente para uma escassez iminente

“semelhante à da covid” e demissões significativas em setores como os de transporte rodoviário, logística e varejo.

Embora Trump tenha mostrado sinais nos últimos dias de que está disposto a ser flexível em relação às taxas de importação impostas à China e outros países, pode ser tarde demais para impedir que um choque de oferta reverbere pela economia dos EUA — e que seus efeitos se estendam até o Natal.

“O tempo está se esgotando”, disse Jim Gerson, presidente da The Gersons Companies, uma fornecedora de decorações natalinas e velas para grandes varejistas dos EUA, com 84 anos de existência. A empresa, baseada em Olathe, Kansas, obtém mais da metade de seus produtos da China e tem no momento cerca de 250 contêineres aguardando para serem transportados.

“Precisamos resolver isso”, disse Gerson, que faz parte da terceira geração da família a comandar a companhia, com vendas anuais de cerca de US\$ 100 milhões. “E espero que muito em breve.”

Mesmo com o arrefecimento das hostilidades, a retomada do comércio transpacifico trará novos riscos. O setor de transporte de cargas reduziu sua capacidade para se adequar à demanda. Isso significa uma onda de pedidos provocada por uma distensão entre as duas superpotências provavelmente sobrecarregaria a rede, provocando atrasos e elevando os custos. Um cenário parecido se deu durante a pandemia, quando os preços dos contêineres quadruplicaram e o excesso de navios de carga congestionou os portos.

“Haverá uma sobrecarga nos portos e conseqüentemente no transporte rodoviário e ferroviário, provocando atrasos e gargalos”, diz Lars Jensen, executivo-chefe da consultoria Vespucci Maritime. “Os portos são projetados para fluxos estáveis, não para variações bruscas e irregulares de volume.”

As tarifas dos EUA sobre a China chegaram em um momento crítico para o setor varejista. Março e abril é o momento em que os fornecedores começam a aumentar os estoques para o segundo semestre do ano para atender os pedidos de compras de volta às aulas e do Natal. Para muitas empresas, os primeiros produtos de Natal devem chegar aos EUA em cerca de duas semanas.

“Estamos paralisados”, diz Jay Foreman, CEO da fabricante de brinquedos Basic Fun de Boca Raton, Flórida, que fornece para grandes clientes de varejo como Amazon.com e Walmart. Ele chama as tarifas de “embargo de fato” e diz que, até agora, os clientes têm apenas adiado os pedidos, mas acredita que eles começarão a cancelá-los se as tarifas sobre a China permanecerem no atual nível por muito mais tempo.

“Depois de algumas semanas, começa a doer de verdade”, diz Foreman, cuja empresa gera cerca de US\$ 200 milhões em vendas anuais e obtém cerca de 90% de seus produtos da China. “Estamos



num momento em que os danos podem ser administrados, mas a cada semana que passa, o nível desses danos aumenta.”

A ponta avançada desse choque de oferta já é visível na Ásia. No momento, há cerca de 40 navios cargueiros parados recentemente em portos da China antes de partirem para os EUA, uma queda de 40% em relação ao começo de abril, segundo rastreamento compilado pela Bloomberg.

Essas embarcações estão transportando cerca de 320.000 contêineres, segundo os dados. Isso é cerca de um terço a menos do que logo após Trump anunciar que aumentaria as tarifas sobre quase todos os produtos da China para 145%.

Judah Levine, chefe de pesquisas da plataforma de reservas de carga Freightos, diz que muitos importadores dos EUA deverão antecipar pedidos de outros parceiros comerciais americanos durante a pausa de 90 dias nas chamadas tarifas “recíprocas” de Trump. Isso poderá ajudar a amortecer qualquer choque centrado na China nos portos e nas redes logísticas.

Com as mercadorias chinesas muito caras, alguns donos de empresas de transporte de carga dos EUA estão recorrendo a fornecedores do Sudeste Asiático. A Hapag-Lloyd, quinta maior transportadora de contêineres do mundo, disse por e-mail na semana passada que está vendo cancelamentos de 30% das reservas de cargas da China para os EUA. Mas os negócios aumentaram consideravelmente com exportadores do Camboja, Tailândia e Vietnã, segundo afirmou a empresa com sede em Hamburgo, na Alemanha.

No entanto, o efeito-chicote na economia ainda poderá ser difícil de lidar nos próximos meses, afirma Levine. “É provável que haja uma desaceleração significativa e a retomada possa causar algum congestionamento, com a intensidade da recuperação e a consequente perturbação provavelmente relacionadas à duração da pausa.”

Com a demanda por produtos da China para os EUA caindo rapidamente, as transportadoras de carga reduziram a capacidade para evitar uma queda drástica nas tarifas de frete. Em abril, cerca de 80 viagens da China para os EUA foram canceladas, cerca de 60% a mais do que em qualquer mês durante a pandemia de covid-19, segundo números citados por John McCown, um executivo do setor.

“É justo dizer que o setor de transporte de contêineres nunca enfrentou o tipo de adversidade macro que está enfrentando”, disse McCown em uma nota de análise recente.

A Organização Mundial do Comércio (OMC) alertou que os produtos negociados entre os EUA e a China poderão diminuir até 80%, amparando a descrição do secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, da situação como essencialmente um embargo comercial.

A incerteza é, em parte, o motivo pelo qual os economistas afirmam que uma recessão nos EUA é quase uma aposta. Especialistas entrevistados pela Bloomberg acreditam que as importações cairão a uma taxa anual de 7% no segundo trimestre — o que seria a maior queda desde o início da pandemia.

O choque de oferta iminente levou os economistas a reverem suas previsões de inflação, porque esse choque poderá elevar mais os preços. Executivos afirmam que os preços dos produtos chineses poderão dobrar em alguns itens. E isso aconteceria no momento em que o sentimento do consumidor se deteriora drasticamente.

Se a guerra comercial dos EUA com a China continuar por mais algumas semanas, fornecedores e varejistas terão de tomar decisões duras sobre o segundo semestre, incluindo quais produtos enviar e em quanto aumentar os preços.

Os fornecedores estão prevendo que muitos pedidos serão cancelados. Isso levará os varejistas a vasculhar os EUA e outros mercados em busca de produtos para encher suas prateleiras, mesmo que sejam do Natal passado.

Também será um grande golpe financeiro ao qual muitas empresas deverão responder cortando custos, incluindo empregos, ou assumindo dívidas caras. O perigo é os problemas de oferta se transformarem em uma “crise de crédito”, segundo Steven Blitz, economista-chefe da TS Lombard para os EUA.’

“As empresas americanas poderão se ver em risco devido às tarifas e, em seguida, em razão da economia em geral, se essas operações alavancadas encontrarem crédito menos disponível porque as tarifas as forçaram a operar com margens menores”, escreveu Blitz em uma nota na sexta-feira.

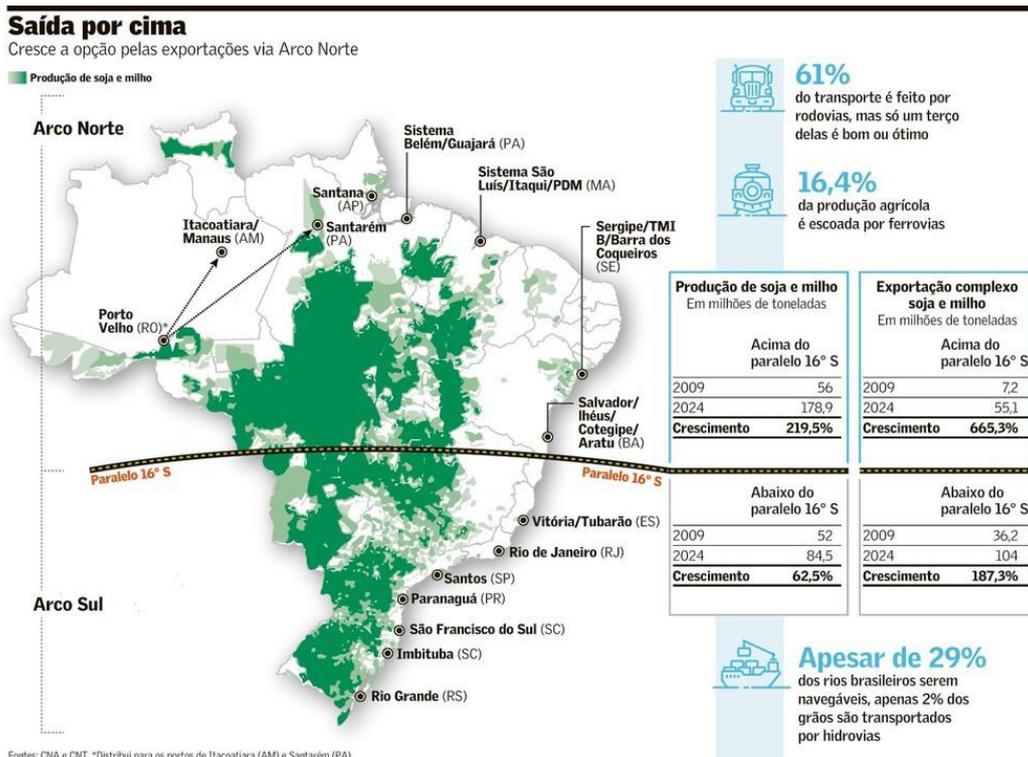
Para Foreman, as últimas semanas o lembram da pandemia, mas há diferenças importantes. O “lockdown” da covid foi um choque, mas as cadeias globais de abastecimento se recuperaram relativamente rápido e vários setores, como o de brinquedos, acabaram tendo anos recordes.

O momento atual tem o potencial de ser “mais traiçoeiro porque, quanto mais tempo durar, mais catastrófico será”, afirma ele. A covid também trouxe muitas incógnitas sobre o vírus e quanto tempo levaria uma recuperação. Esse dilema seria amenizado se Trump removesse os impostos a qualquer momento.

“Os efeitos duradouros podem ser piores. Mas a solução poderia vir muito mais rápido”, diz Foreman.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 28/04/2025

ARCO NORTE DEVE ESCOAR METADE DA SOJA EM 2030

Capacidade dos portos deve chegar a 100 milhões de toneladas, estima associação
Por Vladimir Goitia — De São Paulo



Investimentos previstos no Arco Norte, que abraça portos das regiões Norte e Nordeste, devem ampliar a capacidade de embarque desse corredor logístico das atuais 60 milhões de toneladas para 100 milhões de toneladas de grãos nos próximos cinco anos, segundo a Associação dos Terminais

Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport). “Isso significa que poderemos alcançar 50% de toda exportação nacional de soja e milho até 2030”, informa Flávio Acatauassú, diretor da Amport.

No ano passado, os portos do Arco Norte embarcaram 55,1 milhões de toneladas de soja e milho, o equivalente a 34,6% de toda a carga desses grãos que saiu do país no período, segundo a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Acatauassú explica que, em 2008, quando o conceito de Arco Norte foi instituído, os portos desse corretor tinham sido responsáveis por apenas 14% das exportações nacionais desses grãos.

Em 2024, o Arco Norte foi responsável ainda pela movimentação de 31,4% de insumos agrícolas importados pelo país (9 milhões de toneladas). Embora não cite volume de investimentos, nem atuais nem anteriores, já que se tratam de recursos aplicados em várias frentes e por diferentes empresas que operam na região, o diretor diz que o Arco Norte recebeu nos últimos dez anos pelo menos 17 estações de transbordo de cargas e nove terminais portuários, além de centenas de barcaças e empurradores para compor os comboios.

Entre os portos mais importantes do corredor estão Itacoatiara (AM), Santarém (PA), Santana (AP), Barcarena/Vila do Conde (PA), São Luiz (MA), Salvador (BA) e Porto Velho (RO).

Arián Krakow, sócio da Bain & Company e especialista em agronegócios, afirma que esses portos têm se consolidado como uma das rotas de maior crescimento para o escoamento das exportações do agronegócio brasileiro, e que esse avanço é resultado direto da expansão da produção de commodities na região, aliada a investimentos em infraestrutura logística e portuária locais. “Além disso, há uma lógica geográfica e econômica que orienta a escolha dessa rota. Produtores tendem a optar pelo trajeto que ofereça melhor relação custo-benefício, levando em conta a proximidade com rodovias, ferrovias ou hidrovias”, diz.

O Arco Norte não é competitivo para escoar a produção agropecuária dos Estados do Sul e Sudeste em função dos custos logísticos envolvidos. “Já regiões com posição mais centrais, como Mato Grosso, conseguem acessar múltiplas rotas de escoamento”, afirma. Krakow diz ainda que a participação desses portos nas exportações pode crescer. “Conforme novos investimentos incrementem a infraestrutura e ampliem a eficiência logística dos terminais, a região se tornará mais atrativa para o escoamento de cargas como açúcar e grãos”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/04/2025

BALANÇA COMERCIAL TEM SUPERÁVIT DE US\$ 2,53 BI NA QUARTA SEMANA DE ABRIL

Valor é resultado de exportações de US\$ 7,21 bilhões e importações de US\$ 4,68 bilhões no período
Por Valor — São Paulo 28/04/2025



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 2,53 bilhões na quarta semana de abril, informou a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic). O valor é resultado de exportações de US\$ 7,21 bilhões e importações de US\$ 4,68 bilhões no período.

Em abril, a balança acumula superávit de US\$ 7,048 bilhões e, em 2025, tem saldo positivo de

US\$ 17,029 bilhões.

A média diária de exportações em abril, até a quarta semana, cresceu 11% para R\$ 1,530 bilhão, quando comparada com o mesmo mês do ano passado. A alta foi puxada pelos embarques da indústria de transformação (16,6%), seguidos da agropecuária (10,7%). As vendas da indústria extrativa, em contrapartida, recuaram 0,7% no período.

Já a média diária de importações cresceu 12,1% para R\$ 1,115 bilhão até a quarta semana de abril, quando comparada ao mesmo mês de 2024. O avanço foi capitaneado pelas compras da indústria de transformação (14,7%) e da agropecuária (14,5%). Os desembarques da indústria extrativa, ao contrário, caíram 19,5%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/04/2025

FT: CHINA DIZ QUE PODE VIVER SEM AGRO E INSUMOS ENERGÉTICOS DOS EUA

Vice-presidente da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, Zhao Chenxin disse que as importações agrícolas dos EUA são “principalmente de grãos para ração, que são altamente substituíveis”

Por Ryan McMorro, Em Financial Times — Pequim 28/04/2025



Porto de Qingdao, na China — Foto: Chinatopix via Associated Press

Autoridades de alto escalão do governo da China disseram nesta segunda-feira (28) que o país poderia prescindir de importações agrícolas e energéticas dos EUA, ao mesmo tempo em que buscam atingir a meta de crescimento do PIB de 5% para o ano, apesar da guerra comercial com os EUA.

Zhao Chenxin, vice-presidente da Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma, o órgão planejador estatal da China, disse que a produção agrícola e energética nacional, juntamente com as importações de outros países que não os EUA, seriam mais do que suficientes para atender a demanda.

“Mesmo se não comprarmos grãos para ração e sementes oleaginosas dos EUA, isso não terá muito impacto na oferta de grãos no nosso país”, disse Zhao.

Seus comentários foram feitos durante uma entrevista coletiva na qual autoridades de Pequim tentaram tranquilizar a população sobre a situação da economia e prometeram ampliar o apoio para mitigar efeitos da guerra comercial do presidente Donald Trump.

Zhao disse que as importações agrícolas dos EUA são “principalmente de grãos para ração, que são altamente substituíveis” e observou que haveria um impacto limitado sobre o fornecimento de energia da China se as empresas parassem de importar petróleo, gás natural e carvão dos EUA.

A perda do mercado chinês seria um golpe substancial para produtores agrícolas americanos, que enviaram cerca de US\$ 33 bilhões em produtos para a China em 2023. Os EUA também venderam cerca de US\$ 15 bilhões em petróleo, gás e carvão para a China.

Brasil e Argentina estão entre os que deverão vender mais para a China. A participação dos EUA nas importações de alimentos da China caiu de 20,7% em 2016 para 13,5% em 2023, enquanto a do Brasil cresceu de 17,2% para 25,2% no mesmo período.



Apesar do desejo crescente do governo Trump de conversar com Pequim, a China tem demonstrado pouco interesse em negociar e várias vezes já classificou como falsas as afirmações de Washington de que negociações estariam em andamento.

Na semana passada, o governo da China sinalizou que os EUA deveriam cancelar suas tarifas como ponto de partida para negociações comerciais.

Com as tarifas bilaterais EUA-China em mais de 100%, o comércio entre as duas superpotências econômicas começou a cair. Com isso, empresas chinesas começam a dispensar trabalhadores.

Ainda assim, Zhao sustentou que Pequim está “totalmente confiante” em atingir a meta de crescimento de 5% do PIB em 2025, mesmo tendo admitido que “os choques externos estão aumentando”.

O vice-ministro do Comércio da China, Sheng Qiuping, também disse que as exportações continuaram aumentando em abril, após o início da guerra comercial.

Autoridades disseram que vão acelerar a implementação de medidas para estabilizar o emprego e a economia. Elas prometeram aumentar os financiamentos e apoio ao crédito para os exportadores e repetiram promessas de ajudar os fabricantes chineses a vender mais produtos no mercado interno e encontrar novos mercados no exterior.

Zou Lan, vice-presidente do Banco do Povo da China, disse que o banco central vai liberar mais dinheiro para os bancos e cortar as taxas de juros no momento apropriado, prometendo ao mesmo tempo manter a taxa de câmbio do yuan estável.

Uma autoridade do alto escalão do Ministério dos Recursos Humanos da China disse que novas políticas trabalhistas incluem pedidos para que as empresas estatais contratem mais recém-formados de universidades, além do fornecimento de dinheiro extra para subsidiar contratações e a geração de empregos.

A taxa de desemprego urbano do país ficou em 5,2% em março, enquanto a taxa de desemprego entre os jovens foi substancialmente maior, de 16,5%.

“As autoridades chinesas estão em estado de alerta reforçado”, disse Louise Loo, principal economista da Oxford Economics para a China. “Embora tenham sido dadas garantias amplas de estímulo ao consumo das famílias e de apoio a empresas afetadas pelas tarifas, a estabilização do emprego parece ser uma prioridade”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/04/2025

FT: QUEDA EM DEMANDA PROVOCADA POR TARIFAS DE TRUMP AFETA PORTOS NOS EUA E FRETE AÉREO

Empresas de logística dizem que as reservas de contêineres para os EUA tiveram forte queda desde a imposição de tarifas de 145% sobre as importações chinesas pelos EUA

Por Peter Foster, Chan Ho-him, Patricia Nilsson, Rafe Uddin e Patrick Temple-West, Em Financial Times — Londres, Hong Kong, Frankfurt, São Francisco e Nova York 28/04/2025

A guerra comercial de Trump contra Pequim começa a afetar a impactar a economia dos EUA de forma mais ampla, com operadores de portos e gestores de fretes aéreos relatando fortes quedas nos volumes de mercadorias provenientes da China.

Empresas de logística dizem que as reservas de contêineres para os EUA tiveram forte queda desde a imposição de tarifas de 145% sobre as importações chinesas pelos EUA.



Porto de Los Angeles vê queda acentuada na programação de chegadas de navios com mercadorias da China — Foto: Eric Thayer/Bloomberg

O porto de Los Angeles, principal rota de entrada de mercadorias chinesas, estima que as remessas com chegada programada na semana iniciada em 4 de maio serão cerca de 35% menores do que há 12 meses, enquanto gestores de fretes aéreos também relatam fortes declínios nas reservas.

Na comparação anual, houve queda de 45% nas reservas do contêiner padrão, de 20 pés, da China para os EUA em meados de abril, de acordo com os dados mais recentes disponíveis da Vizion, um serviço que acompanha o transporte de contêineres.

De acordo com o secretário-geral da Câmara Internacional de Comércio (ICC, na sigla em inglês), John Denton, a redução nos fluxos comerciais entre China e EUA reflete o movimento de traders “empurrando a tomada de decisões mais para a frente”, enquanto aguardam para ver com que rapidez Washington e Pequim conseguem chegar a algum acordo para reduzir as tarifas.

De acordo com pesquisa com membros da ICC, realizada em mais de 60 países após o anúncio das tarifas de Trump em 2 de abril, o “dia da libertação”, a expectativa é que, não importa qual seja o resultado das negociações, o comércio será impactado de forma permanente.

Denton disse que o custo de acesso ao mercado americano será o mais alto desde a década de 1930. Referindo-se à tarifa-base para todos os países, ele disse que “há quase uma aceitação de que 10% será a cobrança mínima para acessar o mercado dos EUA, independentemente de outras incertezas”.

Washington e Pequim começam a demonstrar sinais de que estão sentindo os impactos. Na semana passada, ambos anunciaram algumas isenções tarifárias para produtos importantes para suas respectivas economias, enquanto Trump previu que a tarifa de 145% “cairá substancialmente”. Na sexta-feira, no entanto, a China destacou não estar em negociações com os EUA.

Com a chegada aos EUA das primeiras remessas de contêineres da China que serão alvo das novas tarifas estando prevista para a próxima semana, operadores de frete destacam que as cadeias de suprimentos estão mudando.

O diretor de frete marítimo da firma de logística americana Flexport, Nathan Strang, disse que as empresas estão esperando para embarcar mercadorias, na expectativa de que Washington e Pequim cheguem a um acordo para abrandar as tarifas.

Segundo executivos da área de logística, importadoras americanas estão tentando acabar com os estoques acumulados antes de importar novos produtos da China. Elas também estão armazenando mercadorias em armazéns nos quais os produtos podem ficar isentos de impostos até a retirada, ou desviando-as para países vizinhos como o Canadá.

“Eles estão sentando sobre as mercadorias na origem, sentando sobre mercadorias no destino”, disse Strang, advertindo que, se um acordo para reduzir tarifas for alcançado, as tarifas de frete terão forte alta.

A Hapag-Lloyd, uma das maiores empresas de transporte marítimo de contêineres do mundo, informou que clientes chineses cancelaram cerca de 30% de suas reservas saindo da China.



A empresa taiwanesa TS Lines, que tem ações negociadas em Hong Kong, suspendeu recentemente um de seus serviços entre a Ásia e a Costa Oeste dos EUA. “A demanda não está lá”, disse uma fonte da empresa.

As quedas nos volumes de encomendas impactaram diretamente os desembarques em Los Angeles, segundo analistas de dados marítimos da Sea-Intelligence, que relataram um aumento no número de “viagens em branco”, quando viagens programadas são canceladas.

Quase 400 mil contêineres a menos foram reservados em rotas da Ásia para a América do Norte para as quatro semanas a partir de 5 de maio — um declínio de 25% em relação ao que estava planejado para quatro semanas a partir do início de março, antes da imposição das tarifas.

Somente o Porto de Los Angeles prevê que haverá 20 viagens “em branco” (canceladas ou com mudança na data de chegada) em maio, que teriam trazido mais de 250 mil contêineres — um aumento em relação às 6 viagens em branco em abril.

Por sua vez, isso representa uma forte queda em relação a esta semana, quando as chegadas aumentaram 56% na comparação anual — sinal de que os importadores anteciparam entregas de outros polos industriais do Sudeste Asiático, como Camboja e Vietnã, que ganharam uma “pausa” de 90 dias nas tarifas.

Os preços dos contêineres refletiram essa mudança nas cadeias de suprimentos, segundo dados da plataforma logística Freightos. Houve um aumento de 15% no preço dos contêineres de 40 pés vindos do Vietnã, enquanto nas principais rotas entre China e EUA houve uma queda de 27%.

“Os preços [dos contêineres] de outros países asiáticos para os EUA podem continuar a subir, antes da data das novas tarifas em julho”, disse Judah Levine, chefe de análises da Freightos.

Os volumes de carga aérea também tiveram forte queda, segundo a Associação de Transportadores Aéreos dos EUA (AFA), com as reservas provenientes da China dos membros do grupo caindo cerca de 30%.

“Muitos membros simplesmente pararam de receber encomendas da China”, disse Brandon Fried, diretor-executivo da associação setorial. “Isso também está criando um efeito sanfona nos preços e nos números de reservas, à medida que os traders reagem a cada nova notícia vinda da Casa Branca.”

O setor deverá ser ainda mais afetado pela decisão dos EUA de encerrar seu programa conhecido como “de minimis”, que permitia a importação isenta de tarifas de produtos com valor inferior a US\$ 800 — um canal importante para varejistas de comércio eletrônico como Shein e Temu. Os produtos chineses perderão essa isenção a partir de 2 de maio.

Lavinia Lau, diretora comercial da Cathay Pacific, de Hong Kong, cuja divisão de carga aérea representa cerca de 25% da receita da empresa, prevê uma “suavização” da demanda entre China e EUA em razão das tarifas e às mudanças na regra “de minimis”.

A Easyway Air Freight, uma firma de fretes aéreos de Hong Kong, informou que seus negócios da China para os EUA tiveram queda de cerca de 50% após o aumento das tarifas.

Executivos de comércio eletrônico também observam um declínio na demanda por fretes. “Estamos vendo notavelmente menos solicitações de cotação de preços para embarques de carga aérea”, disse Wang Xin, chefe da Associação de Comércio Eletrônico Internacional de Shenzhen (SZCBEA).

Embora o acúmulo de estoques e a reorientação das cadeias de suprimentos tenham ajudado a amortecer o impacto para os consumidores, transportadoras e varejistas já começam a sentir os efeitos da desaceleração nas importações.

A Knight-Swift Transportation, uma das maiores empresas de transporte rodoviário dos EUA, com sede no Arizona, advertiu que o volume deverá cair, citando a incerteza causada pela ameaça de tarifas.

O executivo-chefe da empresa, Adam Miller, disse que alguns de seus maiores clientes estão “expressando preocupação” de que o custo das tarifas resultaria em volumes menores em maio.

“Alguns nos disseram que, sim, cancelaram encomendas ou pararam de encomendar, em especial da China, e estão tentando ajustar sua cadeia de suprimentos para evitar o custo”, disse.

Segundo consultores do setor de varejo, os padrões de compra refletem três meses consecutivos de queda nos índices de confiança do consumidor.

John Shea, executivo-chefe da Momentum Commerce, que ajuda empresas de bens de consumo a vender cerca de US\$ 7 bilhões por ano na Amazon, alertou para o risco de um “duplo impacto”, de aumento de preços e queda no consumo.

“Estamos vendo evidências de que os consumidores começam a optar por produtos mais baratos [...] ao mesmo tempo em que os preços continuam subindo”, disse Shea. (Tradução de Sabino Ahumada)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 28/04/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTAQ APROVA PLANO DE AÇÕES REGULATÓRIAS PARA PRÁTICAS ESG

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 28/04/2025 - 19:14



Relator destacou necessidade de colaboração entre áreas técnicas para cumprimento das recomendações firmadas em 2023. Expectativa é de conclusão em até 180 dias

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, na última semana, o plano de ação para aperfeiçoamento dos instrumentos regulatórios de ESG (boas práticas socioambientais e de governança, em tradução livre) na esfera da autarquia, conforme proposto pela Superintendência de ESG e Inovação. A SESGI

apontou a necessidade de atuação entre as áreas técnicas para cumprimento das recomendações presentes em acordãos firmados em 2023. A matéria foi apreciada na 585ª reunião ordinária da diretoria, que ocorreu entre os dias 22 e 24 de abril, de forma virtual. O acordão deve ser publicado nos próximos dias.

A diretoria havia determinado à SESGI a elaboração de um plano de ação voltado ao aprimoramento dos instrumentos regulatórios de avaliação de ESG, após analisar os relatórios das fiscalizações extraordinárias conduzidas no contexto de fiscalizações temáticas instituídas em 2023. O objetivo à época foi o mapeamento de iniciativas e práticas ESG em terminais portuários e portos organizados.

Na ocasião, foram promovidas cinco ações fiscalizatórias específicas com a finalidade de avaliar o grau de aderência a práticas ESG, tendo como foco: Terminal Marítimo de Ponta da Madeira/MA (Vale); Terminal de Óleo do Porto do Açúcar/RJ (Vast Infraestrutura); Terminal Portuário do Pecém/CE;



Super Terminais/AM; e os portos organizados de Paranaguá/PR, Antonina/PR e de Itajaí/SC, bem como os terminais de uso privado (TUPs) de Itapoá (SC) e Portonave (SC).

Na decisão mais recente, a diretoria determinou à superintendência que adote as providências necessárias ao cumprimento do plano de ação proposto e que também tomem ciência da decisão as superintendências de Regulação (SRG), de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), de Outorgas (SOG) e a Superintendência de Estudos e Projetos Hidroviários (SEPH).

O diretor-relator do processo, Caio Farias, destacou que o plano de ação proposto está alinhado às diretrizes das Nações Unidas e à estrutura ESG da GlobalData. A expectativa, segundo Farias, é de conclusão em até 180 dias. "O êxito na implementação das medidas previstas no plano e no cumprimento dos respectivos prazos depende da colaboração entre as unidades técnicas da agência", frisou em seu voto.

A proposta contempla um total de 9 etapas, sendo as primeiras para compilação dos dados coletados nas fiscalizações temáticas de 2024; identificação dos stakeholders do setor; levantamento temático de aspectos ESG com impacto regulatório; e mapeamento de impactos operacionais nos eixos ambiental, social e de governança. As fases seguintes contemplam a realização de benchmark internacional e com outras agências reguladoras nacionais; avaliação de riscos e oportunidades associados aos temas identificados; priorização temática; construção da matriz de materialidade; e apresentação de relatório conclusivo com recomendações para atualização dos instrumentos regulatórios da Antaq.

Farias reiterou a relevância do caráter responsivo e colaborativo dos princípios que orientam a proteção ambiental, a responsabilidade social e a boa governança corporativa na esfera da regulação setorial. Ele ratificou o entendimento de que, antes de se propor alterações normativas com fins fiscalizatórios ou sancionatórios, seria mais importante promover o aprimoramento dos atuais instrumentos regulatórios de avaliação, incorporando gradualmente os critérios ESG e consolidando as boas práticas identificadas no setor.

Ele destacou que o Índice de Desempenho Ambiental (IDA) como exemplo de instrumento passível de evolução nesse sentido, por já reunir parâmetros relevantes de governança ambiental. "A diretriz então traçada teve por escopo fomentar a internalização, por parte dos agentes regulados, de boas práticas de governança ESG em suas atividades de exploração e prestação de serviços aquaviários, sem prejuízo de que, no futuro, esta agência venha a estabelecer orientações e determinações mais incisivas sobre a matéria", concluiu o diretor-relator do processo em seu voto.

O advogado Felipe Castilho, do escritório Kincaid Mendes Vianna, avalia que o plano prevê a evolução gradual da governança ambiental e social no setor aquaviário, incentivando a adoção espontânea dos princípios ESG pelos agentes regulados, sem comprometer a estabilidade normativa, mas mantendo a possibilidade de futuras orientações mais rigorosas. Ele vê como destaques o mapeamento temático dos aspectos ESG de impacto regulatório, além do benchmark nacional e internacional, da construção da matriz de materialidade.

Outro ponto forte, segundo o advogado, é a elaboração de recomendações para atualização dos instrumentos regulatórios. "Vejo o plano como uma oportunidade estratégica para que operadores, terminais e stakeholders do setor se posicionem à frente das transformações globais, incorporando ESG não como obrigação, mas como diferencial competitivo, legado institucional e instrumento de perenidade. A regulação está mudando. E quem souber ler os sinais agora, será protagonista do novo capítulo da logística e do transporte no Brasil", comentou Castilho, que é especialista em Direito Público, com ênfase em regulatório portuário e Marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2025

REFORMA TRIBUTÁRIA IMPULSIONA COMPETITIVIDADE DO COMEX E LOGÍSTICA NO BRASIL, AVALIA ASIA SHIPPING

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e Logística 28/04/2025 - 20:07



Para integradora logística Asia Shipping, nova legislação traz imunidade tributária para exportações e exige das empresas estratégias modernas de compliance e tecnologia

A recente reforma tributária no Brasil, com a entrada em vigor da Lei Complementar 214/2025, trouxe mudanças profundas para o setor de comércio exterior, afetando diretamente a logística e o transporte. De acordo com Alexandre Pimenta, CEO da integradora logística Asia Shipping, a nova legislação deve tornar o Brasil mais competitivo no

cenário global, mas exige planejamento rigoroso das empresas em precificação e revisão de etapas operacionais para garantir conformidade e eficiência.

"As mudanças criam oportunidades, como a redução de custos administrativos, maior previsibilidade tributária e um ambiente de negócios mais competitivo para empresas que operam no comércio exterior. No entanto, é preciso atenção quanto ao custo do frete e à cadeia de suprimentos, tornando essencial a revisão das estratégias tributárias e operacionais", analisou Pimenta.

Entre as principais novidades da reforma está o fim da cumulatividade de tributos e a adoção da tributação no destino, impactando diretamente os serviços logísticos nos portos. Segundo Pimenta, essa mudança elimina distorções fiscais e torna a cadeia logística mais eficiente, fortalecendo a competitividade do Brasil tanto no mercado interno quanto nas operações internacionais.

A imunidade tributária para serviços exportados, como frete, seguro e armazenagem, já começa a refletir na redução de custos operacionais nos terminais portuários. "Já começamos a observar reflexos positivos da imunidade tributária sobre serviços como frete e armazenagem destinados à exportação. Essa medida reduz a carga tributária sobre etapas essenciais da operação logística, favorecendo uma queda nos custos operacionais", disse o executivo à Portos e Navios.

Para se adaptar a essas transformações, Pimenta recomenda a reestruturação das estratégias de compliance tributário, com revisão dos processos internos e a adoção de tecnologias avançadas de gestão fiscal. A Asia Shipping tem investido em uma plataforma baseada em inteligência artificial e hospedada em nuvem, que automatiza o preenchimento de informações para a declaração única de importação (Duimp) e se integra diretamente ao portal único de comércio exterior.

Para 2025, a Asia Shipping pretende intensificar seus investimentos em capacitação e monitoramento contínuo, visando consolidar seu protagonismo num ambiente tributário cada vez mais exigente e dinâmico. Além das inovações tecnológicas, a companhia aposta em uma cultura de integridade e compliance. O relatório de integridade mais recente da empresa destaca o fortalecimento dos canais de comunicação interna e a ampliação dos treinamentos para os colaboradores, com o objetivo de garantir aderência às melhores práticas regulatórias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2025

ÁREA NO PORTO DO RIO A SER LEILOADA TEM PREVISÃO DE R\$ 6,8 MILHÕES EM INVESTIMENTOS

Da Redação Portos e logística 28/04/2025 - 19:29

O Porto do Rio de Janeiro (RJ) participará, na próxima quarta-feira (30), do leilão do terminal RDJ11, na sede da B3, em São Paulo. Parte da primeira rodada de arrendamentos de 2025 promovida pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) em parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a licitação integra um pacote que deve atrair R\$ 850 milhões em investimentos privados nos estados do Paraná, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro.



O terminal RDJ11, localizado no Cais do Caju e com área de 7.787 m², será destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos — como concentrado de zinco — e carga geral, especialmente produtos siderúrgicos. Estão previstos R\$ 6,80 milhões em investimentos diretos, em contrato de concessão de 10 anos. O julgamento será pelo critério de maior valor de outorga. Classificado como projeto brownfield, o RDJ11 contempla a demolição de estruturas físicas inoperantes para requalificação total da área.

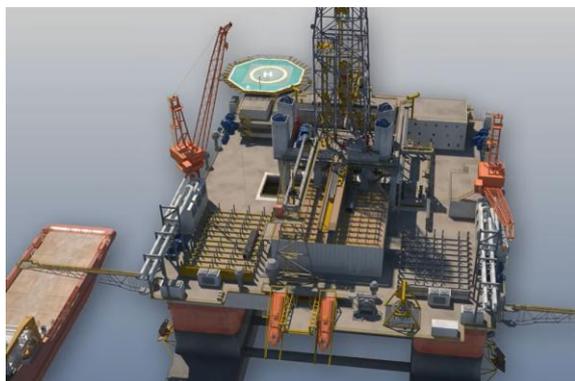
Administrado pela estatal PortosRio, o terminal integra a estratégia de dinamização da infraestrutura logística brasileira, com expectativa de gerar empregos, movimentar a economia regional e reforçar a competitividade do Porto do Rio de Janeiro no comércio exterior. O fluxo operacional previsto no RDJ11 inclui recepção rodoviária e ferroviária, armazenagem e expedição aquaviária para carga geral, e operações inversas para granéis sólidos. O ministro Silvio Costa Filho afirmou que, até 2026, serão realizados mais de 42 leilões de terminais portuários, com investimentos estimados em R\$ 22,85 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2025

PPSA LUCROU R\$ 28,8 MILHÕES EM 2024, COM ARRECAÇÃO DE R\$ 10,3 BILHÕES PARA UNIÃO

Da Redação Offshore 28/04/2025 - 17:22



A Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) encerrou 2024 com lucro líquido de R\$ 28,8 milhões e aprovou a distribuição de R\$ 6,8 milhões em dividendos para a União, a serem pagos na primeira semana de maio. As demonstrações contábeis e a proposta de distribuição de lucros foram aprovadas em assembleia geral ordinária realizada na última sexta-feira (24). A empresa registrou R\$ 15 milhões em receitas financeiras líquidas e encerrou o ano com saldo de R\$ 193,6 milhões em caixa.

Foi aprovado ainda o aumento do capital social da PPSA em R\$ 25,1 milhões, elevando-o de R\$ 93,3 milhões para R\$ 118,4 milhões, utilizando recursos da reserva de retenção de lucros. A empresa executou um orçamento de R\$ 131,96 milhões no ano, custeado por contrato de remuneração com o Ministério de Minas e Energia (MME).

Segundo o diretor-presidente Luis Fernando Paroli, o maior valor gerado pela PPSA está na arrecadação de recursos para a União com a comercialização de petróleo e gás natural. Em 2024, foram arrecadados R\$ 10,32 bilhões, um crescimento de 71% em relação a 2023, com expectativa de atingir cerca de R\$ 17 bilhões em 2025.

O diretor de administração, finanças e comercialização, Samir Awad, destacou que as despesas da PPSA representaram apenas 1% do valor arrecadado, com um custo de apenas R\$ 3,70 por barril comercializado. O relatório anual da administração e as demonstrações contábeis de 2024 estão disponíveis no site da empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2025

A NORCOAST ANUNCIOU A NOMEAÇÃO DE MÁRCIO SALMI COMO NOVO DIRETOR COMERCIAL

Por Executivos 28/04/2025 - 15:01



A Norcoast anunciou a nomeação de Márcio Salmi como novo diretor comercial, reforçando sua estratégia de crescimento e consolidação no setor de navegação costeira. A empresa destacou que, com mais de 25 anos de experiência em empresas como Maersk, Mercosul Line e Costa Brasil, Salmi traz uma visão orientada à eficiência, soluções customizadas e expansão sustentável da atuação da empresa nos principais corredores logísticos do país.

O executivo destaca que sua missão será fortalecer a atuação comercial da Norcoast em um mercado de cabotagem, que se torna cada vez mais estratégico diante da busca por alternativas ao transporte rodoviário de longas distâncias. “Será um desafio interessante contribuir para encontrar soluções que reduzam a ruptura na cadeia de suprimentos, melhorem a integração dos modais e ofereçam custo total otimizado ao cliente”, afirmou Salmi.

Em relação à expansão, o novo diretor defende que a consolidação dos serviços atuais deve ser priorizada antes de movimentos de ampliação de rotas ou escalas, sempre preservando a excelência no tempo de trânsito e no nível de serviço. Salmi acredita que o momento é promissor para a Norcoast, considerando as novas demandas regulatórias, exigências de sustentabilidade e a busca crescente por eficiência no setor. Seu objetivo é fortalecer a Norcoast como um protagonista no mercado, com foco em soluções logísticas alinhadas às necessidades dos clientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2025

APS REPASSA R\$ 208 MILHÕES À UNIÃO E REGISTRA LUCRO DE R\$ 844,5 MILHÕES EM 2024

Da Redação Portos e logística 28/04/2025 - 15:08



A Autoridade Portuária de Santos (APS) realizou, na última sexta-feira (25), um repasse de R\$ 208 milhões à União, valor 35% superior ao transferido em 2024. O desempenho superavitário também impulsionou o aumento do capital social da companhia, que passou de R\$ 1,2 bilhão para R\$ 1,39 bilhão, e garantiu a aprovação do relatório anual e dos demonstrativos financeiros referentes ao exercício de 2024.

A APS registrou lucro líquido recorde de R\$ 844,5 milhões no ano e aprovou um orçamento plurianual de R\$ 4,2 bilhões para investimentos em infraestrutura no

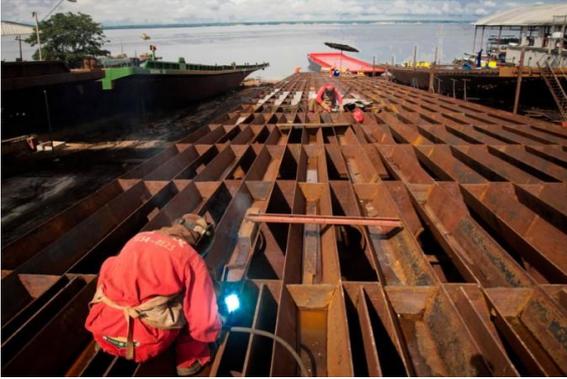
Porto de Santos entre 2025 e 2030. A participação nos lucros dos empregados também foi a maior já registrada.

Em razão do desempenho da gestão, a APS informou que o conselho de administração prorrogou o **mandato do diretor-presidente Anderson Pomini por mais dois anos, até a assembleia ordinária de 2027**, a partir de indicação do ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho. Todos os membros dos conselhos de administração e fiscal foram reeleitos durante as assembleias realizadas na sexta-feira (25).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2025

CLUSTER NAVAL-RJ VERIFICA OPORTUNIDADES DE EXPANSÃO DE NEGÓCIOS NO NORTE



Entre associados do grupo que estarão presentes na NN Logística, em maio, destaque para primeira participação da Emgepron. Evento acontece entre os próximos dias 7 e 9 de maio, em Manaus (AM)

O Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro identifica uma série de oportunidades de expansão dos negócios no Norte do país. A avaliação é que a indústria naval na região está passando por um crescimento notável, impulsionado pela crescente demanda por serviços e produtos especializados. Outra

leitura é que a previsão de liberação da faixa equatorial para a exploração de petróleo representa uma oportunidade ainda mais promissora, com potencial para atrair investimentos significativos e gerar novas demandas.

“Essa expansão não beneficiará apenas a região, mas também terá um impacto positivo em todo o país, fortalecendo a Economia do Mar e ampliando as possibilidades de negócios”, avaliou o diretor-presidente do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro, almirante Walter Lucas da Silva.

O desenvolvimento desse potencial e os desafios enfrentados pela região Norte serão discutidos pelos principais atores dessa indústria na nova edição da NN Logística, maior feira da indústria fluvial da América Latina e que se consolidou desde a fusão das feiras 'Navalshore Amazônia' e 'Navegistic Manaus'. O evento, entre os dias 7 e 9 de maio, em Manaus (AM), é dedicado ao setor hidroviário, com foco na navegação, construção naval e logística do Norte.

Da Silva destacou que o Cluster Tecnológico Naval-RJ teve uma participação significativa como expositor na edição de 2024 da NN Logística, reconhecendo este evento como uma oportunidade valiosa para destacar as potencialidades do setor na região norte do Brasil. “Essa participação não apenas reforçou a visibilidade das empresas do Cluster, mas também abriu portas para novas colaborações e parcerias estratégicas, alinhadas com nossas metas de crescimento para 2025. Estamos otimistas quanto ao fortalecimento das relações comerciais e ao desenvolvimento de iniciativas conjuntas que beneficiem todos os envolvidos”, ressaltou.

Para a edição de 2025, o Cluster destaca a participação de quatro empresas associadas. Uma delas é a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), que participa pela primeira vez, atuando na gerência de projetos e na comercialização de produtos e serviços do setor naval. Da Silva também mencionou a Ghenova, especializada em serviços de engenharia e consultoria nos setores de transporte, energia, indústria e infraestrutura.

Outro destaque é a SKM, que oferece serviços de engenharia voltados para o desenvolvimento de projetos elétricos, automação, naval e industrial. Também estará presente a Vision Marine, que realiza representação comercial e fornece serviços e equipamentos para embarcações militares, marinha mercante e offshore. “Essas empresas exemplificam a diversidade e a força do nosso Cluster, refletindo a rica colaboração que caracteriza nosso setor”, disse Da Silva à Portos e Navios.

Atualmente, o Cluster conta com mais de 100 empresas associadas, que variam de startups a micro, pequenas, médias e grandes, incluindo estatais como a Emgepron e a Nuclebrás Equipamentos Pesados (Nuclep). Além disso, o grupo conta com 23 entidades diferentes e representativas do meio acadêmico, associações, sindicatos e fundações nos conselhos consultivos científico-estratégico e empresarial. “Essa diversidade não só fortalece nossa rede, mas também potencializa as oportunidades de colaboração e crescimento no âmbito da Economia Azul, contribuindo para um desenvolvimento sustentável e inovador no setor naval”, finalizou o diretor-presidente do Cluster.

A NN Logística é realizada pela NN Eventos, que tem como sócios os proprietários da Navalshore, que organiza desde 2004, no Rio de Janeiro (RJ), a feira dedicada à indústria naval e offshore, e a Navegistic, que organiza desde 2013 a feira Navegistic Intermodal em Assunção, no Paraguai, dedicada à indústria hidroviária.

Serviço

Data: 7 a 9 de maio de 2025

Local: Centro de Convenções da Amazônia Vasco Vasques

Horário: 13h às 21h

Website: <https://nnlogistica.com.br/>

Credenciamento grátis - <https://bit.ly/4cCl2P2>

Organização: NN Eventos Ltda

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 25/04/2025

MPOR PREVÊ LEILÃO DE CONCESSÃO DO CANAL DE PARANAGUÁ NO 2º SEMESTRE

Por Danilo Oliveira *Portos e logística 25/04/2025 - 20:23*



Licitação foi aprovada esta semana pelo TCU, que recomendou ao ministério aperfeiçoamento da metodologia de cálculo do desconto máximo sobre tarifa de referência, além da criação de um sistema integrado de ouvidoria pelo futuro concessionário

Após a aprovação da licitação do canal de acesso de Paranaguá pelo Tribunal de Contas da União (TCU), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pretende lançar, nos próximos meses, o edital para o leilão, que terá formato inédito no Brasil. A futura concessionária será responsável pela gestão do ativo por 25 anos, com possibilidade de prorrogação por até 70 anos. A

expectativa do governo é que o leilão seja realizado no segundo semestre deste ano. O complexo portuário do Paraná receberá investimentos da ordem de R\$ 1,2 bilhão para ampliação das atividades e serviços de manutenção.

A advogada especialista na área de infraestrutura, Andréa Navarro, vê esse projeto como uma oportunidade para estimular a indústria local e o desenvolvimento econômico. Ela ponderou que, como se trata de um novo modelo que envolve contratos de longo prazo, esta e as demais concessões devem resguardar mecanismos de defesa contra 'concessionárias' sem a devida experiência, equipamentos adequados ou capacidade de investimento e execução, sob pena de comprometer o nível de serviço por longos períodos, sendo essencial a adoção de critérios legais rigorosos para garantir a implantação e continuidade das operações.

Andréa, que é sócia do Ruzene Advogados Associados, observa que as grandes empresas na área são de origem estrangeira, o que naturalmente traz preocupação em relação à dependência do comércio exterior e com a desvalorização do real frente a moedas referenciais como dólar e euro, o que impacta as operações. "É um setor que exige alta injeção de capital, existindo grande preocupação em relação ao acesso a recursos financeiros e taxa de juros", analisou.

O advogado especialista em direito público, João Paulo Pessoa, considera que sempre haverá alguma preocupação do setor com a viabilidade econômica do modelo, sobretudo por se tratar do primeiro projeto de concessão do tipo. Ele avalia que o diálogo entre TCU, Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o MPor foi produtivo para o aperfeiçoamento do modelo, dando segurança jurídica para os interessados no futuro leilão.



Para Pessoa, o setor portuário vem evoluindo desde 2013, a partir da edição da Lei dos Portos (12.815), com uma participação relevante do setor privado no setor. “Há um ambiente regulatório interessante, uma agência reguladora que tem tido uma atuação técnica interessante”, pontuou o advogado, que é sócio do escritório Toledo Marchetti.

Ele destacou que o TCU determinou que a concessionária estabeleça um sistema integrado de ouvidoria, com compartilhamento direto com a Antaq e com a administração do porto, eliminando riscos contratuais à transparência e à independência da fiscalização. Inicialmente, estava previsto que o sistema de ouvidoria fosse gerenciado pela concessionária, que seria responsável por receber e tratar eventuais denúncias, podendo gerar conflito de interesses e limitação ao poder de fiscalização da agência.

Andréa destacou que o futuro contrato deve atribuir à concessionária a responsabilidade pela disponibilização, implantação e administração dos canais de denúncia. O TCU entendeu que existe aparente conflito de interesses nessa configuração, uma vez que a própria concessionária seria responsável pela elaboração de relatórios das denúncias e por reportar às autoridades competentes reclamações recebidas contra ela mesma.

Para a advogada, mesmo diante da existência dos canais adequados e alternativos, existiria alto risco de efetividade do sistema de atendimento aos usuários e à comunidade local, comprometendo a transparência e independência da fiscalização. “A Corte de Contas entendeu que ‘um modelo mais adequado seria a implementação de um sistema integrado de ouvidoria, em que as denúncias registradas no canal da concessionária fossem automaticamente compartilhadas com a Antaq e a Administração do Porto em tempo real, sem filtragem prévia’”, destacou Andréa.

Em relação às metodologias de cálculo do desconto máximo sobre tarifa de referência, Pessoa disse que o TCU questionou a não consideração da taxa de juros real líquida de imposto de renda (IR) dos títulos públicos ao comparar com o retorno real estimado do projeto para fins de definição do desconto máximo sobre a tarifa de referência. Ele ressaltou que, a partir dos esclarecimentos do governo de que o modelo de concessão representa uma inovação metodológica, o TCU apenas recomendou o aperfeiçoamento dessa metodologia para os futuros projetos.

A concessão do canal de acesso do Paraná, que envolve a ampliação, manutenção e exploração do canal, é o primeiro exemplo de concessão de dragagem deste tipo no Brasil. O modelo permitirá que a iniciativa privada assuma a responsabilidade pela manutenção e operação do canal, otimizando a logística portuária e fluvial, aumentando a capacidade de transporte, a eficiência logística, trazendo mais agilidade, investimentos e inovação tecnológica.

VTMIS

Pessoa acredita que a obrigatoriedade de instalação de equipamentos e integrações necessárias à evolução do Vessel Traffic Service (VTS) para o Vessel Traffic Management Information System (VTMIS) não afastará investidores. Ele ressaltou que a recomendação do TCU é que a responsabilidade da futura concessionária em evoluir o sistema até o nível do VTMIS passe por um período de transição. “É da essência dos contratos de concessão, que são contratos de longo prazo, a incorporação da evolução tecnológica. O custo da incorporação dessa tecnologia deve ser considerado pelos participantes do leilão, caso essa obrigação esteja inserida no contrato”, avaliou Pessoa.

Andréa acrescentou que a legislação contempla mecanismos para viabilizar a contratação de concessionárias com aptidão técnica para tanto, e como a implantação poderia ocorrer de forma gradual, este custo poderia ser diluído ao longo do tempo. “Os ganhos econômicos, operacionais e sociais da implementação do VTMIS distribuídos entre agentes públicos e privados justificam plenamente esta opção, como bem colocado no acórdão da corte de contas, além de estar alinhado com as diretrizes governamentais de desenvolvimento portuário”, salientou a advogada.

Em missão oficial na Europa, onde apresentou a carteira de investimentos do Brasil no setor portuário a operadores internacionais, o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou

que a pasta já trabalha para que o modelo aprovado para o Paraná seja aplicado em outros complexos portuários do país. “Estamos dando um grande passo rumo à expansão das atividades em nossos portos (...). Junto com a Antaq e o TCU, já realizaremos a concessão dos canais de acesso dos portos de Santos e de Itajaí”, ressaltou o ministro.

Com o aprofundamento, o calado passará de 13 metros para 15,5 metros. A futura concessionária executará investimentos em serviços de dragagem, derrocagem, sinalização náutica, batimetria, programas e monitoramentos ambientais. Atualmente, Paranaguá é o segundo maior porto do Brasil em tamanho e movimentação total de cargas, ficando atrás apenas do Porto de Santos. É o maior movimentador do complexo de soja no país (grãos, farelo e óleo) e responsável pela descarga de 33% dos fertilizantes importados pelo Brasil, que é o 4º maior mercado consumidor de fertilizantes do mundo. No ano passado, o complexo movimentou cerca de 60 milhões de toneladas.

A gerente de planejamento estratégico, Bruna Nicolau, destacou que os investimentos não se limitam ao que o concessionário precisa fazer. Ele atuará, por exemplo, desde a dragagem até o licenciamento ambiental, que hoje é de responsabilidade da Portos do Paraná. “Ao final da concessão, em 25 anos, o concessionário deverá entregar o canal de acesso com, no mínimo, 15,5 metros de profundidade, o que para nós é um grande avanço”, explicou.

Bruna acrescentou que a recomendação do TCU para que a Antaq, antes da licitação, promova alterações nas disposições contratuais correspondem a ‘ajustes pontuais’. “Foram feitas algumas recomendações de ajustes pontuais em documentos técnicos, mas o órgão de controle não identificou nenhuma irregularidade que pudesse impedir o prosseguimento do projeto em uma licitação”, afirmou a gerente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025

TUPS APOSTAM EM IA PARA GANHOS DE EFICIÊNCIA E REDUÇÃO DE CUSTOS

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 25/04/2025 - 17:11



ATP observa que iniciativas como caminhões autônomos e soluções de IoT demonstram avanço tecnológico no setor portuário, apesar dos desafios de integração e inovação

Os terminais portuários privados brasileiros têm demonstrado avanços expressivos no uso de automação e Inteligência Artificial (IA), com projetos que aumentam a eficiência operacional e reduzem custos, segundo destacou Murillo Barbosa (foto), presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). Entre os exemplos de sucesso a ATP destaca empresas como Portonave (SC),

Portocel (ES), Porto Itapoá (SC), Porto do Açu (RJ) e a Hidrovias do Brasil, que implementaram tecnologias inovadoras em suas operações.



Murillo Barbosa

Os avanços tecnológicos nos terminais portuários privados têm demonstrado significativos benefícios operacionais e de segurança”, afirmou Barbosa à Portos e Navios. Ele cita que a Portonave desenvolveu um aplicativo com IA para digitalizar processos e reduzir a burocracia, resultando em uma agilização de 70% nos tempos de liberação de cargas.

Outro projeto de referência, segundo a ATP, é o da Portocel, que homologou a circulação interna de um caminhão autônomo, desenvolvido em parceria com a Lume Robotics e a VIX Logística. Após mais de um ano de testes e 4.500 quilômetros percorridos, o

veículo já opera de forma assistida, com resposta a obstáculos mais rápida que a humana, aumentando a segurança e a eficiência.

O Porto Itapoá, por sua vez, criou uma solução própria de Internet das Coisas (IoT) para integrar os Terminal Tractors (TTs) ao sistema operacional Navis Sparcs N4, substituindo tecnologias importadas e melhorando a eficiência do pátio e do cais. Já o Porto do Açú vem testando a solução Charla, baseada em IA conversacional da Amazon Web Services, para otimizar a gestão documental e acelerar a tomada de decisões.

Outro case mencionado pela associação é o 'Projeto Irupê', da Hidrovias do Brasil, que utiliza inteligência artificial para prever o nível de calado na hidrovia Paraguai-Paraná, melhorando o planejamento das cargas e aumentando a segurança da navegação. "Como resultado, a Hidrovias alcançou um aumento significativo na previsibilidade do nível do rio, com um desvio máximo de cerca de 10 centímetros em previsões de até 15 dias", completou Barbosa.

Apesar dos avanços, ainda existem desafios a serem superados. Barbosa pontuou que a falta de integração entre as organizações, a ausência de uma política de inovação robusta e o déficit de incentivos para a adoção de novas tecnologias são entraves para a modernização plena dos portos brasileiros.

"Entre as principais carências identificadas pela ATP, destaca-se a desarticulação entre as organizações envolvidas em projetos inovadores, o que dificulta a implementação eficaz de novas tecnologias", comentou o presidente da ATP.

Como soluções, ele defende a criação de incentivos fiscais e subsídios governamentais, o fortalecimento de parcerias público-privadas, e investimentos em capacitação profissional para fomentar a competitividade dos terminais privados no cenário internacional.

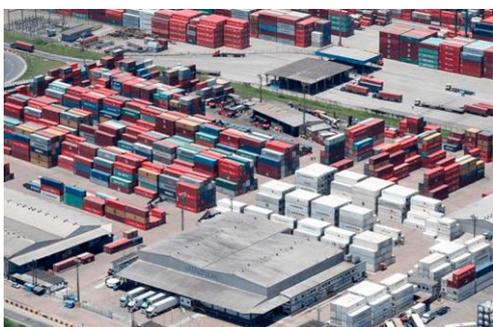
A associação reúne 35 empresas de grande porte e congrega 69 terminais privados do país. Juntas, as associadas movimentam 60% da carga portuária brasileira e respondem pela geração de 47 mil empregos diretos e indiretos. As associadas da ATP atuam em áreas como mineração, siderurgia, petróleo e gás, agronegócio, contêineres e complexos logísticos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025

MOVECTA PLANEJA DOBRAR FATURAMENTO ATÉ 2030

Da Redação Portos e logística 25/04/2025 - 19:14



A Movecta encerrou 2024 com faturamento de R\$ 789 milhões, alta de 19,2% em comparação a 2023, quando a receita somou R\$ 662 milhões. O Ebitda contábil atingiu R\$ 245 milhões, um avanço de 134% em relação ao ano anterior, estabelecendo um novo recorde. O balanço auditado foi divulgado nesta semana e aponta crescimento consistente, impulsionado por aumento de produtividade, eficiência operacional e ampliação de serviços.

Para sustentar o ritmo de crescimento, a empresa contratou uma consultoria europeia especializada e elaborou um plano estratégico que prevê dobrar o faturamento até 2030. A estratégia combina crescimento orgânico, com foco em segmentos estratégicos como a cadeia fria, e crescimento inorgânico, via aquisições. Os investimentos previstos até 2026 somam mais de R\$ 100 milhões, destinados à infraestrutura, aquisição de equipamentos e tecnologias, incluindo melhorias operacionais como recuperação e alisamento de piso.

A movimentação portuária da Movecta cresceu 10,2% em 2024, com cerca de 100 mil contêineres FCL movimentados nos portos de Suape (PE), Santos (SP) e Itajaí (SC). O serviço de carga fracionada (LCL) registrou aumento de 62,8%, impulsionado pela demanda de empresas que

buscam compartilhar custos logísticos. No ano passado, foram investidos cerca de R\$ 50 milhões na modernização dos terminais alfandegados e aquisição de novos equipamentos, fortalecendo ainda mais a posição da companhia no setor de logística integrada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025

APÓS MISSÃO NA EUROPA, GOVERNO ESPERA ATRAIR R\$ 30 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Da Redação Portos e logística 25/04/2025 - 18:58



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, concluiu, nesta sexta-feira (25), a missão internacional pela Europa, encerrando uma agenda que apresentou a investidores e grandes players de infraestrutura a carteira de projetos brasileiros nas áreas portuária e hidroviária. Com o projeto do Túnel Santos-Guarujá como destaque, a expectativa da missão é atrair mais de R\$ 30 bilhões em

investimentos para o Brasil.

O roteiro incluiu Portugal, Holanda e Dinamarca, onde o ministro apresentou o Túnel Santos-Guarujá, obra estimada em R\$ 6 bilhões, viabilizada em parceria entre o governo federal e o governo estadual de São Paulo. “O mundo olha para o Brasil como uma janela de oportunidades. Apresentar o túnel, aguardado há quase 100 anos, é motivo de orgulho”, afirmou Costa Filho. A missão teve a participação do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, do secretário nacional de Portos, Alex Ávila, e do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Em Portugal, o ministro apresentou o projeto à Mota-Engil, parceira da chinesa CCC. Na Holanda, houve encontros com a Ballast Nedam e a TEC Tunnel, especialistas em engenharia de túneis imersos. Já na Dinamarca, a comitiva visitou o Túnel Fehmarnbelt, maior túnel submerso em construção no mundo, referência para o projeto brasileiro. “Queremos garantir segurança técnica para entregar esse empreendimento tão aguardado”, destacou Costa Filho.

A licitação do Túnel Santos-Guarujá está prevista para o próximo dia 1º de agosto. Com 1,5 km de extensão, sendo 870 metros imersos, o túnel contará com três faixas por sentido, uma delas exclusiva para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além de acessos para pedestres e ciclistas. Ávila ressaltou que a obra trará mais mobilidade à região e fortalecerá a competitividade do Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025

PORTO SUDESTE RECEBE CERTIFICADO I-REC PELO SEGUNDO ANO E ZERA EMISSÕES DE ESCOPO 2

Da Redação Portos e logística 25/04/2025 - 20:26



O Porto Sudeste (RJ) conquistou, pelo segundo ano consecutivo, o certificado I-REC (International Renewable Energy Certificate), atestando o uso exclusivo de energia renovável, prioritariamente eólica, em suas operações. Com isso, o terminal privado localizado em Itaguaí (RJ) neutralizou quase 3 mil toneladas de CO₂, que seriam emitidas caso utilizasse fontes convencionais de energia. A certificação foi emitida pela Comerc Energia e pelo Instituto Totum,

reforçando o compromisso da empresa com a economia de baixo carbono.

O uso de energia renovável permitiu ao Porto Sudeste zerar suas emissões de Escopo 2, relacionadas ao consumo de eletricidade comprada. A empresa tem como meta reduzir em 50,4% as emissões de gases de efeito estufa dos escopos 1 e 2 até 2033, tomando 2021 como ano base. “Obter o I-REC reforça o compromisso que temos com o futuro. Mostramos que é possível aliar eficiência operacional à responsabilidade climática”, afirmou Ulisses Oliveira, diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade do Porto Sudeste.

O certificado I-REC funciona como um atestado verde internacionalmente reconhecido, garantindo que a energia consumida é proveniente de fontes renováveis como solar, eólica ou hídrica. Atualmente, o Porto Sudeste tem capacidade de movimentar 50 milhões de toneladas por ano e licença de expansão para até 100 milhões de toneladas, sendo estratégico para o escoamento de minério de ferro de Minas Gerais e operações de transbordo de petróleo e derivados da Bacia de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025

LEILÃO OFERTARÁ 3 ÁREAS EM PARANAGUÁ COM EXPECTATIVA DE DOBRAR CAPACIDADE DE ESCOAMENTO AGRÍCOLA

Da Redação Portos e logística 25/04/2025 - 18:54



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) darão início, na próxima quarta-feira (30), às primeiras rodadas de leilões de terminais portuários na Bolsa de Valores B3, em São Paulo. Três áreas localizadas no Porto de Paranaguá (PAR14, PAR15 e PAR25) serão ofertadas, todas destinadas à movimentação de grãos sólidos vegetais. A expectativa é que os investimentos resultem na duplicação da capacidade de escoamento da safra agrícola pelo porto, que movimentou mais de 66 milhões de toneladas em 2024.

O Porto de Paranaguá (PR) é a segunda maior autoridade portuária do Brasil e desempenha papel estratégico nas exportações, sendo responsável por 33% da descarga de fertilizantes no país e por 30% das exportações brasileiras de proteína animal. “O bloco que será leiloado é totalmente voltado ao agronegócio, o que o torna extremamente atrativo para investidores e fundamental para o Brasil”, afirmou o secretário nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila.

O ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que os investimentos previstos nos novos projetos serão fundamentais para impulsionar a infraestrutura logística e econômica do país. “Até 2026, realizaremos mais de 42 leilões de terminais portuários, com aporte estimado de R\$ 22,85 bilhões, modernizando nossa infraestrutura, gerando empregos e movimentando a economia em todo o país”, projetou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM SANTOS CRESCE 6,9% NO TRIMESTRE

Da Redação Portos e logística 25/04/2025 - 18:49

A movimentação de contêineres no Porto de Santos (SP) atingiu 460 mil TEUs em março de 2025, alta de 1,2% em relação a março de 2024, registrando o maior volume já movimentado no mês. No acumulado do primeiro trimestre, o porto somou 1,3 milhão de TEUs, um crescimento de 6,9% em comparação ao mesmo período do ano anterior, estabelecendo novo recorde trimestral.



A soja liderou entre as commodities agrícolas, com 6,1 milhões de toneladas movimentadas e aumento de 14,7%. A celulose registrou alta de 18,9% com 730 mil toneladas, o farelo de soja cresceu 9,5% com 898,8 mil toneladas, e o milho avançou 36,7%. No setor de combustíveis, a gasolina se destacou, com alta de 235,6% e 106,8 mil toneladas embarcadas.

O total de cargas movimentadas em março somou 16,1 milhões de toneladas, avanço de 0,1% sobre 2024. As exportações cresceram 0,8% e alcançaram 12,5 milhões de toneladas, enquanto as importações recuaram 2,1%, com 3,6 milhões de toneladas. O fluxo de navios também subiu, com 521 atracações, crescimento de 7%.

Os graneis sólidos totalizaram 8,9 milhões de toneladas (+5,1%), impulsionados principalmente pela soja e pelo farelo. O açúcar caiu 40,2% mas se manteve como segunda carga de maior volume. Já os graneis líquidos somaram 1,6 milhão de toneladas (-6,1%), impactados pela queda nos embarques de suco cítrico. A carga geral solta movimentou 899 mil toneladas (+12,2%), com a celulose registrando recordes para o mês e para o trimestre.

No comércio exterior, o Porto de Santos respondeu por 29,4% da corrente comercial brasileira em março, tendo a China como principal parceiro comercial (28,4% das transações) e o Estado de São Paulo liderando as operações via Santos com 51,2% de participação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025

CS PORTOS PREVÊ OPERAÇÃO PLENA DO TERMINAL EM ARATU AINDA NESSE SEMESTRE

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 25/04/2025 - 13:43



Modernização inclui novos silos, shiploader e investimentos que devem elevar capacidade a 7,5 milhões de toneladas anuais

O terminal ATU-18, administrado pela CS Portos, está na etapa final de obras e deve iniciar sua operação plena ainda no segundo trimestre deste ano, antecipando o cronograma da concessão. Destinado ao manuseio e armazenagem de granel vegetal, como soja e milho, o terminal passa pelos últimos ajustes na construção do quarto silo — cada um com capacidade para 30 mil toneladas — e na instalação de um

shiploader dedicado exclusivamente à exportação desses produtos, conforme explicou o gerente geral comercial da CS Portos, Ítalo Leão.

"As obras estão dentro do cronograma, com previsão de conclusão ainda no segundo trimestre. Essa estrutura foi cuidadosamente planejada para permitir não apenas eficiência no escoamento da produção atual, mas também flexibilidade para futuras expansões", destacou Leão, à Portos e Navios.

O projeto, que recebeu mais de R\$ 900 milhões em investimentos entre os terminais ATU-18 e ATU-12, inclui a aquisição de equipamentos de última geração, como dois descarregadores com capacidade de mil toneladas por hora cada e um shiploader que pode movimentar até duas mil toneladas por hora. A construção de pátios, armazéns e os novos silos integra a infraestrutura estratégica voltada para ampliar a capacidade operacional e atender à crescente demanda logística.



Entre os equipamentos incorporados, Leão chamou atenção para o avanço na eficiência de carga. "Antes da modernização, a produtividade girava em torno de 300 toneladas por hora. Com os novos equipamentos e estruturas, essa capacidade sobe para até 2.000 toneladas por hora", afirmou.

A modernização traz avanços significativos na eficiência operacional, impactando diretamente o volume movimentado diariamente — até 30 mil toneladas de grãos no ATU-18 e 20 mil toneladas de minério no ATU-12. Após todas as expansões previstas, o terminal ATU-18 deverá atingir uma capacidade de movimentação de 7,5 milhões de toneladas por ano, consolidando-se como uma infraestrutura estratégica para o escoamento de commodities agrícolas no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025

CARGILL E BRADO INICIAM OPERAÇÃO PARA IMPORTAR INSUMOS AGRÍCOLAS EM CONTÊINERES DE EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO

Da Redação Portos e logística 25/04/2025 - 16:48



A Cargill e a Brado Logística inauguraram uma nova operação logística que otimiza o transporte de insumos agrícolas ao Brasil, utilizando contêineres que, na rota de ida, exportam algodão brasileiro. Operada pela Brado, a nova modalidade conecta o Porto de Santos (SP) ao Mato Grosso via ferrovia e foi iniciada em março de 2025, alinhando-se ao compromisso da Cargill de reduzir emissões de carbono e melhorar a eficiência no transporte de alimentos.

A operação aproveita os fluxos de exportação para trazer defensivos agrícolas ao país, reduzindo custos de frete, evitando desperdícios logísticos e promovendo práticas mais sustentáveis. "Conseguimos otimizar custos com frete, melhorar a logística e reduzir a emissão de carbono no transporte", destaca Rafael Felicissimo, líder de Container Trade Lane da Cargill Brasil. A expectativa é de ampliação dos volumes semanais de importação nos próximos meses.

Para os produtores rurais, a nova solução representa acesso a insumos agrícolas com valores mais competitivos. "Colaboramos com a economia do nosso cliente", afirma Danilo Rezende, líder de Crop Protection & Seeds da Cargill Brasil. A Brado, por sua vez, reforça que a operação multimodal baseada em transporte ferroviário contribui para maior eficiência econômica e sustentabilidade. "Elevamos a segurança, a previsibilidade e a competitividade com menor impacto ambiental", completa Marcus Nascimento, executivo de vendas da área de insumos agrícolas da Brado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/04/2025



MERCOSHIPPING 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: 28/04/2025