



portalbenews.com.br

ECONOMIA Haddad descarta alta do IOF e defende câmbio flutuante ▶ **p4**

BRICS Bloco anuncia adesão da Indonésia como membro pleno ▶ **p7**

Divulgação/Governo Federal



Governo projeta entregar mais de 30 aeroportos em 2025

Segundo o ministro Silvio Costa Filho, será o maior pacote do setor aeroportuário nos últimos 10 anos ▶ **p4**

LEIA TAMBÉM: Anac lança painel para monitorar qualidade em aeroportos concedidos ▶ **p3**

Divulgação/FAB



ACIDENTE AÉREO

Cenipa conclui análise de caixas-pretas de avião que caiu no Cazaquistão
▶ **p3**

PONTE JK Ibama identifica fissuras em tanque submerso no Rio Tocantins ▶ **p6**

ZPE Polo exportador de Uberaba já atrai seis empresas na largada ▶ **p6**

OPINIÃO Santos precisa parar? Adilson Luiz Gonçalves analisa desafios e oportunidades para o complexo portuário ▶ **p8**

EDITORIAL

Um novo voo para a aviação civil

O anúncio do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, sobre a entrega de mais de 30 aeroportos em 2025, marca um novo capítulo na história da aviação civil brasileira.

A ambiciosa meta de modernizar e ampliar a infraestrutura aeroportuária do País, com um investimento de quase R\$ 3 bilhões, demonstra o compromisso do Governo em conectar o Brasil e impulsionar o desenvolvimento regional.

A iniciativa de modernizar aeroportos em grandes centros urbanos, como São Paulo e Rio de Janeiro, é fundamental para atender à crescente demanda por transporte aéreo e garantir a fluidez das operações. No entanto, o foco do governo em fortalecer a aviação regional é ainda mais relevante. Ao investir em aeroportos menores e em regiões mais remotas, o Governo pode promover a inclusão social e econômica, conectando cidades que antes estavam isoladas e estimulando o desenvolvimento regional.

A expansão da malha aérea brasileira trará diversos benefícios para o País. Além de facilitar a vida dos brasileiros, conectando pessoas e cidades, a modernização dos aeroportos irá gerar empregos, estimular o turismo e facilitar o transporte de cargas, contribuindo para o desenvolvimento econômico da Nação.

No entanto, é fundamental que a expansão da infraestrutura aeroportuária seja acompanhada de políticas públicas que garantam a sustentabilidade do setor. A regulamentação do mercado aéreo, a promoção da concorrência e a definição de padrões de qualidade são essenciais para garantir que os benefícios da expansão da malha aérea cheguem a todos os brasileiros.

Além disso, é preciso que o Governo continue investindo em infraestrutura aeroportuária nos próximos anos. A meta de construir ou reformar 130 aeroportos em cinco anos é ambiciosa, mas necessária para garantir que o Brasil tenha uma infraestrutura aeroportuária moderna e eficiente.

Nesse cenário, a expansão da infraestrutura aeroportuária brasileira é uma notícia positiva para o País. Ao investir em novos aeroportos e modernizar os existentes, o Governo está promovendo o desenvolvimento regional, estimulando a economia e melhorando a qualidade de vida dos brasileiros. No entanto, é fundamental que essa expansão seja feita de forma planejada e sustentável, garantindo que os benefícios cheguem a todos os brasileiros.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 4 Governo projeta maior entrega aeroportuária nos últimos 10 anos

HUB

- 3 Governo brasileiro pretende manter e aprofundar os vínculos econômicos com os Estados Unidos

NACIONAL

- 3 Anac lança painel para monitorar qualidade em aeroportos concedidos

Cenipa conclui análise de caixas-pretas de avião que caiu no Cazaquistão

- 4 Haddad descarta alta do IOF e defende câmbio flutuante

- 5 Petrobras lança primeira chamada para aquisição de biometano

REGIÃO NORTE

- 6 Ibama identifica fissuras em tanque submerso no Rio Tocantins

REGIÃO SUDESTE

- 6 ZPE de Uberaba já atrai seis empresas na largada

INTERNACIONAL

- 7 Brics anuncia adesão da Indonésia como membro pleno

OPINIÃO

- 8 "O Porto de Santos precisa parar?", por Adilson Luiz Gonçalves



Sistema BE News de Comunicação

Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520,
Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, 1º andar
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor-geral
Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial
Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News
Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News
Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News
Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News
Mônica Mathias

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Júnior Batista,
Paulo José Ribeiro, Yousefe Sipp
e Vitória Malafati (estagiária)

Colunista
Ivani Cardoso

O Jornal BE News é filiado à



FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@redebenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

 (11) 91615.1200



A ameaça de Trump 1

O déficit comercial do Brasil com os Estados Unidos deverá contribuir para que o País fique fora do foco da elevação de tarifas prometida pelo presidente eleito, Donald Trump, disse nessa segunda-feira a secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Tatiana Prazeres. Segundo Tatiana, o governo brasileiro pretende trabalhar para manter e aprofundar os vínculos econômicos com a maior economia do planeta.

A ameaça de Trump 2

Conforme as estatísticas do Mdic, em 2024, o Brasil teve pequeno déficit comercial de US\$ 253 milhões com os Estados Unidos. O país exportou US\$ 40,330 bilhões e importou US\$ 40,583 bilhões no ano passado, o que torna os Estados Unidos o segundo maior parceiro comercial do Brasil, o segundo maior destino das mercadorias brasileiras e a terceira maior fonte de importações.

A ameaça de Trump 3

"O Brasil, na contabilidade do próprio governo americano, somando-se bens e serviços, responde pelo sexto superávit comercial dos Estados Unidos. A questão do superávit ou déficit comercial é algo que parece chamar a atenção do próximo governo dos Estados Unidos e, nesse quesito, o fato de que os americanos acumulam superávit com o Brasil deveria ser levado em conta", disse a secretária na apresentação dos dados da balança comercial de 2024.

Queda no superávit 1

A queda no preço de diversos produtos agrícolas e o crescimento das importações decorrente da recuperação econômica fizeram o superávit da balança comercial (exportações menos importações) cair em 2024. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), o país exportou US\$ 74,552 bilhões a mais do que importou no ano passado.

Queda no superávit 2

O resultado representa queda de 24,6% em relação a 2023, quando o saldo da balança comercial tinha batido recorde e registrado superávit de US\$ 98,903 bilhões. Mesmo assim, é o segundo maior saldo anual positivo desde o início da série histórica, em 1989.

Queda no superávit 3

No ano passado, o país exportou US\$ 337,036 bilhões, com recuo de apenas 0,8% em relação ao recorde de exportações de US\$ 339,696 bilhões registrado em 2023. Em contrapartida, as importações cresceram 9% e encerraram 2024 em US\$ 262,484 bilhões, contra US\$ 240,793 bilhões em 2023.

Anac lança painel para monitorar qualidade em aeroportos concedidos

Ferramenta avalia mensalmente serviços prestados em 29 terminais e busca elevar padrões de atendimento

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) apresentou um novo painel digital que irá monitorar a qualidade dos serviços prestados em 29 aeroportos brasileiros administrados por concessionárias privadas. O Painel Indicadores de Qualidade de Serviço em Aeroportos Concedidos reúne informações detalhadas sobre o desempenho mensal de cada terminal, com dados intuitivos e acessíveis para passageiros e operadores do setor aéreo.

O painel tem como principal objetivo garantir que os aeroportos sob concessão ofereçam serviços de alto padrão para os usuários do transporte aéreo e para as companhias aéreas. Os dados também permitem à Anac verificar o cumprimento dos contratos de concessão. Terminais que apresentarem desempenho abaixo das metas estabelecidas poderão ser penalizados, enfrentando multas ou ajustes tarifários.

Os Indicadores de Qualidade de Serviço (IQS) são organizados em três categorias principais:



Fernando Frazão/Agência Brasil

O painel tem como principal objetivo garantir que os aeroportos sob concessão ofereçam serviços de alto padrão para os usuários do transporte aéreo e para as companhias aéreas

1. Serviços diretos: Inclui métricas como tempo de espera nas filas de segurança e atendimento a passageiros com necessidades especiais (PNAE).
2. Disponibilidade de equipamentos: Mede o percentual de tempo em que equipamentos essenciais, como esteiras e elevadores, estão funcionando plenamente.
3. Satisfação dos passageiros: Avaliada com base em pesquisas realizadas por empresas especializadas, utilizando uma escala de 1 (péssimo) a 5 (muito bom).

Os resultados são obtidos por meio de cálculos simples, como médias aritméticas, para criar uma visão clara e objetiva sobre o desempenho de cada aeroporto.

Impacto

Além de acompanhar a qualidade dos serviços, os passageiros podem utilizar canais específicos para relatar problemas. As manifestações podem ser enviadas diretamente para a ouvidoria da concessionária responsável pelo aeroporto ou pelas plataformas governamen-

tais como o Consumidor.gov.br e o Fala.BR. Segundo a Anac, essas ferramentas reforçam a transparência e dão voz aos usuários.

Segundo a Anac, o painel não é apenas um instrumento de fiscalização, mas também uma ferramenta para identificar oportunidades de melhoria. "Esse sistema proporciona uma avaliação contínua da qualidade, promovendo uma experiência mais satisfatória para os passageiros e incentivando as concessionárias a buscarem a excelência", destacou a agência.

Cenipa conclui análise de caixas-pretas de avião que caiu no Cazaquistão

Dados extraídos em Brasília auxiliam na investigação sobre a queda de aeronave fabricada pela Embraer, que resultou na morte de 38 pessoas

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa), vinculado à Força Aérea Brasileira (FAB), finalizou em Brasília (DF) a extração, aquisição e validação dos dados das caixas-pretas do Embraer 190 que caiu no Cazaquistão no dia 25 de dezembro. As caixas-pretas contêm os registros da comunicação de voz e dados operacionais do voo.

Esses itens são considerados essenciais para investigar a

causa do acidente que resultou na morte de pelo menos 38 pessoas, entre os 67 ocupantes da aeronave, incluindo cinco tripulantes. O jato, fabricado no Brasil pela Embraer, era operado pela Azerbaijan Airlines e seguia de Baku, no Azerbaijão, para Grozny, na Rússia, quando se desviou da rota e caiu no lado oposto ao Mar Cáspio.

De acordo com informações divulgadas pela FAB na segunda-feira (6), todo o material recuperado foi encaminhado à agência de investigação do Cazaquistão, responsável por liderar os esforços para esclarecer o ocorrido. Relatos da imprensa internacional le-

vantam a hipótese de que o avião pode ter sido atingido pelas defesas antiaéreas russas, ativadas em resposta a drones ucranianos.

Tecnologias

Os trabalhos no Cenipa foram realizados em seu laboratório especializado, equipado com tecnologias avançadas para análises técnicas. Entre os recursos utilizados estão microcópias e sistemas de realidade virtual, que permitem recriar o cenário do voo em três dimensões.

A primeira etapa incluiu a remoção das placas de memória

das caixas-pretas, seguidas por uma análise detalhada dos componentes e recuperação eletrônica dos dados. Informações como comunicações na cabine, comandos dos pilotos e parâmetros de voo – incluindo altitude, velocidade e trajetória – foram extraídas.

Com o auxílio do simulador de voo, os especialistas conseguiram transformar os dados em uma animação que recria as condições imediatamente anteriores ao acidente. Essa reconstrução ajuda a entender com maior precisão o que aconteceu durante o voo, oferecendo subsídios para a investigação internacional.

NACIONAL

Governo projeta maior entrega aeroportuária nos últimos 10 anos

Segundo ministro, o objetivo é que mais de 30 terminais estejam disponíveis em 2025, contemplando novas obras e requalificações

Valter Campanato/Agência Brasil

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, enfatizou a importância de ampliar a infraestrutura tanto em grandes capitais quanto no fortalecimento da aviação regional

O Governo Federal projeta a entrega de mais de 30 aeroportos em 2025, contemplando novas obras e requalificações. A estimativa foi revelada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, durante entrevista ao programa A Voz do Brasil, na última semana. Segundo ele, essa será a maior entrega do setor nos últimos 10 anos, resultado de um investimento de quase R\$ 3 bilhões.

“O presidente Lula, nesses próximos 12 meses, vai fazer a maior entrega aeroportuária dos últimos 10 anos. Estamos entregando, entre novos e requalificados, mais de 30 aeroportos no Brasil”, destacou Costa Filho.

O ministro também enfatizou a importância de ampliar a infraestrutura tanto em grandes capitais quanto no fortalecimento da aviação regional.

“Além de a gente estar estruturando grandes aeroportos, estamos requalificando e investindo nos aeroportos estratégicos, que ficam nas regiões metropolitanas, e o Governo está tendo o olhar para a aviação regional”, afirmou.

Em um horizonte de cinco anos, o plano do Governo inclui a construção ou reforma de até 130 aeroportos regionais, por meio de obras da Infraero, iniciativas do Ministério de Portos e Aeroportos e o Plano de Aviação Regional.

“Juntando obras da Infraero, aeroportos em andamento do Ministério de Portos e Aeroportos e o Plano de Aviação Regional, a gente espera que em cinco anos, para além desses 30 entregues neste ano, possamos fazer mais de 100 novos aeroportos por todo o país”, completou o ministro.

Em novembro, sete aeroportos da Região Norte foram modernizados, incluindo os de Porto Velho (RO), Manaus (AM), Tefé (AM), Tabatinga

(AM), Boa Vista (RR), Rio Branco (AC) e Cruzeiro do Sul (AC), com um total de R\$ 1,4 bilhão investido.

Outros aeroportos em modernização incluem o de Goiânia (GO), que recebeu R\$ 65 milhões pelo Novo PAC, e o de Teresina (PI), com R\$ 166 milhões. Já o Aeroporto de Congonhas (SP), o segundo maior do Brasil, está em fase inicial de obras e contará com R\$ 2,4 bilhões em investimentos. “Vai mudar completamente a reali-

dade do aeroporto que hoje é o coração do Brasil”, afirmou Costa Filho.

Voa Brasil

Silvio Costa Filho também falou sobre o programa Voa Brasil. A iniciativa destinada a aposentados do INSS que não viajaram nos últimos 12 meses já emitiu mais de 23 mil passagens aéreas em cinco meses. Desenvolvido em parceria com o setor privado, o projeto oferece passagens aéreas por R\$ 200 e não utiliza recursos públicos

“É a primeira vez que se tem um programa social de inclusão, sobretudo para idosos. É um programa exitoso e, mais do que isso, sem um real de recursos públicos. Foi construído coletivamente com o setor produtivo, com as companhias aéreas e a gente quer, cada vez mais, ampliar”, ressaltou o ministro.

Para 2025, o Voa Brasil pretende incluir estudantes do Prouni e do Fies como beneficiários.

Haddad descarta alta do IOF e defende câmbio flutuante

Ministro da Fazenda atribui acomodação do dólar a fatores externos e reforça foco na base fiscal e na reforma tributária para 2025

Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br



Para o ministro Fernando Haddad, o recuo do dólar está relacionado ao mercado externo, em especial às declarações do presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, negou na segunda-feira (6) a possibilidade de o Governo Federal aumentar o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) para conter a alta do dólar. Segundo ele, o câmbio está passando por uma “acomodação natural” no início do ano.

“Tem um processo de acomodação natural [do câmbio]. Houve um estresse no fim do ano passado no mundo todo e aqui também no Brasil”, afirmou Haddad, após reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tratar do atraso no Orçamento de 2025.

Para o ministro, o recuo do dólar está relacionado ao mercado externo, em especial às declarações do presidente eleito dos Estados Unidos, Donald

Trump, que, segundo Haddad, “moderaram propostas feitas ao longo da campanha eleitoral”.

“É natural que as coisas se acomodem, mas não existe discussão sobre mudar o regime cambial no Brasil e nem de aumentar imposto com esse obje-

tivo”, destacou Haddad. Ele reforçou que o Governo está focado na recomposição da base fiscal com propostas que já estão em tramitação no Congresso, sem recorrer ao IOF para elevar a arrecadação.

Atualmente, o Brasil opera em regime de câmbio flutuante,

com intervenções do Banco Central em momentos de disfuncionalidade do mercado.

Reforma tributária

Haddad também comentou sobre a segunda fase da reforma tributária, que prevê mu-

danças no Imposto de Renda. Ele afirmou que a proposta de ampliar a faixa de isenção para R\$ 5 mil, com a introdução de uma alíquota na fonte para rendimentos acima de R\$ 50 mil, será discutida somente após as eleições dos novos presidentes da Câmara e do Senado e a aprovação do Orçamento de 2025 pelo Congresso.

“Nossa prioridade neste momento é a votação do Orçamento”, disse o ministro. “Mas a discussão [sobre o Imposto de Renda] está programada para 2025 e ela tem de acontecer em 2025”, completou.

Em dezembro, durante um encontro com jornalistas, Haddad explicou que “inconsistências” nos modelos estatísticos da Receita Federal sobre o Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) atrasaram o envio do projeto ao Congresso. Ele informou que espera receber nesta segunda-feira as atualizações necessárias da Receita para dar continuidade aos ajustes.

Petrobras lança primeira chamada para aquisição de biometano

Iniciativa busca acelerar a transição energética com contratos de até 11 anos e foco na descarbonização das operações

Rodrigo Reis/Agência Petrobras

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Petrobras lançou na segunda-feira (6) sua primeira chamada de propostas para aquisição de biometano. Essa iniciativa, considerada pioneira pela estatal, está alinhada aos objetivos da companhia de reduzir a pegada de carbono em suas operações, consolidando um portfólio robusto e competitivo em produtos energéticos mais sustentáveis.

A chamada prevê a contratação com entregas a partir de 2026 e prazos contratuais de até 11 anos, contemplando diferentes pontos de entrega, como refinarias, usinas termelétricas, malha de transporte e distribuição. O objetivo é não apenas a aquisição do insumo, mas também o levantamento

das condições comerciais oferecidas pelo mercado, conforme o mandato de descarbonização criado pela chamada Lei do Combustível do Futuro.

“Dentro dos conceitos da transição energética justa, se a empresa obtiver sinalização positiva dos produtores quanto às condições de competitividade e oferta desse insumo, a Petrobras pode adquirir volumes três a quatro vezes maiores do que a produção média diária de biometano do país, que é de cerca de 220 mil m³/dia, conforme registros públicos da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis)”, destacou Maurício Tolmasquim, diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Petrobras.

A estatal acredita que o processo tem potencial para impulsionar investimentos na cadeia produtiva do biometano,



A chamada de propostas feita pela Petrobras prevê a contratação com entregas a partir de 2026 e prazos contratuais de até 11 anos, contemplando diferentes pontos de entrega

envolvendo segmentos como agroindústria e aterros sanitários.

A chamada será realizada em duas fases. A primeira etapa, de caráter não vinculante, demanda a apresentação de propostas comerciais com in-

formações detalhadas, como origem do biometano, sazonalidade de produção, meios de movimentação e cronogramas previstos. A segunda fase, prevista para iniciar em maio de 2025, será dedicada à negociação comercial para aquisição do

insumo.

Todos os fornecedores deverão apresentar certificados de garantia de origem e atender aos requisitos e padrões de qualidade estabelecidos pela ANP. Também serão aceitas propostas para aquisição apenas dos certificados de garantia de origem, ampliando a participação de produtores em pequena escala ou localizados em áreas com desafios logísticos para entrega direta.

Os termos para participação na chamada de propostas estão descritos no regulamento disponível no site da Petrobras, na seção “Negócios”. O processo será conduzido por meio do Portal de Compras Eletrônicas Petronect. Empresas interessadas que ainda não possuam cadastro devem acessar o site www.petronect.com.br e clicar na opção “Cadastre-se na Petrobras” para iniciar o registro.

A TV BE NEWS
**AMPLIOU SEU
ALCANCE!**

Acompanhe em:

@tv_benews

www.portalbenews.com.br

SOMOS MAIS DE
**30 MIL INSCRITOS
NO YOUTUBE!**

REDE
**BE
NEWS**
JORNAL • PORTAL • TV

**BE
NEWS** TV

REGIÃO NORTE

Ibama identifica fissuras em tanque submerso no Rio Tocantins

Órgão solicitou um relatório à empresa proprietária do veículo, que transportava 23 mil litros de ácido sulfúrico

Divulgação/Governo do Maranhão

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) confirmou na segunda-feira (6) a existência de fissuras no tanque de um dos caminhões que caiu no Rio Tocantins após o desabamento da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, que conectava o Tocantins ao Maranhão. O veículo, pertencente à empresa Pira-Química, transportava 23 mil litros de ácido sulfúrico.

A confirmação veio após mergulhadores identificarem, na sexta-feira (3), duas fissuras no tanque, levantando a possibilidade de vazamento. A suspeita inicial foi apontada pela equipe da Marinha do Brasil, que está atuando na operação de busca e resgate. O Ibama solicitou um relatório oficial à Pira-Química, que deverá ser entregue até esta quinta-feira (9).

Apesar da descoberta, o Ibama informou que “até o momento, os parâmetros avaliados estão dentro da normalidade para água doce. Desde a queda



Mergulhadores trabalham no Rio Tocantins: apesar da descoberta, o Ibama informou que “até o momento, os parâmetros avaliados estão dentro da normalidade para água doce”

da ponte, não foi constatado impacto à fauna local”. As análises da qualidade da água estão sendo realizadas diariamente pela Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico, em conjunto com a Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais do Maranhão.

Além disso, o acompanhamento da emergência ambiental envolve servidores do Centro Nacional de Emergências

Ambientais e Climáticas e das superintendências do Ibama nos estados do Maranhão e Tocantins.

Outros dois caminhões carregados de produtos perigosos também foram arrastados para o fundo do rio. Um deles, da empresa Videira, transportava 40 mil litros de ácido sulfúrico, mas a análise visual feita por mergulhadores indicou que o tanque permanece intacto.

Já o terceiro caminhão, da empresa Suminoto, carregava bombonas de agrotóxicos. O Ibama informou que a sondagem dessa carga será realizada ainda hoje por mergulhadores contratados pela própria empresa.

O Ibama notificou as empresas envolvidas, assim como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), para a apresentação de

Planos de Atendimento à Emergência (PAEs). Esses planos devem incluir análises de riscos para a retirada dos caminhões e das cargas submersas.

Desabamento

A ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira desabou na tarde do dia 22 de dezembro, interrompendo a ligação pela BR-226 entre Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA). Desde então, equipes do Corpo de Bombeiros, empresas privadas e autoridades estão envolvidas nas buscas, utilizando embarcações, helicópteros e viaturas para localizar as três vítimas ainda desaparecidas.

Enquanto isso, o trânsito entre os dois municípios está sendo feito por rotas alternativas: duas opções para veículos leves e três para veículos pesados. O Dnit também planeja estabelecer o fluxo de balsas para carros de passeio, ambulâncias e caminhonetes, sem custos aos usuários. O serviço entrará em operação após o término da operação de busca e resgate.

REGIÃO SUDESTE

ZPE de Uberaba já atrai seis empresas na largada

Novo polo exportador do Sudeste começa a operar com grande adesão e promete expansão com 62 lotes planejados

Divulgação/Prefeitura de Uberaba

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A primeira Zona de Processamento de Exportação (ZPE) das regiões Sul e Sudeste do Brasil já começa a impulsionar o setor empresarial em Uberaba, Minas Gerais. Denominada ZPE Dr. Renato Miranda Caetano Borges, a área foi oficialmente aberta em dezembro, em cerimônia que contou com a presença de autoridades federais, estaduais e municipais. Desde então, seis empresas já solicitaram autorização para iniciar obras de instalação no local.

De acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Inovação de Uberaba, outras companhias

também devem formalizar seus pedidos no início deste ano, enquanto aguardam os últimos trâmites administrativos.

A ZPE de Uberaba oferece, nesta primeira etapa, dez lotes disponíveis, com novas áreas e infraestrutura planejadas para expansão conforme as vagas forem ocupadas. No total, o projeto contempla 62 lotes, distribuídos em três vias principais, com futuras liberações condicionadas a processos de licitação. Para acelerar a ocupação, o município está realizando busca ativa por novos investidores.

Fábio Pucci Martins, secretário-executivo do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), destacou o que entende ser um bom momento para o regime de



A ZPE da cidade mineira oferece, nesta primeira etapa, dez lotes disponíveis, com novas áreas e infraestrutura planejadas para expansão conforme as vagas forem ocupadas

exportação no Brasil, com a aprovação de nove novas empresas para ZPEs em funcionamento, totalizando R\$ 26 bilhões em investimentos esperados.

“Estamos verificando um aumento da atratividade para

os investidores, especialmente com a flexibilização do limite mínimo das exportações para situações de contingência, enquanto se mantém a orientação exportadora das ZPE como princípio basilar, conforme chancelado pela decisão recen-

te do Supremo Tribunal Federal”, afirmou Pucci durante a inauguração.

Empresas instaladas em ZPEs têm acesso a isenções tributárias significativas. Durante a produção voltada para exportação, são suspensos os pagamentos de IPI, PIS/Cofins, Imposto de Importação e Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM). Caso o produto final seja exportado, esses tributos são convertidos em isenção ou alíquota zero.

A aprovação de projetos industriais, no entanto, depende de rigorosos critérios definidos pelo CZPE, que garantem a viabilidade econômica e o alinhamento dos empreendimentos ao objetivo exportador das ZPEs.

INTERNACIONAL

Brics anuncia adesão da Indonésia como membro pleno

Maior economia do Sudeste Asiático se junta ao bloco, que busca ampliar cooperação entre economias emergentes

Reprodução/Governo Federal

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

O Brics, bloco econômico que reúne grandes economias emergentes como Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, anunciou na segunda-feira (6) que a Indonésia será o primeiro país a se tornar membro pleno em 2025. Com mais de 284 milhões de habitantes, o país é a maior economia do Sudeste Asiático e a 10ª maior do mundo em paridade de poder de compra, segundo o Banco Mundial.

“O governo brasileiro saudou o governo indonésio por seu ingresso no Brics. Detentora da maior população e da maior economia do Sudeste Asiático, a Indonésia partilha com os demais membros do grupo o apoio à reforma das instituições



Com mais de 284 milhões de habitantes, a Indonésia é a maior economia do Sudeste Asiático e a 10ª do mundo em paridade de poder de compra, segundo o Banco Mundial

de governança global e contribui positivamente para o aprofundamento da cooperação do Sul Global, temas prioritários para a presidência brasileira do Brics”, afirmou o Ministério das Relações Exteriores em comunicado oficial.

Além da Indonésia, outros nove países estão na expectativa

de ingressar no Brics ao longo deste ano, entre eles Cuba, Bolívia, Malásia e Tailândia, seja como membros plenos ou parceiros estratégicos. O Brasil, que assumiu a presidência rotativa do bloco no dia 1º de janeiro, liderará as discussões até 31 de dezembro de 2025.

A decisão de incluir a Indonésia foi formalizada na cúpula de Joanesburgo, realizada na África do Sul, em agosto de 2023. No entanto, o país só oficializou seu interesse em integrar o grupo após as eleições presidenciais de 2024, consolidando sua candidatura.

“Os países do Brics, por

consenso, aprovaram a entrada da Indonésia no agrupamento, em consonância com os princípios orientadores, critérios e procedimentos da expansão do quadro de membros acordados em Joanesburgo”, destacou o Itamaraty.

Até agora, o Brics já convidou oficialmente 13 países para integrar o grupo, entre eles Nigéria, Turquia, Argélia e Vietnã, que ainda avaliam suas adesões.

A recente expansão do bloco ocorreu em 2024, com a inclusão de cinco novos membros: Irã, Emirados Árabes Unidos, Egito, Etiópia e Arábia Saudita, elevando o número de integrantes para dez. Apesar de a Arábia Saudita ainda não ter assinado formalmente sua adesão, o país tem participado ativamente das reuniões do grupo, indicando seu compromisso com o fórum.

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

De segunda a sexta-feira, às 7 da noite, o telejornal BE News 19 horas traz as principais notícias do setor de Infraestrutura em todo o Brasil e nos principais mercados internacionais.

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube
@tv_benews



www.tvbenews.com.br

REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

OPINIÃO

**ADILSON LUIZ GONÇALVES**

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras

opinião@redebnews.com.br

▶ ESTRATÉGIA

O Porto de Santos precisa parar?

Logo após a promulgação da Lei nº 12.815/2013, que tirou o caráter deliberativo dos conselhos de Autoridade Portuária (CAP), durante um evento, resolvi fazer uma pergunta ao então presidente da Codesp. Iniciei comentando que a nova lei havia frustrado a expectativa de descentralização da administração do Porto de Santos, decorrente de sua notória demonstração de pujança e eficiência durante a vigência da legislação anterior. Ao invés de atender essa expectativa, o Governo Federal havia estabelecido a centralização em Brasília. Concluindo, perguntei o motivo dessa decisão.

A resposta dele foi que Santos estava indo muito bem, mas os demais não estavam seguindo seu ritmo. Daí, foi necessário criar um “freio de arrumação”...

Pois é... Isso confirma a tese de que o Brasil historicamente tem mais freios do que acelerações.

Desde então, venho humildemente estudando e propondo alternativas para o Porto de Santos.

Então, em 06/01/2025, fiquei surpreso ao ler o título do artigo: Santos “precisa parar”! Mais que surpreso, fiquei apreensivo, considerando a relevância do autor no contexto nacional.

Imediatamente, lembrei-me da frase proferida por Figueiredo Ferraz, mencionada pelo autor do artigo, e em que contexto foi dita.

Concordo que o Brasil pode ter mais de um porto concentrador (hub port), mas se o Porto de Santos tem essa condição é por seguir a premissa de que um complexo portuário deve estar pronto para atender à demanda, seja aquaviária ou terrestre. Se as cargas buscam esse complexo portuário, é por ser a melhor opção, por bons ou maus motivos.

Houve um tempo em que, me corrijam se estiver enganado, o Porto de Santos era o único que arrecadava o Adicional de Tarifa Portuária (ATP), criado pela Lei nº 7.700/1988, recurso utilizado pelo então Governo Federal para financiar porto público que se tornou seu concorrente.

Essa cobrança foi um freio ao Porto de Santos, pois, além de deixar de investir no atendimento de suas próprias demandas, ainda teve que aceitar o que não deu certo em outros portos, caso do “Belo Antônio” (os portuários mais antigos devem se lembrar daquela tranqueira).

Esses freios e barreiras criados com a justificativa de promover equilíbrio, desprezando o mérito, ou apenas tirando proveito dele, geralmente provocam atrasos no desenvolvimento do que se quer fomentar. Nesse caso, recuar um passo não assegura o impulso necessário.

Embora entenda a análise feita pelo articulista, creio que Santos não disputa cargas com outros portos. Os operadores portuários são privados e, em muitos casos, verticalizados, ao menos parcialmente. Santos tem terminais arrendados a empresas que o escolheram para promover suas exportações e importações. Isto ocorre porque consideraram o Porto de Santos mais atrativo no cenário atual e futuro.

O desvio de cargas para portos do sul do País é por dificuldades de acesso ao Porto de Santos.

Já existe concorrência dos portos do Arco Norte para a produção do agronegócio acima do paralelo 16° Sul. Também haverá brevemente a opção de corredores bioceânicos, com a

China vivamente interessada. Serão opções para o agronegócio que, apesar de sua representatividade para a economia nacional, exporta commodities de baixo valor agregado, com o Brasil tendo, no geral, pouca representatividade no comércio internacional, normalmente em torno de 1%, menos importante, ainda, quando se trata de produtos industrializados de alto valor agregado.

Por isso, concordo com o articulista quando afirma que Santos precisa focar na operação de contêineres. Isso já vem ocorrendo, mas também há commodities sendo exportadas nos cofres, com intensas reclamações sobretudo dos exportadores de café.

Os governos Federal e Estadual fomentam a reindustrialização/neoindustrialização do Brasil, com foco em exportações, o que é necessário, urgente e tardio. Porém, para que tal ocorra, é necessário que a infraestrutura e a logística comportem essa mudança de paradigma, o que implica investir na matriz de transportes e na criação de polos industriais sustentáveis, preferencialmente próximos a portos e aeroportos.

Nesse sentido, uma nova ligação terrestre específica para carga destinada/oriunda do Porto de Santos não é uma novidade. Em verdade, ela vem com um atraso mínimo de 20 anos!

A criação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) e os compromissos de investimento incluídos nas renovações de concessões ferroviárias tornarão a matriz de transporte do complexo portuário local de melhor eficiência energética, mas não impedirão o crescimento da participação de caminhões, nem solucionarão o problema dos “bactérias” ou da falta de silagem na origem.

As iniciativas de inserção do modo hidroviário de transporte de cargas no escopo do Porto de Santos têm sido frustradas por questões ambientais, ignorando que, por sua eficiência energética, os impactos negativos que causaria seriam largamente compensados pela redução de emissões de poluentes geradas e ocupação de rodovias por caminhões.

A pista descendente da Via Anchieta, uma estrada construída em meados do século XX, é o único acesso de cargas ao Porto de Santos, também compartilhado com outros veículos, o que agrega riscos de acidentes. É notório o caos existente em épocas de férias e feriados prolongados.

Para complicar um pouco mais, por suas características geométricas, certos veículos sofrem restrições de tráfego. Veículos longos têm horários de circulação restritos, isso depois de muitas negociações entre a concessionária e os transportadores. Cargas de projeto oriundas do interior do Estado, além de circularem em horários específicos, transitam em veículos lentos, demorando dias para chegar ao Porto.

Um novo acesso ferroviário também é necessário, pois os dois atualmente existentes também têm limitações de expansão de capacidade. A linha de simples aderência operada pela Rumo, por exemplo, possui túneis tombados pelo patrimônio histórico, o que impede sua adaptação para a operação de contêineres remontados (double deck).

A acessibilidade terrestre, salvo engano, é o principal motivo pelo qual as cargas precisam ser desviadas para outros destinos. Porém, ainda concordando com o autor, é preciso agregar valor às cargas exportadas pelo Porto de Santos. Não à toa propus ao MPor e à Infra S.A., em 2024, que o PNL 2050 também incluía estudo da vocação industrial próxima a portos e aeroportos brasileiros, com ênfase na criação de Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs), tema que estudo desde ▶

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 8

A RESPOSTA DELE FOI QUE SANTOS ESTAVA INDO MUITO BEM, MAS OS DEMAIS NÃO ESTAVAM SEGUINDO SEU RITMO. DAÍ, FOI NECESSÁRIO CRIAR UM “FREIO DE ARRUMAÇÃO”... POIS É... ISSO CONFIRMA A TESE DE QUE O BRASIL HISTORICAMENTE TEM MAIS FREIOS DO QUE ACELERAÇÕES

2017. Esse estudo, encaminhado ao MDIC, via Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), permitiria a elaboração de Chamamentos Públicos, agilizando e otimizando processos. É um absurdo termos tão poucas ZPEs no Brasil, quando a China tem mais de 2.500 Zonas Econômicas Especiais (ZEEs), a maioria próximas a portos. Isso reduzirá custos logísticos para produtos de exportação, embora não prescindir de acessos terrestres para escoar importações e produtos destinados ao mercado interno, nos termos do regime específico.

A cidade de Santos está apta a sediar uma ZPE desde 2017, tendo sua área continental como local ideal, que pode ser ampliado para outros municípios da região, considerando a distância máxima de 30 km entre áreas.

A revisão do PDZ do Porto de Santos considerará esse potencial.

Quando à expansão do Porto de Santos, há espaço, sim, o que é demonstrado pela proposta de sua nova poligonal.

E quanto à acessibilidade aquaviária?

Bem, já está prevista a ampliação da profundidade do canal de navegação do Porto de Santos para -17 m, mas há possibilidade de chegar a -20 m. A questão é técnica e econômica, dependente da análise de cenários.

Em tese, isso permitirá o acesso de navios de até 400 m de LOA (length overall). No entanto, a conformação do canal de navegação, com sua largura e curvas, exige navegação assistida mais elaborada. Os práticos de Santos já afirmaram que são capazes de exercer suas funções mesmo em condições extremas.

É fato que houve dois acidentes de monta recentemente, mas ambos ocorreram em situações que poderiam gerar danos em qualquer outro porto: pane de motor e rajadas de vento em navio de elevada superfície veélica.

Todo porto tem suas especificidades operacionais, e Santos está muito bem instrumentado para prevenir ou mitigar ocorrências. Considerando a quantidade de operações de atracação/detracação realizadas nesse complexo, ele apresenta menos ocorrências do que outros portos brasileiros.

Não há como negar que os danos causados pelos dois acidentes afetaram o sistema de balsas, serviço atualmente imprescindível no âmbito da mobilidade interurbana.

A construção do túnel subaquático que ligará Santos a Guarujá, cuja licitação ocorrerá em 2025, reduzirá a demanda pelo serviço de balsas, melhorando a segurança no canal de navegação. Vale lembrar que essa obra é esperada há quase 100 anos!

Acessibilidade terrestre... Acessibilidade aquaviária... ZPE... Expansão portuária...

Há projetos e planos em todos esses âmbitos para o Porto de Santos, que tem potencial para muito mais, haja vista os recordes superados a cada ano. As soluções são urgentes, pois de nada adianta ampliar a capacidade operacional do complexo se os acessos não corresponderem e os investimentos não forem estimulados.

Criar novos portos, públicos ou privados, ou tornar concentradores alguns dos existentes são alternativas válidas. No entanto, qual seria o custo para sua viabilização, inclusive quanto aos acessos terrestres necessários? Considerando o histórico recente, isso levaria anos, talvez décadas. E se é para investir neles, por que não fazê-lo para otimizar os que já apresentam essa demanda, com a certeza da atratividade de cargas?

Em planejamento estratégico, o investimento sempre deve estar adiante da demanda. É assim nas principais economias do mundo, lembrando que cerca de 90% do comércio internacional ocorre por meios aquaviários.

Aí entra o principal “freio” ao desenvolvimento efetivamente sustentado do Brasil: seu arcabouço legal!

As legislações ambiental e de licitações têm prejudicado, por vezes inviabilizado, a implantação de empreendimentos que gerariam milhares de empregos e tributos, diretos e indiretos. Expressões como “litigância predatória” tornaram-se corriqueiras, e a interpretação de leis traz incertezas e judicializações.

De nada adiantará fazer planos, prever verbas e atrair investidores internos e externos enquanto houver tal instabilidade jurídica. Isso pode ser do interesse de alguns, mas não é do País!

É preciso revisar nosso arcabouço legal, para torná-lo mais objetivo e ágil, de maneira a criar efetivas condições para o pleno desenvolvimento sustentado do Brasil. Para tanto, é fundamental que os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário atuem em nome dos interesses estratégicos do País. Que ao menos haja um pacto pelo desenvolvimento sustentado, como já sugeri em textos anteriores.

Santos “precisa parar”?

Sei que a intenção do articulista não foi radical, tanto que colocou o precisa parar entre aspas, e suas considerações propuseram alternativas para que tal não ocorra.

De fato, também concordo que mais importante do que ampliar a tonelagem movimentada - o que não deixa de ser um indicador relevante - é aumentar o valor por tonelada. Isso implica na criação de ZPEs próximas a portos e aeroportos, associadas a iniciativas de P & D, com ênfase na formação de quadros, produção científica e de patentes. Esse é um bom exemplo que podemos copiar da experiência bem-sucedida dos chineses.

Além disso, operações com contêineres são bem menos afetadas por questões climáticas do que os granéis do agronegócio. Considerando as características do Estado de São Paulo, a necessidade de redução da dependência de importação de produtos industrializados, que ficou patente durante a pandemia do Covid-19; e os cenários de mudança do clima para as próximas décadas, essa diversificação da carteira de exportação dos portos brasileiros é vital!

Agora, imaginem se algum nativo de outros países dissesse: Rotterdam precisa parar! Antuérpia precisa parar! Hamburgo precisa parar! Xangai precisa parar! Los Angeles precisa parar!

Parar não é uma opção, pois muitos portos que pararam hoje nem mais existem, e as cidades e regiões que os sediavam entraram em decadência. Muitos dos que são contra a presença de portos, propondo até sua expulsão, substituindo seus empregos por atividades que consideram ambientalmente mais adequadas, ignoram o impacto dramático que isso terá na sustentabilidade social e econômica das cidades. Não é uma percepção pessoal, mas uma manifestação ocorrida durante a 19ª Conferência Internacional da AIVP, ocorrida em novembro de 2024, em Lisboa.

Assim, não se trata de buscar progresso de forma desenfreada, mas tampouco é racional discursar em nome do desenvolvimento sustentado quando se vive eternamente com “o freio de mão puxado”. Soluções extremadas sempre resultaram em novos problemas, às vezes piores; e boas intenções podem gerar tensões sociais de difícil controle.

No caso dos portos, vale muito a expressão “nem tanto ao mar, nem tanto à terra”, pois é preciso pensar em equilíbrio.

O importante é assegurar que cada porto desenvolva plenamente seus potenciais, sendo público ou privado, o que implica no arcabouço legal garantir que isso ocorra de forma ambiental, social e econômica equilibrada, sem radicalismos proselitismos ideológicos inconsequentes, ou interesses corporativos predatórios.