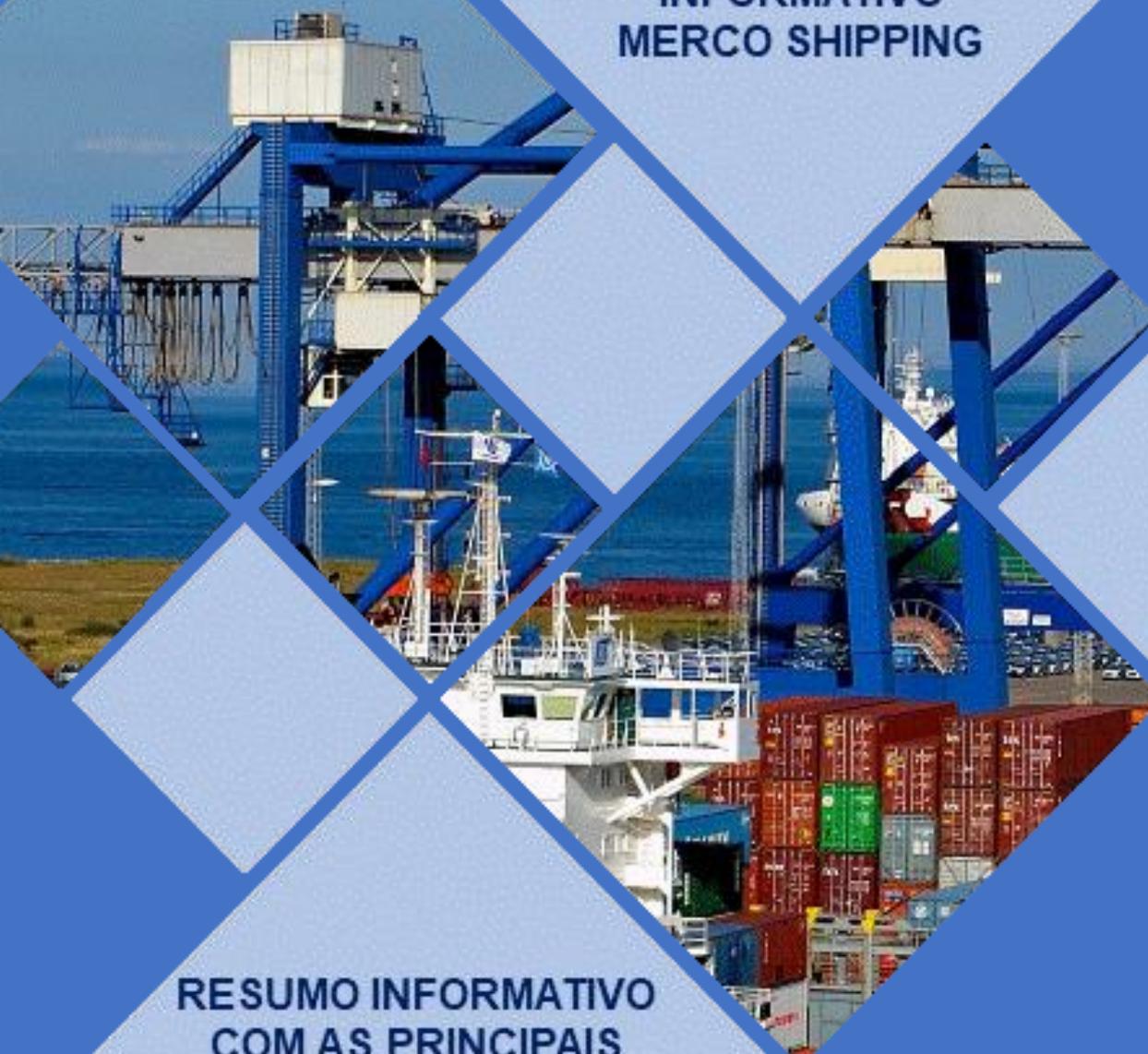


# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 065/2025  
Data: 26/05/2025



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
MISSÃO PORTO & MAR DESEMBARCA NOS ESTADOS UNIDOS COM AGENDA REPLETA DE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE ....	4
LEI DOS PORTOS: SETOR PRIVADO QUER LONGOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO E MENOS BUROCRACIA .....	5
PRESIDENTE DA CÂMARA ANUNCIA COMISSÃO ESPECIAL PARA REVISAR LEI DOS PORTOS .....	8
PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES E SE DESTACA NO BRASIL .....	9
REGIÃO NORTE DO BRASIL AMPLIA VOLUME DE CARGAS ACIMA DA MÉDIA NACIONAL; VEJA OS NÚMEROS .....	10
TRABALHADORES PORTUÁRIOS PEDEM MODIFICAÇÕES EM PROJETO DE LEI; VEJA OS PEDIDOS .....	11
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>13</b>
BLAU DÁ MAIS UM PASSO PARA SE INSTALAR EM SUAPE .....	13
ATIAIA RENOVÁVEIS INGRESSA NO VAREJO DE OLHO NOS PEQUENOS CLIENTES .....	13
CEARÁ TENTA DESTRAVAR BARREIRAS PARA AVANÇAR NA ECONOMIA DIGITAL .....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>16</b>
AEROPORTO DE MOSSORÓ ENTRA EM NOVA FASE DE OBRAS COM INVESTIMENTOS DE QUASE R\$ 70 MILHÕES .....	16
PRÊMIO AVIAÇÃO + BRASIL CHEGA À 10ª EDIÇÃO E CELEBRA AVANÇOS NO SETOR AEROMARÍTIMO .....	17
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>18</b>
EDITORIAL – A COMISSÃO ESPECIAL DO PL 733 .....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS .....	19
<i>STS10: Antaq conclui análise 1</i> .....	19
<i>STS10: Antaq conclui análise 2</i> .....	19
<i>STS10: Antaq conclui análise 3</i> .....	19
<i>STS10: Antaq conclui análise 4</i> .....	19
<i>STS10: Antaq conclui análise 5</i> .....	19
NACIONAL - HUGO MOTTA ANUNCIA CRIAÇÃO DE COMISSÃO PARA DEBATER NOVA LEI DOS PORTOS .....	20
NACIONAL – SANTOS BRASIL ABRE INSCRIÇÕES PARA PROJETOS MUNICIPAIS .....	21
REGIÃO SUDESTE- COM INVESTIMENTO DE R\$ 4,3 BILHÕES, ZPE DE UBERABA TERÁ FÁBRICA DE FERTILIZANTES .....	21
REGIÃO SUDESTE - COMPLEXO DE VILA VELHA GANHA NOVO BERÇO PARA OPERAÇÕES DE COMBUSTÍVEIS .....	22
REGIÃO SUDESTE - CUBATÃO VAI SEDIAR SEMANA DA INDÚSTRIA 2025 .....	23
REGIÃO SUDESTE - APS VAI SEDIAR FÓRUM PARA INCENTIVO À RECICLAGEM .....	24
REGIÃO SUDESTE - INFRAERO ABRE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE HANGARES NO AEROPORTO DE IPATINGA .....	25
REGIÃO SUDESTE - EM VISITA AO PORTO DO RIO, COMITIVA CHINESA AVALIA FUTURAS OPERAÇÕES .....	26
REGIÃO SUL - CONCESSIONÁRIAS ASSUMEM RODOVIAS NO PR; PEDÁGIOS COMEÇAM NO 2º SEMESTRE .....	26
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O FUTURO DO MUNDO DO TRABALHO É POSITIVO OU NÃO? .....	28
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SÍNDROME DE VIA BAHIA .....	30
<b>BAHIA ECONÔMICA - BA</b> .....	<b>31</b>
OFERTA DE COMPRA DA BRASKEM É BEM RECEBIDA E PETROBRAS TEM INTERESSE; VEJA TERMOS .....	31
GOVERNO DO ESTADO PLANEJA EXTENSÃO DO VLT COM TRECHO COMÉRCIO-CALÇADA .....	32
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>33</b>
PRESIDENTE DA CÂMARA REBATE HADDAD E DIZ QUE EXECUTIVO 'NÃO PODE GASTAR SEM FREIO E DEPOIS PASSAR O VOLANTE AO CONGRESSO' .....	33
FAZENDA DECIDIRÁ COMO COMPENSAR ARRECADAÇÃO PERDIDA COM RECUO NO IOF ATÉ O FIM DA SEMANA, DIZ HADDAD .....	34
'SE O PETRÓLEO CAIR MAIS, VAMOS REDUZIR OS PREÇOS DA GASOLINA E DO DIESEL', DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS .....	35
APESAR DA INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA E DAS TENSÕES COMERCIAIS, A TRANSIÇÃO VERDE PARECE CADA VEZ MAIS INEVITÁVEL, DIZ ESPECIALISTA .....	37
HUGO MOTTA DIZ QUE VAI DISCUTIR COM LÍDERES DA CÂMARA PEDIDO PARA DERRUBAR AUMENTO NO IOF .....	43
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>43</b>
SETOR PRIVADO SE UNE PARA TENTAR BARRAR NO CONGRESSO AUMENTO DO IOF .....	44
SECRETÁRIO DA RECEITA LEVA DADOS DE RENÚNCIAS FISCAIS A SENADOR; AGRO E ZONA FRANCA SOMAM R\$ 200 BI .....	45
BRASKEM TEM QUESTÃO QUE PRECISA RESOLVER E SOLUÇÃO TERÁ APOIO DA PETROBRAS, DIZ CEO DA ESTATAL .....	46
LULA DEVE EQUILIBRAR APROXIMAÇÃO COM CHINA PARA NÃO SER VISTA COMO ANTAGONISMO AOS EUA, DIZ AZEVEDO .....	47
HADDAD DIZ QUE DECISÃO SOBRE COMO COMPENSAR PERDA NO IOF SERÁ TOMADA ATÉ O FIM DA SEMANA .....	51
<b>VALOR ECONÔMICO (SP)</b> .....	<b>53</b>
GARGALOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO DA EUROPA SOAM SINAL DE ALERTA NOS EUA E ÁSIA .....	53



HÁ SALVAÇÃO PARA A INDÚSTRIA BRASILEIRA? .....	55
AEROPORTO DE PORTO ALEGRE RETOMA FLUXO, MAS ÁREA É VULNERÁVEL A CHEIAS UM ANO APÓS TRAGÉDIA .....	57
CMA PEDE REGISTRO DE AQUISIÇÃO DE AÇÕES PARA DESLISTAGEM DA SANTOS BRASIL DA B3 .....	59
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS .....</b>	<b>60</b>
TEG RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS .....	60
MOVECTA REFORÇA OPERAÇÕES ENTRE TERMINAIS DE SANTOS E GUARUJÁ .....	60
PORTOS DA BAHIA RECEBERÃO R\$ 1,5 BILHÃO EM INVESTIMENTOS DO PAC .....	61
ANP COLABORA COM MARINHA EM PROJETO PARA AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA .....	61
TCP DESTACA LIDERANÇA NO SUL E 2º LUGAR NACIONAL EM MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES .....	62
5º CICLO DA OFERTA PERMANENTE INCLUI BLOCOS NA FOZ DO AMAZONAS E BACIA DE SANTOS .....	62
FPSO 'ALEXANDRE DE GUSMÃO' INICIA PRODUÇÃO NO CAMPO DE MERO .....	63
SUAPE APRESENTARÁ OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTO NO ORIENTE MÉDIO .....	63
DADOS ATUAIS INDICAM ESTIAGEM MENOS SEVERA NO NORTE EM 2025, AVALIA LOG-IN .....	64
TRANSPETRO LANÇA EDITAL PARA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS NAVAIS .....	64
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL AMPLIA MOVIMENTAÇÃO EM 6% .....	65
COMITIVA CHINESA VISITA PORTO DO RIO PARA AVALIAR POTENCIAL LOGÍSTICO .....	66
MPOR ESTRUTURA POLÍTICA DE SUSTENTABILIDADE PARA SETOR AQUAVIÁRIO .....	66
<b>MERCOSHIPPIING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>67</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPIING.COM">MERCOSHIPPIING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	67



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### MISSÃO PORTO & MAR DESEMBARCA NOS ESTADOS UNIDOS COM AGENDA REPLETA DE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

Comitiva liderada pelo Grupo Tribuna inicia nesta terça (27) uma jornada por Seattle, Everett, São Francisco e Oakland para conhecer empresas e portos referências em inovação, tecnologia e eficiência logística

**Por Alexandre Lopes, enviado aos Estados Unidos 26 de maio de 2025**



**Porto de Seattle está entre os dez maiores dos Estados Unidos e será conhecido pela comitiva do Grupo Tribuna na programação desta terça (27) (AdobeStock)**

Depois do sucesso e das excelentes impressões deixadas pelas visitas a portos e empresas da Holanda em 2022, de Israel em 2023 e da Coreia do Sul no ano passado, a Missão Internacional Porto & Mar, promovida pelo Grupo Tribuna, desembarca nos Estados Unidos neste final de

semana com grande expectativa.

Com um roteiro estratégico e repleto de inovação, a comitiva reúne autoridades, empresários e especialistas do setor portuário e de tecnologia brasileiro em uma intensa agenda por Seattle e São Francisco.

A programação terá início terça-feira, se estenderá até sexta-feira e apresentará o que há de mais moderno e inovador em logística portuária, tecnologia, sustentabilidade e inteligência artificial, com visitas técnicas a algumas das maiores referências globais nestas áreas.

“A nossa expectativa é conhecer as inovações tecnológicas que os Estados Unidos, país mais desenvolvido do mundo, criam e adotam. Assim, poderemos trazê-las para a Baixada Santista, em prol da conexão Porto-Cidade”, destacou o diretor-presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini.



“O Vale do Silício é o ícone da tecnologia e o Grupo Tribuna está focado nesse tema. Nos últimos anos, fomos para Holanda, Israel e Coreia do Sul. Em comum, são polos de tecnologia. Agora, estaremos onde tudo é desenvolvido”, pontuou o diretor-presidente de A Tribuna, Marcos Clemente Santini.

**Agenda deste ano se diferencia pela atenção à tecnologia, com uma imersão no Vale do Silício (Adobe Stock)**

A jornada começa em Seattle, na costa oeste norte-americana, conhecida pela excelência em gestão portuária e inovação tecnológica. Na terça-feira, a delegação visitará o Fishermen’s Terminal, o conhecido terminal pesqueiro de Seattle, e conhecerá toda a estrutura do porto local, que está entre os dez maiores dos EUA.

No segundo dia, ainda em Seattle, a comitiva viverá uma imersão tecnológica na sede mundial da Microsoft Corporation, gigante global em inovação, durante a manhã de quarta-feira. A agenda segue à tarde no Porto de Everett, referência em cargas de grandes dimensões e sustentabilidade, além de ser especializado em embarques a granel e reconhecido pelo suporte oferecido às operações do setor aeroespacial.

Nos últimos dois dias, a delegação estará na região da Baía de São Francisco, conhecida mundialmente como o coração do Vale do Silício. Na quinta-feira, o grupo visitará o importante Porto de Oakland, que vem impressionando pelo crescimento contínuo na movimentação de cargas e avanços ambientais. Ainda na Califórnia, no mesmo dia, estão programadas visitas à empresa Skyfront, líder em drones para operações logísticas avançadas, e à sede da Autodesk Corporation, reconhecida globalmente em softwares de design e engenharia.



### ***Golden Gate é um símbolo de São Francisco (Adobe Stock)***

Silício e uma das instituições de ensino mais prestigiadas do mundo.

Na sexta-feira, os participantes conhecerão ícones da tecnologia mundial como a Cadence Design Systems, que desenvolve inteligência artificial para semicondutores, o inovador Apple Park Visitor Center e o espaço de experiências do Google em Mountain View. O dia também reserva uma visita à Universidade Stanford, considerada um berço do sucesso das empresas que atuam no Vale do

“Os participantes podem esperar uma agenda muito rica, com conteúdo técnico. Certamente, a gente terá acesso a conhecimento, boas práticas, inovação, sustentabilidade e tecnologia nessa viagem aos Estados Unidos”, destacou o diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono.

***Além de todo o trabalho feito, o que nos motiva é o engajamento de todos os empresários e autoridades em adquirir conhecimento por meio de uma missão que traz muito conteúdo técnico”, comentou o consultor para Assuntos Portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues (Divulgação)***

Em conversas com alguns membros da comitiva, é nítida a expectativa geral quanto à agenda construída. Além de todo o trabalho feito, o que nos motiva é o engajamento de todos os empresários e autoridades em adquirir conhecimento por meio de uma missão que traz muito conteúdo técnico”, comentou o consultor para Assuntos Portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

***Fonte: A Tribuna Digital - SP***  
***Data: 26/05/2025***

## **LEI DOS PORTOS: SETOR PRIVADO QUER LONGOS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO E MENOS BUROCRACIA**

Objetivo é que a revisão do arcabouço legal possa atrair novos investimentos  
***Por Bárbara Farias 25 de maio de 2025***

Estender os contratos de arrendamento por até 70 anos, reinvestir no terminal sem burocracia e contar com um canal de navegação com 17 metros de profundidade para receber navios maiores, eliminando filas de espera e prejuízos, são pleitos que o setor produtivo espera que sejam consolidados no novo arcabouço legal do sistema portuário nacional.

**Os participantes discutiram pontos que precisam ser atualizados para que os portos públicos e privados do Brasil tenham as mesmas condições de competitividade que os complexos de outros países no comércio mundial (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)**



A revisão da Lei dos Portos (12.815/2013) foi debatida no Summit Portos, promovido pelo Grupo Tribuna, na quarta-feira, em Brasília. A atualização da legislação está no Projeto de Lei (PL) 733/2025, que tramita na Câmara dos Deputados. Os participantes discutiram pontos que precisam ser atualizados para que os portos públicos e privados do Brasil tenham as mesmas condições de

competitividade que os de outros países.



**Jesualdo ressalta prazos longos (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)**

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, afirmou que, aprovando a lei, haverá a possibilidade para que o poder concedente estenda o contrato até os 70 anos. “Com mais tempo para investir, a gente colhe mais frutos. Os terminais atuais que podem expandir fariam isso mais rápido, mas precisa de prazo”.

Segundo ele, isso evitaria mais processos licitatórios e, conseqüentemente, mais morosidade em investimentos. “O investimento mais rápido é aquele que aumenta a capacidade produtiva atual, ao invés de ter novas licitações. Leva-se em torno de três, a cinco anos para construir um terminal”.



**Stupello destaca ajustes no setor (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)**

Com a mesma visão, o diretor de Operações Portuárias da Santos Brasil, Bruno Stupello, comentou que a legislação atual faz com que qualquer alteração no contrato para investimento adicional precise passar por um rito burocrático muito longo.

“São várias fases de avaliação de qualquer investimento simples, que não estava previsto. Com esse PL, há um ajuste na avaliação desses investimentos, podendo dar celeridade a qualquer substituição ou alteração que exista ao longo do prazo de contrato, porque o mercado muda, a tecnologia muda. Isso facilitaria, porque as empresas poderiam se adaptar mais rapidamente ao mercado, ofertando mais capacidade com melhor qualidade”.



**Sammarco prevê flexibilidade (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)**

### Sem burocracia

O advogado Marcelo Sammarco, especialista em Direito Marítimo, Portuário e Regulatório afirmou que a desburocratização é o objetivo principal do PL 733/2025. “A proposta de revisão do arcabouço legal é criar um ambiente de segurança jurídica mais confortável aos investidores, para alavancar esses investimentos privados no nosso segmento”, explicou. “A revisão permitirá ao arrendatário ter maior flexibilidade para realizar novos investimentos”.

O PL versa ainda sobre a descentralização de competências do Governo Federal. “Era um pleito do mercado, visando redução da burocracia e uma maior autonomia das autoridades portuárias nos portos públicos, para fazer a gestão de acordo com as realidades locais”, ponderou Sammarco.



### ***Povia quer mudar competências (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)***

O diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia, também destacou que a mudança das competências do Ministério de Portos e Aeroportos, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e das autoridades portuárias é fundamental. “O fortalecimento dos conselhos de autoridades portuárias é importante, assim como a simplificação do modelo de precificação de arrendamentos portuários”.

Povia também defendeu uma mudança nas liberações de licenciamentos ambientais. “A ideia é termos o porto inteiro licenciado, não é? Você licencia o porto, não só o que existe hoje, mas o que está planejado também”.

### **Descentralização de competências está prevista**



Um dos pilares do Projeto de Lei 733/2025 é a descentralização de competências do Ministério de Portos e Aeroportos. O setor privado defende a divisão de atribuições para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e para as Autoridades Portuárias, a fim de dar rapidez a arrendamentos de áreas, mas quer um debate mais profundo sobre o tema.

### ***Vasconcelos propõe reflexão (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)***

O CEO da ASV Infra Partners Consultoria e Infraestrutura, Adalberto Santos de Vasconcelos, acha que é preciso refletir melhor “se vale a pena fazer essa descentralização total ou a descentralização por meio dos contratos de gestão para as autoridades portuárias que tenham capacidade”.



### ***Autonomia local, pede Morel (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)***

#### **Benefícios**

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel, avalia que a Autoridade Portuária deve ter mais autonomia para agilizar, inclusive, a dragagem do canal do Porto. “A gente vê essa descentralização como um tripé: a descentralização da gestão, um Conselho de Autoridade Portuária (CAP) forte e um contrato de gestão. Dando, então, diretrizes e

parâmetros para o gestor, como, por exemplo, com o objetivo de fazer uma dragagem. A gente acredita que o processo vai ser muito mais simplificado e vai acontecer em um prazo muito mais curto”.

Morel disse que o Porto de Santos está devendo uma profundidade de 17 metros. “A gente está perdendo dinheiro diariamente com esse calado de 13, 14 metros, e essa é uma questão que tem que ser resolvida, porque a sociedade é que está pagando essa conta”.

### ***Heron: PL não contempla cargas (Samuel Andrade/Especial para A Tribuna)***



### **Cecafé cobra regras para cargas no texto**

O diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron, classificou o Projeto de Lei (PL) 733/2025 como um grande avanço, mas afirmou que ele não traz regras específicas referente às cargas.

“O que gera recorde no porto e nos terminais é a carga e ela não está sendo contemplada da forma adequada no PL, porque quando você propõe suprimir a garantia e colocar estímulo, é muito subjetivo. Você não tem a garantia realmente que vai ter um serviço adequado e um preço

módico para que o comércio exterior brasileiro continue sendo competitivo”.

Heron disse que as cargas, sejam de importação ou exportação, devem ter “condições adequadas de seguir com o seu fluxo sem esses prejuízos que nós estamos vendo nos setores distribuidores de café”.

Ele apontou que o setor deixou de embarcar, até o mês de abril, cerca de 2,2 mil contêineres. Eles ficaram parados nos portos e geraram um custo de armazenagem adicional, acumulado de junho do ano passado até agora, de R\$ 77 milhões, afirma. “É um prejuízo. Somente o mês de abril representou R\$ 6 milhões por conta dessas despesas”.

Ele comentou que o PL, porém, traz benefícios como a Câmara de Mediação, que torna o processo de resolução de problema muito mais rápido. “Hoje, os nossos processos de disputa junto às contestações de cobranças demoram mais de 100 dias”, destacou Eduardo Heron.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 26/05/2025*

## **PRESIDENTE DA CÂMARA ANUNCIA COMISSÃO ESPECIAL PARA REVISAR LEI DOS PORTOS**

Hugo Motta publicou a iniciativa na tarde deste sábado (24), nas redes sociais

**Por Maurício Martins 24 de maio de 2025**



**(TON MOLINA/FOTOARENA/ESTADÃO CONTEÚDO)**

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), anunciou, na tarde deste sábado (24), nas redes sociais, a criação de uma comissão especial para discutir o Projeto de Lei (PL) 733/ 2025 que propõe a revisão da Lei dos Portos (12.815/2013), com o objetivo de modernizar o setor. Segundo o anúncio, o deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB) será o presidente da comissão e o deputado Arthur Maia (União-BA) ficará como relator.

Motta escreveu ainda que “o foco dessa comissão é trabalhar um texto que incentive o crescimento e desenvolvimento desse setor que é fundamental para a economia brasileira”. Na última quinta-feira (22), A Tribuna havia antecipado que o presidente da Casa chegou a um acordo com parlamentares e deveria instalar nos próximos dias a comissão especial para a atualização do Marco Legal dos Portos.



(Reprodução/X)

Na ocasião, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB) confirmou que já havia decisão política nesse sentido. O projeto enfrenta resistência do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por tirar competências da pasta, e de trabalhadores portuários, por mudar a forma de contratação de mão de obra.

No dia 23 do mês passado, Motta havia autorizado a criação da comissão especial, mas voltou atrás na mesma data e reverteu a decisão sem dizer o motivo. Agora, o presidente da Câmara precisa fazer o despacho oficial de instalação do grupo, o que deve acontecer na segunda-feira (26).

A comissão especial será responsável pelo andamento do processo, dando maior agilidade para a possível votação ainda este ano. Pelo tramite normal, a proposta passaria por cinco comissões da Câmara e poderia demorar anos para ser votada.

O projeto foi apresentado este ano com base no anteprojeto elaborado pela Comissão de Juristas para a Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) e entregue na Câmara dos Deputados no ano passado.

Fonte: A Tribuna Digital - SP  
Data: 26/05/2025

## PORTO DE SANTOS BATE NOVO RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES E SE DESTACA NO BRASIL

É o quarto mês seguido que o complexo portuário santista atinge recorde no ano  
Por [ATribuna.com.br](#) 24 de maio de 2025



**Acumulado é de 1,8 milhão de TEU no ano, 5,6% maior em comparação ao mesmo período de 2024 (Carlos Nogueira/AT)**

A movimentação de contêineres no Porto de Santos cresceu em abril e bateu recorde pelo quarto mês consecutivo em 2025. Em abril, foram movimentados 459,7 mil TEU (unidade de medida padrão para contêineres). O aumento é de 2% em relação ao mesmo período no ano passado. O movimento acumulado no ano chegou a 1,8 milhão de TEU, resultado também recorde para o 1º quadrimestre, um

avanço de 5,6% em comparação aos primeiros quatro meses de 2024.

### Cargas

No total de cargas do mês, houve um aumento de 0,7%, com o registro de 14,8 milhões de toneladas (contra 14,7 milhões em abril de 2023). O complexo soja (grãos e farelo) foi novamente o destaque,

com 5,9 milhões de toneladas de soja embarcadas, um crescimento de 1,3% em relação a abril do ano passado.

A celulose foi outro produto com números significativos, com 874 mil toneladas (+3,9%). No setor de combustíveis, o destaque foi o óleo diesel e o gasóleo, com 196,7 mil toneladas, um aumento de 49,4%.

Em relação aos desembarques, o Porto de Santos teve crescimento de 4,3% em abril, pulando de 3,4 milhões de toneladas no mesmo mês do ano passado para 3,6 milhões de toneladas este ano.

### Balanço

O total de cargas movimentadas no Porto de Santos nos primeiros quatro meses do ano recuou 2,4%, com o total de 55,6 milhões de toneladas. O resultado foi impactado pela queda de 40,9% no movimento de açúcar (de 7,2 milhões para 4,3 milhões de toneladas).

Deve-se levar em conta que, em 2024, o açúcar registrou aumento de quase 80% em relação a 2023. Ainda assim, o resultado deste ano para aquela carga é cerca de 25% maior, se comparados abril de 2025 e abril de 2023. Nesse cenário, o total de embarques teve uma ligeira queda em relação a abril de 2024 (-0,4%), com 11,1 milhões de toneladas.

No acumulado de 2025, os embarques totalizam 40,9 milhões de toneladas, uma redução de 3,6%. Nos desembarques, houve aumento de 1,1% em relação ao período janeiro-abril do ano passado, com 14,8 milhões de toneladas.

### Comércio exterior

A participação acumulada de Santos na corrente comercial brasileira apresentou aumento em abril, chegando a 29,6%. No mesmo período em 2024, eram 29,1%.

A China segue como o principal parceiro comercial, representando 28,7% das transações feitas no Porto de Santos. O Estado de São Paulo é a principal origem das operações no cais santista, com participação de 51,1%.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 26/05/2025*

## REGIÃO NORTE DO BRASIL AMPLIA VOLUME DE CARGAS ACIMA DA MÉDIA NACIONAL; VEJA OS NÚMEROS

Informação é do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)

***ATribuna.com.br 24 de maio de 2025***



### ***Crescimento na movimentação nos portos do Pará foi expressivo nas cargas gerais e nos grânéis sólidos (Ministério dos Portos e Aeroportos/Divulgação)***

Os portos no Norte do País impulsionaram o crescimento na movimentação de cargas nos terminais públicos brasileiros. No mês de março, a movimentação portuária na região registrou um avanço de quase 7% em relação ao mesmo período do ano passado. A informação é do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O destaque foi o aumento nas cargas gerais, que ultrapassaram 200% de crescimento, especialmente pela exportação de soja, com mais de 2 milhões de toneladas movimentadas.

No Amapá, o desempenho portuário registrou um salto de 47,33% nas movimentações em março deste ano, em comparação com o mesmo período do ano passado. O principal impulsionador desse resultado foram os graneis sólidos, que representaram 51,34% do total movimentado. O Porto de Santana foi o maior responsável pelo bom desempenho do estado.

Já no estado do Pará, o crescimento foi de 2,76%, impulsionado principalmente pelas cargas gerais, que registraram um expressivo aumento de 271,32%. Os portos de Santarém e Vila do Conde foram os protagonistas desse avanço. Santarém movimentou 1,7 milhão de toneladas, enquanto Vila do Conde somou 1,4 milhão de toneladas.

### Tendência

Segundo o MPor, os números refletem o fortalecimento da logística e da infraestrutura portuária na região Norte, que tem desempenhado um papel cada vez mais relevante no escoamento da produção agrícola brasileira, especialmente da safra de grãos. “A tendência é que esses portos ganhem ainda mais protagonismo nos próximos anos, acompanhando o crescimento das exportações e o aumento da competitividade logística do País”, afirma a pasta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/05/2025

## TRABALHADORES PORTUÁRIOS PEDEM MODIFICAÇÕES EM PROJETO DE LEI; VEJA OS PEDIDOS

Sindicatos que representam os profissionais alertam para ameaça à negociação coletiva com o atual texto

**Por Maurício Martins 24 de maio de 2025**



**Proposta que muda o marco legal dos portos está parada na Câmara dos Deputados por falta de consenso (Vanessa Rodrigues/AT)**

A necessidade de modernização do setor portuário brasileiro é consenso entre autoridades, trabalhadores e empresários da área. No entanto, os sindicatos que representam os portuários estão preocupados com o enfraquecimento da negociação coletiva caso o Projeto de Lei (PL) 733/2025 — que tramita na Câmara dos Deputados para atualizar o marco legal dos portos — seja aprovado como está.

A proposta, dizem, ampliaria o poder do setor patronal.

O tema foi discutido no Summit Portos, promovido pelo Grupo Tribuna na última quarta-feira, em Brasília. O debate evidenciou a preocupação com a possível desarticulação dos sindicatos.

O presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, afirmou que o PL repete erros do passado e ignora a cultura de negociação consolidada no setor portuário brasileiro. “As três federações de trabalhadores estão em um processo de diálogo com a federação patronal, tentando ajustar esses itens sobre o capítulo do trabalho”, explicou.

Ele também criticou a proposta de que a certificação da capacitação dos trabalhadores portuários fique a cargo do sistema Sest-Senat, como previsto no projeto. “Defendemos que a certificação do trabalhador seja feita pelo Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo)”, completou.

O presidente do Sindicato dos Conferentes de Carga e Descarga do Porto de Santos, Marco Sanches, também demonstrou preocupação. Segundo ele, é preciso preparar os trabalhadores para os desafios tecnológicos. “O empresariado não se importou em nos requalificar. Há dez anos, nós

(do sindicato) formamos 200 conferentes, que cedemos aos terminais. Aprendemos a evoluir e nunca deixamos de lado a tecnologia”, destacou.



Pereira: PL ignora a negociação



Sanches defende capacitação



Ramos quer regras atualizadas



Debate é importante, diz Messias



Jacqueline prevê melhorias

**(Samuel Andrade)**



Aquino demonstra otimismo

### Visão empresarial

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, reconheceu os desafios, mas demonstrou otimismo quanto ao avanço das negociações. Ele defendeu a proposta de utilizar o Sest-Senat como referência na formação profissional. “Seria ideal um modelo portuário próprio, mas como o sistema S portuário não evoluiu, buscou-se uma alternativa. O PL foi muito sábio ao criar um grupo especializado dentro do Sest-Senat para tratar de porto.”

Jacqueline Wendpap, diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, afirmou que o modelo proposto pode trazer mais governança e fiscalização na qualificação profissional. “O objetivo é proporcionar uma melhor condição. Talvez ainda não seja o ideal, mas haverá uma melhoria”, opinou.

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Alexandre Luiz Ramos, que participou da elaboração do projeto, fez uma analogia com o futebol para defender o texto. “Seria possível jogar futebol com as regras de 50 anos atrás? Parece que não”, disse. “Elegemos como prioridade a valorização do trabalho portuário, reduzindo o número de atividades consideradas portuárias, com o intuito de viabilizar os melhores treinamentos com os recursos existentes.”

Já o juiz Frederico Messias, coordenador do Núcleo de Direito Marítimo do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP), alertou para a importância da participação no processo legislativo. “Quando um projeto vai ao Congresso, não sabemos o resultado. O importante é que trabalhadores e empresários levem suas demandas aos seus representantes.”

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/05/2025



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### BLAU DÁ MAIS UM PASSO PARA SE INSTALAR EM SUAPE

A Farmacêutica Blau vai se instalar num terreno maior, do que o previsto inicialmente, no Complexo Industrial Portuário de Suape

Por **Ângela Fernanda Belfort** - De Recife [angela.belfort@movimentoeconomico.com.br](mailto:angela.belfort@movimentoeconomico.com.br)



**A Blau vai ser a segunda farmacêutica a se implantar no polo industrial de Suape. Foto: Porto de Suape (Divulgação)**

A direção do Porto de Suape e a Blau Farmacêutica estão avançando nos entendimentos para a instalação de uma fábrica da empresa em Suape. O investimento é de cerca R\$ 1 bilhão e o empreendimento vai gerar 1400 vagas de trabalho. Será a segunda empresa do setor dentro do Complexo Industrial Portuário de Suape.

“Tivemos que realocar o terreno que a empresa vai se instalar. A área anterior era de 64 hectares e conseguimos prover uma área nova com 77 hectares”, conta o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária do Porto de Suape, Rinaldo Lira. Segundo ele, no último ano, o pessoal da área de gestão industrial e do corpo jurídico de Suape atuou nas tratativas para fazer a realocação do terreno.

As obras de implantação da nova fábrica devem começar depois do período chuvoso. Com cinco unidades fabris no Brasil, a Blau é uma das principais farmacêuticas da América Latina e está presente em outros países como Chile e Colômbia.

#### **A estrutura da Blau vai em Suape**

Quando o projeto foi anunciado em 2022, a intenção da Blau era construir seis prédios e instalar 20 novas linhas de produção em Pernambuco. A companhia faz medicamentos de alta complexidade e 95% deles são usados em hospitais, sendo especializada em produtos biotecnológicos e sintéticos para oncologia, nefrologia, hematologia, infectologia, entre outros.

Ainda de acordo com informações já divulgadas pela empresa, a intenção é fabricar em Suape somente medicamentos acabados numa primeira etapa do empreendimento. Numa segunda fase, a empresa estuda a possibilidade de fabricar o Ingrediente Farmacêutico Ativo (IFA), o qual já produz numa planta instalada em São Paulo. O IFA é a matéria-prima para fazer vários medicamentos, incluindo vacinas.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 26/05/2025

## ATIAIA RENOVÁVEIS INGRESSA NO VAREJO DE OLHO NOS PEQUENOS CLIENTES

A Atiaia Renováveis oferece uma solução para os pequenos consumidores comprarem energia de forma simplificada

Por **Ângela Fernanda Belfort** - De Recife [angela.belfort@movimentoeconomico.com.br](mailto:angela.belfort@movimentoeconomico.com.br)



**Usina de Geração Distribuída Várzea 1, da Atiaia Renováveis, em Pernambuco, com capacidade instalada de 2,5 MW. Foto: Atiaia/Divulgação**

De olho na abertura do mercado de energia que vai começar a ocorrer no próximo ano, a empresa pernambucana Atiaia Renováveis lança um produto chamado Livree, que vai oferecer uma solução de energia limpa para pequenos consumidores do comércio, indústria e residências. “A visão estratégica da Atiaia é

justamente essa. Estar pronta em 2026 e 2027 e vender para esse novo segmento”, resume a diretora de Comercialização da Atiaia Renováveis, Kátia Monnerat.

A solução da empresa se divide em duas. Uma é a do varejo que oferece energia aos clientes pequenos que podem ter acesso ao mercado livre, aquele no qual o cliente escolhe a empresa da qual vai comprar energia. A economia comparando com a energia comprada via distribuidora pode chegar até a 35%. “Para o varejo já oferecemos soluções para o Brasil todo”, explica Kátia.

Somente em Pernambuco e em Mato Grosso, a empresa vai começar a oferecer outra solução: a Geração Distribuída (GD) destinada aos clientes – que consomem menos – que estão no mercado cativo e, geralmente, recebem a energia em baixa tensão. Ao fazer a migração para esta solução da empresa, a economia da conta de luz pode chegar a 20%.

Os clientes do mercado cativo são aqueles que apresentam o consumo menor e só podem comprar da única distribuidora que leva energia a região onde o cliente está. Por exemplo, em Pernambuco, os consumidores cativos compram este bem somente da Neoenergia Pernambuco.

Segundo Kátia, os consumidores cativos podem comprar a energia das pequenas usinas de GD via associação de consumidores. Em Pernambuco, a usina que vai fornecer energia para este produto é a GD Várzea 1, com capacidade instalada de 2,5 megawatts (MW). No Mato Grosso, serão as usinas GD Canoa 1, Canoa 2 e Canoa 3.

Os consumidores pequenos da área de comércio e indústria poderão comprar no mercado livre a partir de agosto de 2026 e os residenciais a partir de dezembro de 2027.

### **Entrada da Atiaia Renováveis no varejo**

As duas iniciativas acima marcam a entrada da Atiaia Renováveis no mercado de varejo. Tradicionalmente, a empresa comercializa a energia que produzia para grandes clientes. Segundo informações da empresa, ingressar no mercado de varejo faz parte da estratégia de diversificação dos negócios da empresa, trazendo a oportunidade de ampliar sua atuação e alcançar novos perfis de consumidores.

Os interessados em adquirir as soluções acima podem encontrar mais detalhes no site da empresa. A companhia oferece informações pelo WhatsApp e a adesão a nova forma de comprar energia pode ser feita de forma digital.

A Atiaia Renováveis é uma empresa de geração e comercialização de energia renovável e faz parte do grupo pernambucano Cornélio Brennand. O parque gerador da companhia inclui uma capacidade instalada de 531MW, sendo 261 MW de usinas em operação e 270 MW de usinas pré-operacionais. A companhia só produz energia limpa.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 26/05/2025**

## CEARÁ TENTA DESTRAVAR BARREIRAS PARA AVANÇAR NA ECONOMIA DIGITAL

Além da Casa dos Ventos, que atua com a francesa TotalEnergies, o TikTok também negocia a instalação de um data center no Ceará

**De Fortaleza - Bruno Brandão**



**Ceará tem atraído muitos data centers/Foto: Freepik**

O Ceará tem buscado se posicionar como protagonista na nova economia digital brasileira, com iniciativas como a instalação de um megaprojeto de data center no Porto do Pecém, estimado em R\$ 50 bilhões e sustentado por energia 100% renovável. No entanto, por trás da ambição, persistem desafios estruturais, regulatórios e logísticos que ainda limitam o avanço do setor.

Esses obstáculos foram debatidos durante o seminário Ceará Tech Hub, promovido pela Fundação Cultural Nipônica Brasileira, reunindo especialistas, investidores e representantes públicos. Para o deputado Danilo Forte (União Brasil), presidente da Comissão de Desenvolvimento Econômico da Câmara, é urgente enfrentar entraves como a ausência de autorização para exportação de serviços digitais pelas Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs), além da necessidade de infraestrutura elétrica compatível com a demanda dos centros de dados.

Embora o Ceará seja o estado com maior número de conexões internacionais por cabos submarinos na América do Sul, ainda faltam rede de transmissão adequada e segurança jurídica para atrair grandes investimentos. Forte defende uma atualização no marco regulatório e medidas para garantir energia limpa a preços competitivos. “A energia verde é o novo petróleo, e o Ceará tem abundância. Mas sem mudanças, perdemos oportunidades”, alertou.

### **Data center do TikTok no Ceará**

Grandes players já sinalizam interesse. Além da Casa dos Ventos, que atua com a francesa TotalEnergies, o TikTok também negocia a instalação de um data center no estado. A infraestrutura de dados não só impulsiona inovação e atrai multinacionais, como também reconfigura a matriz produtiva regional.

Apesar do entusiasmo, especialistas alertam que gargalos institucionais e promessas não concretizadas ainda freiam o avanço de projetos estratégicos. “Não podemos repetir fracassos como a refinaria ou o aquário. Os data centers são hoje infraestrutura crítica, como foram as rodovias no século passado”, afirma David Paes, organizador do evento. Para ele, o Ceará já dispõe dos recursos naturais e da conectividade, mas precisa de agilidade institucional e visão de longo prazo.



**No início deste ano, o deputado Danilo Forte debateu o futuro dos data centers no Ceará em encontro com o presidente Geraldo Alckmin – Foto: Divulgação**

### **A solução da Brisanet**

É nesse contexto que a Brisanet desponta como uma alternativa viável e concreta para enfrentar parte dos desafios. A operadora de telecomunicações, uma das maiores do Nordeste, adota uma estratégia de descentralização da infraestrutura digital, com a implantação de 288 mini data centers próprios em 158

cidades da região, conectados por uma malha de 77 mil quilômetros de fibra óptica.

Com mais de 1,5 milhão de clientes, a empresa vem investindo em uma arquitetura distribuída que melhora a qualidade da conexão e reduz a latência. “Os data centers são parte essencial da conectividade do futuro. Precisamos atender à demanda não só do setor corporativo, mas também de órgãos públicos e empresas do interior, que hoje operam com infraestrutura limitada”, afirma o CEO José Roberto Nogueira.

A lógica é baseada no conceito de edge computing, em que o processamento dos dados é feito próximo do ponto de uso. “Ao colocar mini data centers a cada 100 ou 200 km, conseguimos reduzir o tempo de resposta em milissegundos. Isso melhora a performance de aplicações que exigem velocidade e estabilidade”, explica.

No momento, essa rede tem sido usada para sustentar a própria operação da empresa, mas Nogueira não descarta, no médio prazo, abrir esse serviço a terceiros. “Ainda não comercializamos essa estrutura, mas isso pode mudar. A tendência é que o mercado avance nesse sentido.”



**O CEO da Brisanet, José Roberto Nogueira aposta em um futuro de comercialização dos data centers – Foto: Divulgação**

Marcos Ferrari, presidente executivo da Telebrasil, acrescenta que os investimentos em conectividade, armazenamento e processamento de dados são a espinha dorsal do novo ciclo de crescimento econômico, baseado em inteligência artificial, Internet das Coisas (IoT) e automação: “A nova economia exige uma infraestrutura robusta e conectividade confiável. Data centers e energias renováveis são peças

essenciais desse ecossistema digital. É importante ver o Ceará se posicionando com protagonismo nesse cenário”.

Para o economista Igor Lucena, o Ceará tem os fundamentos para se consolidar como hub da economia digital: conectividade internacional, energia limpa e localização estratégica. “Falta transformar isso em um discurso coordenado de atração de capital e execução eficiente”, defende. Marcos Ferrari, da Telebrasil, reforça: “Data centers e renováveis são a espinha dorsal da nova economia. O Ceará pode liderar, mas precisa sair do campo das intenções.”

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 26/05/2025**



Ministério de Portos e Aeroportos autorizou ordem de serviço para dar início a nova etapa das obras no terminal aeroportuário; conclusão está prevista para 2026

**Aporte garantirá o fortalecimento da economia regional e na geração de novas oportunidades – Foto: Infraero**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou, na última semana, a ordem de



serviço que autoriza o início das obras do novo terminal de passageiros do Aeroporto Dix-sept Rosado, em Mossoró, no Rio Grande do Norte. O projeto faz parte de um pacote de investimentos que soma aproximadamente R\$ 70 milhões para a expansão e modernização da infraestrutura aeroportuária local. Apenas nesta etapa, o investimento é de mais de R\$ 18 milhões. A conclusão das obras está prevista para 2026.

"A modernização é mais do que uma obra de infraestrutura, é um investimento direto na qualidade de vida da população, no fortalecimento da economia regional e na geração de novas oportunidades. Ao todo, os investimentos no terminal somam cerca de R\$ 70 milhões, com recursos do Governo Federal", destacou o ministro. Costa Filho garantiu ainda que o empreendimento vai permitir mais conforto para quem precisa voar e também mais desenvolvimento para a região.

Desde que a Infraero assumiu a gestão do aeroporto, em setembro de 2023, foram investidos mais de R\$ 28,7 milhões em obras fundamentais, como o reforço e recapeamento da pista de pouso e das áreas de movimentação de aeronaves, além da construção de um muro de proteção e de uma via de serviço, medidas que aumentam significativamente a segurança de quem trabalha e circula pelo local.

Já estão em andamento as obras de modernização do sistema de iluminação da pista, garantindo mais segurança para pousos e decolagens, inclusive em condições climáticas adversas; a implantação de sistemas PAPI (Indicadores de Aproximação de Precisão), que permitirão o uso do aeroporto por aeronaves a jato, ampliando a oferta de voos e destinos; a construção de uma nova Seção Contra Incêndio; além do recapeamento da pista de pouso, das pistas de táxi e do pátio de aeronaves.

"Com essas mudanças, os mossoroenses ganham um aeroporto mais eficiente, seguro e capaz de impulsionar o desenvolvimento de toda a região. O transporte aéreo, que antes era limitado, agora se torna uma ferramenta real de integração, facilitando o acesso a oportunidades em outras cidades e estados. Esse aeroporto vai conectar mais pessoas e abrir caminhos para todos nós", concluiu o ministro.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 26/05/2025**

## **PRÊMIO AVIAÇÃO + BRASIL CHEGA À 10ª EDIÇÃO E CELEBRA AVANÇOS NO SETOR AEROVIÁRIO**

Aeroportos e empresas aéreas que mais se destacaram em 2024 serão homenageados em seis categorias e três prêmios especiais

Ao todo, serão 14 premiações distribuídas em seis categorias principais e três prêmios especiais, que contemplam o desempenho operacional, a pontualidade e a satisfação dos passageiros em relação aos serviços prestados no transporte aéreo.

O Ministério de Portos e Aeroportos realiza, nesta terça-feira (27), a 10ª edição do prêmio Aviação + Brasil, em Brasília. A premiação é em parceria com o Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e o grupo Brasil Export e visa reconhecer iniciativas, nível de pontualidade e satisfação geral dos passageiros em relação a aeroportos e companhias aéreas que atuam no país.

A cerimônia contará com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, da ministra dos Direitos Humanos e da Cidadania, Macaé Evaristo, do secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, do diretor-presidente substituto da ANAC, Roberto Honorato, além de outras autoridades e representantes do setor.



Ao todo, serão 14 premiações distribuídas em seis categorias principais e três prêmios especiais, que contemplam o desempenho operacional, a pontualidade e a satisfação dos passageiros em relação aos serviços prestados no transporte aéreo.

### As categorias incluem:

- Melhores Aeroportos Regionais (Sudeste, Sul, Nordeste, Norte/Centro-Oeste e o melhor do Brasil);
- Melhores Aeroportos Nacionais, classificados por faixa de movimentação de passageiros (até 5 milhões; entre 5 e 10 milhões; e acima de 10 milhões);
- Aeroportos Mais Pontuais, com a mesma divisão por porte;
- Melhor Aeroporto do Brasil;
- Empresa Aérea Mais Pontual;
- Melhor Empresa Aérea do País;

### Além das categorias principais, serão entregues três prêmios especiais:

- Prêmio Inovação e Acessibilidade;
- Prêmio Voa Brasil;
- Prêmio Resiliência, que reconhece iniciativas de superação de desafios no setor.

### Atendimento à imprensa

Ao final do evento, o ministro Silvio Costa Filho concederá entrevista coletiva aos veículos de imprensa presentes. Os profissionais interessados em cobrir a cerimônia devem solicitar o credenciamento pelo e-mail [ascom@mpor.gov.br](mailto:ascom@mpor.gov.br), informando nome completo, número do RG e CPF.

### Serviço

Evento: 10ª edição do Prêmio Aviação Mais Brasil

Data: Terça-feira, 27 de maio

Horário: 18h30

Local: Villa Rizza – SCES Trecho 2, Asa Sul, Brasília-DF

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

Data: 26/05/2025



### BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – A COMISSÃO ESPECIAL DO PL 733

DA REDAÇÃO [redacao@portalbenews.com.br](mailto:redacao@portalbenews.com.br)

A decisão do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, de instalar uma comissão especial para debater o Projeto de Lei 733/2025, que visa a revisão da Lei dos Portos, acende uma luz sobre a necessidade de modernização de um setor vital para a economia brasileira. O anúncio de Motta, designando os deputados Murilo Galdino para a presidência e Arthur Maia para a relatoria, sinaliza o reconhecimento da urgência em se discutir um novo marco legal para a atividade portuária.

A criação desta comissão atende a um pleito do setor empresarial, que vê na revisão da legislação a oportunidade de impulsionar o crescimento e o desenvolvimento dos portos brasileiros. Por outro lado, a apreensão da classe trabalhadora, que defende um debate mais amplo sobre o tema, demonstra a complexidade da matéria e a necessidade de se considerar os diversos interesses envolvidos.

O Projeto de Lei 733, fruto do trabalho de uma comissão de juristas, busca atualizar o marco legal portuário estabelecido em 2013, que regula a operação de portos públicos e privados. A relevância



do setor portuário, por onde transita a maior parte do comércio exterior do País, justifica a atenção dedicada à revisão de suas normas.

A manifestação dos deputados indicados para a presidência e a relatoria da comissão especial demonstra um compromisso com a análise do novo marco regulatório. A promessa de trabalhar por um marco moderno e à altura da importância estratégica do setor e, ainda, o compromisso de se dedicarem em modernizar a atividade portuária são declarações que sinalizam a intenção de conduzir os trabalhos da comissão de forma responsável.

Nesse contexto, torna-se crucial que a análise do PL 733 na comissão especial ocorra de maneira concreta e eficiente. Os debates necessários devem ser realizados, permitindo que diferentes perspectivas sejam consideradas e que eventuais adaptações ao texto sejam propostas. Contudo, é igualmente importante que o processo tramite com celeridade, de modo que as modernizações prometidas no texto possam ser implementadas sem excessiva demora. O desafio da comissão reside em encontrar um equilíbrio entre a profundidade da discussão e a agilidade na tramitação, garantindo que as eventuais mudanças no texto não desfigurem os conceitos principais do PL, que visam aprimorar e modernizar o setor portuário brasileiro.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 26/05/2025*

### **NACIONAL - HUB – CURTAS**

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO E COLABORADORES** [leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br](mailto:leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br)

#### **STS10: ANTAQ CONCLUI ANÁLISE 1**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) finalmente concluiu a análise das contribuições à audiência pública que tratou da licitação do megaterminal de contêineres e carga geral do Porto de Santos (SP), o Tecon Santos 10, também denominado STS10. Na edição desta segunda-feira do Diário Oficial da União, o diretor-geral substituto Caio Farias publica a Deliberação n. 38, aprovando as avaliações de sua equipe sobre as sugestões apresentadas pela sociedade rela

#### **STS10: ANTAQ CONCLUI ANÁLISE 2**

A deliberação não traz as mudanças aprovadas para a disputa do STS10. As alterações definidas pela Antaq devem ser conhecidas hoje, assim que a agência publicar, em seu site, a relação de respostas às contribuições. Há o temor de que restrições a participações na licitação sejam adotadas, visando barrar a entrada de armadores ou grupos que já atuam na operação de terminais no Porto de Santos 10. Essa possibilidade vinha sendo defendida por integrantes do Palácio do Planalto.

#### **STS10: ANTAQ CONCLUI ANÁLISE 3**

A Deliberação n. 38 também traz a determinação para que a Superintendência de Outorgas da Antaq faça o recálculo do “valor correspondente ao reequilíbrio econômico financeiro devido à Ecoporto, conforme decidido pela Agência por meio Acórdão 301/2022 - ANTAQ, incorporando a amortização e depreciação dos investimentos após 2023”. O Ecoporto é um dos terminais instalado no Cais do Sabó, onde será implantado o STS10, que ocupará uma área de 600 mil metros quadrados, terá capacidade para operar 3 milhões de TEU e demandará investimentos de R\$ 4,5 bilhões.

#### **STS10: ANTAQ CONCLUI ANÁLISE 4**

De acordo com a Deliberação n. 38, a aprovação da análise das contribuições à licitação do STS10 foi feita pelo diretor geral substituto “ad referendum” da diretoria do órgão, ou seja, a decisão foi tomada provisoriamente, devendo ser aprovada posteriormente.

#### **STS10: ANTAQ CONCLUI ANÁLISE 5**

Caso o Governo avance na ideia de vetar a participação, na licitação do STS10, de armadores e operadores em atividade no Porto de Santos, tal medida deve ser contestada na Justiça, segundo

consultores que acompanham o processo. Começaria uma briga nos tribunais com o potencial de atrasar e muito - ou até inviabilizar - a implantação do megaterminal.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2025**

## NACIONAL - HUGO MOTTA ANUNCIA CRIAÇÃO DE COMISSÃO PARA DEBATER NOVA LEI DOS PORTOS

Conforme divulgado pelo presidente da Câmara, grupo será presidido pelo deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB)

**Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**



***Hugo Motta disse que o foco da comissão é um texto que incentive o crescimento e desenvolvimento desse setor que é fundamental para a economia Brasileira***

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), anunciou neste sábado (24) a criação da Comissão Especial que vai discutir o Projeto de Lei (PL) 733/2025, que propõe a revisão da Lei dos Portos (12.815/2013). O anúncio foi feito por Motta em publicação nas redes sociais.

A Comissão será presidida pelo deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB) e terá o deputado Arthur Maia (União-BA) como relator.

“O foco dessa comissão é trabalhar um texto que incentive o crescimento e desenvolvimento desse setor que é fundamental para a economia Brasileira”, escreveu o presidente da Câmara nas redes sociais.

No mês passado, Motta chegou a publicar um despacho em que fosse criada uma Comissão Especial para tramitação do PL. No entanto, algumas horas depois, o documento foi retirado do processo de análise.

A criação da Comissão Especial para análise do PL 733 tem sido amplamente defendida pelas lideranças empresariais do setor, por considerar que ela irá acelerar a tramitação do projeto na Câmara Federal. Por outro lado, a classe trabalhadora é contrária à iniciativa, defendendo que o texto seja mais amplamente debatido na Casa.

O Projeto de Lei 733 foi elaborado por uma comissão de juristas criada em março de 2024 pelo então presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), com a missão de revisar o Marco Legal Portuário, instituído pela Lei 12.815/2013, que regula a operação direta e indireta de portos privados e instalações sob a responsabilidade da União.

### Repercussão

Os deputados indicados para relatoria e presidência da Comissão Especial manifestaram sobre a escolha de Motta para o grupo que vai analisar o novo marco regulatório portuário na Câmara Federal.

“Trabalharei com seriedade por um marco moderno e à altura da importância estratégica do setor portuário para o Brasil”, disse Murilo Galdino.

“O presidente Hugo Motta anunciou hoje o meu nome como relator da nova lei dos portos, cujo foco é a modernização do setor portuário brasileiro, por onde passa mais de 97% de todos os bens e produtos do nosso comércio exterior. Agradeço a confiança e me dedicarei ao máximo para cumprir mais esta importante tarefa a favor do Brasil”, comentou Arthur Maia.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2025**



### **NACIONAL – SANTOS BRASIL ABRE INSCRIÇÕES PARA PROJETOS MUNICIPAIS**

Iniciava seleciona propostas culturais e esportivas em cidades onde a empresa atua; inscrições vão até 31 de outubro

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

A Santos Brasil está com inscrições abertas para o Banco de Projetos Incentivados Municipais 2025, com o objetivo de selecionar projetos já aprovados ou em fase de aprovação nas leis de incentivo fiscal municipais das cidades onde mantém operações: Guarujá, Santos e São Bernardo do Campo, no estado de São Paulo; Barcarena (PA); Imituba (SC) e São Luís (MA).

As inscrições ficarão abertas até as 18h do dia 31 de outubro de 2025, permitindo que as instituições tenham mais tempo e flexibilidade para apresentar suas propostas ao longo do ano, em alinhamento com os calendários das secretarias municipais de Esporte e Cultura. Já o Edital de Projetos Federais, voltado a propostas vinculadas às leis de incentivo fiscal federais, deve ser lançado em julho pela Companhia.

A nova estratégia, que divide o processo seletivo em duas etapas, também busca ampliar o número de iniciativas apoiadas pela empresa. Em 2024, foram executados 50 projetos pela Santos Brasil por meio de leis de incentivo fiscal, totalizando R\$ 7 milhões em investimentos e beneficiando cerca de 97 mil pessoas diretamente.

Para a gerente executiva de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice de Toledo Dupuy, a iniciativa reforça o compromisso da Companhia com o desenvolvimento social e cultural das comunidades onde atua, estimulando o investimento em projetos que gerem impacto positivo e promovam transformação social.

"Embora as legislações municipais contempladas sejam específicas para projetos culturais e esportivos, a Santos Brasil incentiva propostas que tragam transversalidade de temas como cidadania, diversidade e inclusão, educação complementar ou profissional, meio ambiente e saúde", afirma.

O programa é aberto exclusivamente a instituições legalmente constituídas há mais de um ano (pessoas jurídicas), com atuação comprovada na área do projeto e com todas as obrigações fiscais e legais em dia.

Os interessados podem se inscrever até 31 de outubro pela internet ([bancosantosbrasil2025.prosas.com.br](http://bancosantosbrasil2025.prosas.com.br)), na plataforma Prosas, que também traz o regulamento de participação. Os aportes aos projetos selecionados deverão ser realizados até 31 de dezembro de 2025.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2025**

### **REGIÃO SUDESTE- COM INVESTIMENTO DE R\$ 4,3 BILHÕES, ZPE DE UBERABA TERÁ FÁBRICA DE FERTILIZANTES**

Projeto segue em desenvolvimento e entra na fase de construção na ZPE Uberaba; operação é prevista para 2028

**Da Redação** [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)

Após o anúncio da chegada da H2Green a Uberaba (MG), com um projeto para produção de amônia e hidrogênio verde na Zona de Processamento de Exportação (ZPE), a Atlas Agro reafirmou seu compromisso com o município e garantiu que o cronograma da fábrica de fertilizantes nitrogenados segue inalterado. A planta utilizará hidrogênio verde como base produtiva e tem previsão para iniciar operações em 2028.



**A planta utilizará hidrogênio verde como base produtiva e tem previsão para iniciar operações em 2028**

A expectativa é que as obras da unidade comecem ainda neste primeiro semestre. Segundo a empresa, a fase de construção já está sendo iniciada, com investimentos realizados no desenvolvimento inicial do negócio e da pré-engenharia. Os estudos ambientais também estão em andamento.

Com investimento anunciado de R\$ 4,3 bilhões, a unidade terá capacidade para produzir 500 mil toneladas de fertilizantes por ano, volume suficiente para reduzir em cerca de 2,5% a dependência nacional por importações do insumo. A empresa garante que já firmou contratos de fornecimento com grandes companhias de atuação nacional e mantém outras negociações avançadas para viabilizar a operação em Uberaba.

### **Energia renovável**

A planta contará com fornecimento exclusivo de energia renovável, garantido por uma parceria estratégica com a Casa dos Ventos, que será responsável pela construção de novos parques eólicos e solares dedicados à fábrica mineira.

Segundo a Atlas Agro, o empreendimento em Uberaba é um dos projetos de hidrogênio verde mais avançados do país. A companhia tem como principal investidor o Macquarie Asset Management, fundo australiano com mais de US\$ 800 bilhões em ativos sob gestão e reconhecido como um dos maiores do mundo em infraestrutura.

De origem europeia, a Atlas Agro Fertilizantes tem sede global na Suíça e atua com foco na produção sustentável de fertilizantes nitrogenados com baixa emissão de carbono. "Cada uma de suas fábricas é capaz de alimentar até 16 milhões de pessoas e evitar a emissão de mais de 1 milhão de toneladas de CO<sub>2</sub> por ano", diz em comunicado. A companhia mantém operações também na Espanha, nos Estados Unidos e no Brasil.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2025**

## **REGIÃO SUDESTE - COMPLEXO DE VILA VELHA GANHA NOVO BERÇO PARA OPERAÇÕES DE COMBUSTÍVEIS**

Berço 207 da Otamerica recebeu autorização da ANP neste ano

**Da Redação [redacao.jornal@redebenews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebenews.com.br)**



**Para a Otamerica, o novo berço contribui para reduzir gargalos logísticos e agilizar a cadeia de abastecimento de combustíveis na região Sudeste do Brasil**

O complexo portuário de Vila Velha, no Espírito Santo, ganhou um novo ponto de atracação voltado para a operação de combustíveis. O berço 207, pertencente à Otamerica, foi autorizado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em janeiro e já está sendo utilizado para descarga de

combustíveis como gasolina, diesel S10 e S500, além de produtos químicos e petroquímicos.

Segundo divulgado pela empresa, a primeira operação, realizada entre os dias 22 e 28 de fevereiro, foram desembarcados aproximadamente 36.836 metros cúbicos de produtos.

Com o funcionamento do novo espaço para operação, a Otamerica passa agora a operar com dois berços no terminal de Vila Velha, o que amplia a capacidade de atracação de navios, além de fortalecer a infraestrutura logística da empresa.

Para a Otamerica, o novo berço contribui para reduzir gargalos logísticos e agilizar a cadeia de abastecimento de combustíveis na região Sudeste do Brasil.

“O início das operações no berço 207 representa um passo muito relevante para atuação da Otamerica no Brasil, pois estamos conseguindo ampliar o recebimento de combustíveis e produtos químicos. Seguindo protocolos rigorosíssimos de segurança, esperamos responder à crescente demanda proveniente do Espírito Santo e de outras regiões comumente atendidas pela Otamerica”, afirmou Dario Di Luca, vice-presidente da empresa no Brasil.

Além de melhorar o fluxo de recebimento no Espírito Santo, a nova instalação permite atender com mais frequência e previsibilidade outras regiões onde a Otamerica já possui clientes consolidados, como o sul da Bahia, o leste de Minas Gerais e o extremo norte do Rio de Janeiro.

A Otamerica faz parte do grupo alemão Marquard & Bahls e está presente no Brasil desde 1972, inicialmente sob o nome Oiltanking. Atualmente, a empresa mantém operações em 13 terminais distribuídos por países da América Latina, incluindo Argentina, Colômbia, México, Panamá e Peru.

Sua principal atividade é o armazenamento e movimentação de produtos químicos, petróleo e gases, com foco em soluções logísticas seguras e sustentáveis.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2025**

## REGIÃO SUDESTE - CUBATÃO VAI SEDIAR SEMANA DA INDÚSTRIA 2025

Participam autoridades locais, representantes das indústrias e profissionais com expertise nos temas desenvolvimento e avanço econômico

**Da Redação [redacao.jornal@redebeneews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebeneews.com.br)**



***O objetivo é envolver a população em debates, reflexões e experiências que mostram os desafios e o futuro da indústria local e regional***

Cubatão (SP) recebe de hoje (26) a 30 de maio a ‘Semana da Indústria 2025’, evento cujo objetivo é envolver a população em debates, reflexões e experiências que mostram os desafios e o futuro da indústria local e regional. Participam autoridades locais, representantes das indústrias e profissionais com expertise nos temas desenvolvimento e avanço

econômico.

No Bloco Cultural (Praça dos Emancipadores, s/nº Centro), a ação tem início nesta segunda-feira (26), a partir das 8h com o ‘Fórum de Desenvolvimento Econômico’. Na ocasião, serão apresentados painéis tratando desde desenvolvimento regional até economia criativa.

A partir de terça-feira (27), os eventos seguem realizados pela Prefeitura de Cubatão em parceria com o CIDE-CIESP, todo no Bloco Cultural. Na terça acontece o seminário ‘A Indústria do Futuro’, a partir de 13h, com debates sobre a inovação no polo industrial e o seu papel na economia brasileira. O ex-ministro Aldo Rebelo participará deste dia de discussões. Aldo é ex-ministro de Relações



Institucionais, de Defesa, dos Esportes, ex-presidente da Câmara dos Deputados e foi relator do Código Florestal, com presença política importante no País.

A 'Feira de Profissões do Polo de Cubatão' acontece na quarta-feira (28) e conta com a participação de empresas e roda de conversa a partir das 9h. Já na quinta-feira (29), tem a reunião especial do conselho comunitário consultivo às 17h com palestra que debate a importância do terceiro setor na construção de um mundo melhor.

O encerramento será na sexta (30), na Sala de Reuniões do Gabinete do Prefeito, com a cerimônia de assinatura da carta compromisso com representantes do poder público, setor produtivo e sociedade civil com um apanhado de tudo o que foi discutido nos últimos dias, prospectando uma cidade e uma indústria mais sustentável.

Cubatão é um dos mais importantes polos industriais da América Latina com conexão direta com o Porto de Santos. O evento é realizado pela Prefeitura de Cubatão via Secretaria de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo, em parceria com o Centro de Integração e Desenvolvimento (CIDE), o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP) e diversas empresas do polo industrial.

### **Confira a programação da Semana da Indústria 2025**

#### **26/05 | Fórum de Desenvolvimento Econômico | Local: Bloco Cultural**

08h00 Recepção dos convidados  
08h30 Abertura Oficial  
09h00 Painel: "Os Caminhos da Indústria Regional"  
10h00 Painel: "O Papel do Poder Público no Desenvolvimento Regional"  
11h00 Painel: "Iniciativas de Empreendedorismo para Alavancagem da Economia Criativa"  
14h00 Painel: "O Papel da Iniciativa Privada no Desenvolvimento Regional"  
15h30 Painel: "A Economia Criativa no Desenvolvimento Econômico da Região"  
17h00 Encerramento

#### **27/05 | Seminário "A Indústria do Futuro" | Local: Bloco Cultural**

13h00 Abertura Oficial  
13h30 Painel 1: "Inovação e Sustentabilidade no Polo Industrial de Cubatão"  
15h00 Painel 2: "O Caminho da Indústria ao Porto: Fortalecimento da Economia e Superação de Desafios"

16h30 Painel 3: "O Papel do Polo Industrial de Cubatão na Economia Brasileira e na Sustentabilidade Global"

#### **28/05 | Feira de Profissões do Polo de Cubatão | Local: Bloco Cultural**

09h00 Abertura  
09h30 Apresentação das empresas participantes  
10h30 Roda de Conversa com profissionais das indústrias

#### **29/05 | Reunião Especial do Conselho Comunitário Consultivo | Local: Bloco Cultural**

17h30 Abertura  
18h00 Palestra: "A Importância do Terceiro Setor na Construção de um Mundo Melhor"  
19h30 Encerramento

#### **30/05 | Encerramento da Semana da Indústria | Local: Sala de Reuniões do Gabinete do Prefeito**

14h00 Cerimônia de Assinatura da Carta Compromisso com representantes do poder público, setor produtivo e sociedade civil.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/05/2025

### **REGIÃO SUDESTE - APS VAI SEDIAR FÓRUM PARA INCENTIVO À RECICLAGEM**

Evento gratuito no dia 3 de junho terá painéis, oficina e apresentação de plataforma digital para coleta seletiva; inscrições estão abertas

Da Redação [redacao.jornal@redebnews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebnews.com.br)



**Forum acontecerá no Centro de Treinamento da Autoridade Portuária de Santos, ao lado do Museu do Porto**

Como parte do evento Porto Sustentável, em comemoração ao Dia Mundial do Meio Ambiente (5 de junho), o Fórum da Lei de Incentivo à Reciclagem será realizado no dia 3 de junho, das 14h às 17h, no Centro de Treinamento da Autoridade Portuária de Santos, ao lado do Museu do Porto, no bairro Macuco (Av. Conselheiro Rodrigues Alves,

s/n).

A programação gratuita e aberta ao público inclui painéis com cooperativas da região, oficina de formação de projetos e a apresentação da plataforma Copera – ferramenta digital voltada à gestão da coleta seletiva e logística reversa. As inscrições devem ser realizadas individualmente para cada atividade.

A primeira parte da programação será um painel com cooperavas de reciclagem da Baixada Santista, que discutirão os principais desafios enfrentados no setor e possíveis soluções para fortalecer a cadeia da reciclagem regional. Os participantes do painel serão anunciados em breve, no Instagram @odssantos2030.

Na sequência, será realizada uma oficina sobre o funcionamento da Lei Federal de Incentivo à Reciclagem (Lei nº 14.260/2021), ministrada por Diego Nunes, fundador da Nunes Projetos Incentivados. A legislação tem como objetivo fomentar a cadeia produtiva da reciclagem no Brasil, incentivando a reutilização, o tratamento e a destinação adequada de resíduos sólidos.

Encerrando a programação técnica, a empresa de tecnologia Plank apresentará a Copera, plataforma digital desenvolvida para apoiar a gestão da coleta seletiva e da logística reversa. A ferramenta conecta cooperavas, prefeituras e empresas, oferecendo rastreabilidade, controle em tempo real e dados estruturados sobre todo o processo – desde a origem dos resíduos até sua destinação final.

Além de registrar operações e organizar rotas de coleta (nas modalidades porta a porta e ponto a ponto), a Copera amplia a eficiência e a cobertura da coleta seletiva nos territórios atendidos. Desenvolvida em 2021, a plataforma destinou 1.421,6 toneladas de resíduos recicláveis corretamente, atendeu 32.029 pontos de coleta e documentou 1.344 ocorrências. Os impactos ambientais estimados são de 14.072 árvores preservadas, 111 mil m<sup>3</sup> de água economizados. 1.089 toneladas de CO<sub>2</sub> evitadas e 5.569 MWh de energia poupada.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 26/05/2025**

## REGIÃO SUDESTE - INFRAERO ABRE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO DE HANGARES NO AEROPORTO DE IPATINGA

Propostas de empresas interessadas poderão ser enviadas até o próximo dia 27 de maio

**Da Redação [redacao.jornal@redebnews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebnews.com.br)**



**Aeroporto Regional do Vale do Aço/Ipatinga, localizado em Santana do Paraíso, licitará 12 lotes**

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) publicou nesta semana o edital de licitação para concessão de uso de áreas destinadas à implantação de hangares no Aeroporto Regional do Vale do Aço/Ipatinga, localizado em Santana do Paraíso, em Minas Gerais.

De acordo com a companhia, serão recebidas propostas até o próximo dia 27 de maio, quando também ocorrem a abertura da sessão pública e o início da disputa de preços.

Os 12 lotes disponíveis (oito com área total 675m<sup>2</sup> e quatro com área total de 2.400 m<sup>2</sup>) são destinados à exploração de atividades de hangaragem de aeronaves próprias e/ou de terceiros, e/ou oficina de manutenção de aeronaves e/ou táxi aéreo.

A licitação será realizada na forma eletrônica, com critério de julgamento de maior oferta mensal por lote. O prazo da concessão será de 20 anos.

Poderá participar da licitação qualquer empresa legalmente estabelecida no Brasil que atenda às exigências do edital e cujo ramo de atividade seja compatível com o objeto.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**  
**Data: 26/05/2025**

## REGIÃO SUDESTE - EM VISITA AO PORTO DO RIO, COMITIVA CHINESA AVALIA FUTURAS OPERAÇÕES

Complexo recebeu visita técnica de representantes da Administração Ferroviária da China e da CRRC

Da Redação [redacao.jornal@redebnews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebnews.com.br)



**Comitiva realizou uma visita técnica a uma das operações ferroviárias ativas, acompanhando de perto a movimentação de cargas por trilhos**

Representantes da Administração Ferroviária da China e da CRRC, maior empresa do mundo especializada na fabricação de equipamentos ferroviários, estiveram na última semana em visita ao Porto do Rio de Janeiro (RJ).

O principal objetivo da visita foi conhecer a infraestrutura portuária e avaliar as potencialidades logísticas do Porto do Rio de Janeiro para futuras operações de importação de cargas produzidas pela companhia chinesa, que incluem vagões, locomotivas e trilhos.

A programação incluiu uma reunião no Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária, onde os visitantes puderam visualizar imagens da malha ferroviária existente nos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí.

Em seguida, a comitiva realizou uma visita técnica a uma das operações ferroviárias ativas, acompanhando de perto a movimentação de cargas por trilhos.

A delegação foi recepcionada pelo superintendente de Planejamento e Desenvolvimento de Negócios da PortosRio, Felipe Fonseca; pelo superintendente de Gestão Portuária dos Portos do Rio de Janeiro, Niterói e Forno, Leandro Lima; e pelo superintendente da Guarda Portuária, Amauri Faria.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/05/2025

## REGIÃO SUL - CONCESSIONÁRIAS ASSUMEM RODOVIAS NO PR; PEDÁGIOS COMEÇAM NO 2º SEMESTRE

Novos contratos de concessão das rodovias do Paraná (Lotes 3 e 6) são assinados pela ANTT e Governo Federal; concessionárias já iniciaram operação nas estradas

Da Redação [redacao.jornal@redebnews.com.br](mailto:redacao.jornal@redebnews.com.br)

Os contratos de concessão relativos aos Lotes 3 e 6 do Estado do Paraná foram assinados no final do mês de abril e devem ter suas cobranças de pedágio iniciadas no 2º semestre deste ano. Com



investimentos que somam R\$ 36 bilhões, os contratos celebrados entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e as concessionárias CCR S.A. (Lote 3) e Consórcio Infraestrutura PR/ EPR (Lote 6) preveem a modernização de mais de 1.200 quilômetros de rodovias federais e estaduais, beneficiando 51 municípios paranaenses.

Considerado o maior programa de concessões de rodovias da América Latina, o novo pacote de investimentos “Rodovias Integradas do Paraná” possui como meta impulsionar o desenvolvimento socioeconômico do Estado do Paraná. A expectativa do Governo Federal é gerar mais de 330 mil empregos (diretos, indiretos e por efeito-renda) e reduzir em 40% o número de acidentes nas rodovias contempladas.

Ao todo, somando todos os seis lotes do programa de concessões, serão 3,3 mil quilômetros de rodovias federais e estaduais concedidas à iniciativa privada em contratos de trinta anos de duração. Os investimentos em obras, duplicações, acessos e melhorias devem ultrapassar os R\$ 60 bilhões ao longo de todo o período.

O Lote 3, celebrado com a CCR S.A., engloba a chamada Malha Norte, totalizando 22 cidades na conexão do norte do estado ao eixo rodoviário da BR-277, chegando ao Porto de Paranaguá, segundo maior exportador de soja do Brasil. São 569 quilômetros no lote, com investimento de R\$ 9,8 bilhões em obras e R\$ 6 bilhões em serviços operacionais pela CCR S.A. Na área de atuação, serão 7 praças de pedágio – 5 delas já existentes.

Já o Lote 6, considerado o maior projeto rodoviário do Paraná, soma 662 quilômetros de rodovias nas regiões Oeste e Sudoeste do Paraná. O grupo EPR ofereceu um desconto de 0,08% em relação ao valor da tarifa estipulada em edital, com investimentos de R\$ 20 bilhões e duplicação de 70% das estradas do trecho.

Serão nove praças de pedágio nos trechos administrados. As melhorias incluem: duplicação de 462 km de rodovias; construção de vias marginais, viadutos, passagens de fauna, passarelas e Pontos de Parada e Descanso (PPDs); modernização completa da infraestrutura logística; criação de 183 mil empregos, além de impulsionar o agronegócio, o transporte de cargas e fortalecer as conexões internacionais com Paraguai e Argentina.

### **Início dos serviços e pedágios**

As concessionárias dos Lotes 3 e 6 iniciaram, em 16 de maio, a operação de serviços nas rodovias concedidas. Além do atendimento ao usuário (como atendimento médico e socorro mecânico, por exemplo), as empresas estão realizando serviços iniciais na estrutura e segurança das estradas, como recuperação do pavimento, sinalização e serviços de drenagem.

Por sua vez, a cobrança do pedágio só poderá ser realizada após o término desses serviços, que, uma vez finalizados, passarão por vistoria da ANTT, que deverá aprová-los antes de autorizar as cobranças dos usuários. A previsão é que os pedágios dos lotes 3 e 6 voltem a ser cobrados no segundo semestre de 2025.

### **Novos leilões**

Já os lotes 4 e 5 do estado, que devem ser leiloados na Bolsa de Valores de São Paulo (B3) no segundo semestre deste ano, somam pouco mais de mil quilômetros de estradas estaduais e federais e vão concluir o novo modelo de concessão à iniciativa privada, que começou em 2023

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2025**

### OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O FUTURO DO MUNDO DO TRABALHO É POSITIVO OU NÃO?



#### HUDSON CARVALHO

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

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br) | [elaboreonline@gmail.com](mailto:elaboreonline@gmail.com)

*“Se queres prever o futuro, estuda o passado.”*

*Confúcio*

Navegar, em rota conhecida, é simples.

Podemos enfrentar mudanças na meteorologia, talvez alteração na altitude. Mas, nossa capacidade, e as ferramentas que possuímos são maiores que as dificuldades em si. Afinal, o rumo conhecido é determinante para fazer-nos chegar sãos e salvos a nossos destinos.

A situação muda de figura quando a geografia ao nosso redor é estranha e os instrumentos são insuficientes para indicar as alterações necessárias, para continuarmos em segurança até o final da viagem.

É essa a sensação que tenho, quando analiso o que ocorre no mundo e nas relações de trabalho que se apresentam no momento atual.

Se a dificuldade fosse viver em uma época em que cenários, bem conhecidos de todos nós, apresentassem mudanças constantes, rápidas e sucessivas, já seria desafiador.

Não é só o que acontece. Além da necessidade de reinterpretar o que já sabemos, somos colocados frente à frente, todos os dias, com fatos novos e inesperados que exigem nossa análise imediata e capacidade de reação para estancar as consequências que se colocam à nossa frente.

Ainda bem! Poucas épocas na história trouxeram tantas oportunidades de aprender e crescer.

Vamos tentar descrever esse momento? “Tentar”, pois enquanto você lê este texto é bem provável que um novo desafio esteja nascendo bem aí ao seu lado.

Começo com o que parece mais ameaçador, tratado como o tomador de empregos, extinguidor de profissões: a Inteligência Artificial. Mito.

***Profissionais não perderão seus empregos para a I.A. Perderão seus empregos para outros profissionais que aprenderem a utilizar a Inteligência Artificial em seu dia a dia. Na verdade, perderão seus empregos para si próprios, se deixarem de atualizar-se frente a uma tecnologia que está colocada como ferramenta de trabalho. É irreversível. Não dá para evitar a evolução da tecnologia.***

Ao mesmo tempo em que me recuso a ver a I.A. como uma “revolução” (vejo como evolução), seria ingenuidade negar que os perfis de muitas ocupações irão mudar. Daí a necessidade de constante requalificação profissional. Sem novidades, não? Desde a invenção da calculadora eletrônica e do computador isso ocorre.

Se descermos um nível nessa análise, acho curioso ouvir analistas do tema afirmarem que uma das necessidades será a de “fluência em português”. Sim. Sem ele não será possível fazer as perguntas de forma correta e consequentemente receber as melhores respostas. A falta do hábito da leitura vai cobrar seu preço. Fazer as perguntas certas fará toda a diferença.



Dito isso passo para um segundo tema, que não é novo, mas continua na pauta de discussões: Trabalho remoto ou presencial? Não vou assumir a defesa nem de um, nem de outro, porque tenho certeza de que migraremos para um modelo híbrido, cada organização ajustando seu formato com suas equipes. Meu incômodo vem da continuidade da discussão em si. O tema deveria estar superado.

Por que não está? Porque insistimos em cobrar o cumprimento da carga horária ao invés das entregas que cada cargo deve fazer. Reconheço que dá trabalho: estruturar processos, definir metas e seus KPI's, mas é algo que não podemos deixar de fazer, sob pena de perdermos talentos. Não dá para simplesmente fingir que nada está acontecendo.

Outro tema que já afeta e impactará o mundo do trabalho daqui para frente: a Economia GIG. Surpreso? Não é um fenômeno novo. Na verdade, sempre existiu em menor escala, mas ganhou corpo com a pandemia e, mais importante, não dá sinais de que vá diminuir seu ritmo de crescimento.

Do que se trata? Da contratação de profissionais independentes para atividades temporárias. Motoristas de aplicativos são um bom exemplo, embora estejam longe de serem os únicos.

Os "gig's" não só estão conectados a trabalhos temporários, como podem executar diferentes tipos de atividades, conforme as oportunidades se apresentam, intermediadas por plataformas digitais. São, de certa forma, multifuncionais.

O termo vem de uma gíria, usada para nomear o trabalho dos músicos em apresentações pontuais. Meu avô diria, "pessoal que vive de bicos".

Seus números são impressionantes. Estima-se que tenham movimentado mundialmente algo em torno de 557 bilhões de dólares em 2024.

As causas desse crescimento? Facilidade de acesso à Internet, avanço dos smartphones, mas principalmente fatores comportamentais, como o desejo por mais liberdade de horários e qualidade de vida.

É preciso dizer também que até pouco tempo era uma forma "não convencional", para dizer o mínimo, de estruturar a carreira. Por isso, as empresas precisam prestar enorme atenção a esse tipo de relação de trabalho. Não apenas por serem tomadoras de serviço desses profissionais, passíveis de serem acionadas para que seja reconhecido um futuro vínculo trabalhista, mas também porque, ao mesmo tempo, estão inaugurando um mundo completamente novo na organização interna do trabalho.

O clima organizacional, que vem da convivência entre colegas de trabalho e seus Líderes, como ficará? As relações de subordinação, a hierarquia, numa relação contratual tão tênue, onde o prestador do serviço pode desligar-se a qualquer momento e por qualquer razão, como ficarão estabelecidas?

Um último impacto, mais imediato, ainda em 2025: as alterações na NR-01, com a inclusão da avaliação dos Riscos Psicossociais.

Além de ser um "cumpra-se", forçará as Organizações a repensarem como tratam questões como burnout, ansiedade, stress e assédios. O papel das lideranças será fundamental e mandatário conscientizá-los a respeito. Talvez o termo a ser empregado aqui seja sensibilizar, para que sintam de verdade os efeitos que a falta de gestão adequada do tema trará.

Uma palavra positiva para concluir: se as relações de trabalho formal, leia-se emprego, nunca estiveram tão ameaçadas no formato em que as conhecemos, nunca houve tantas oportunidades de

trabalho aparecendo. Será fundamental separar os dois conceitos: Emprego e Trabalho. O primeiro diminuirá radicalmente, o segundo jamais deixará de existir.

Hudson Carvalho é Consultor em Estratégia de Gestão de Pessoas, Diretor Regional da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) para o ABCD e Baixada Santista e Diretor Executivo da ELABORE-ONLINE – Pessoas e Resultados.

[elaboreonline@gmail.com](mailto:elaboreonline@gmail.com) | <https://wa.me/message/5S2EHIT7sESXHB1>

**Compartilhe:**

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/05/2025

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SÍNDROME DE VIA BAHIA



### 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](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

A principal experiência de concessão rodoviária na Bahia tornou-se um trauma para a população, com pesados reflexos negativos sobre a economia estadual. O fracasso dessa concessão comprometeu a imagem desse importante instrumento de atração do capital privado para os indispensáveis e urgentes investimentos em infraestrutura, retardando a sua utilização no Estado.

Com efeito, somente agora, em 15 de maio, ficamos livres da desastrosa concessão conjunta da BR-116 Sul – da divisa MG-BA até Feira de Santana – e da BR-324 – trecho Feira de Santana-Salvador, praticamente único acesso rodoviário à capital do Estado, uma vez que a Linha Verde – litorânea e turística – não permite o transporte de cargas.

Firmado em outubro de 2009, a cargo da Via Bahia, o famigerado contrato de concessão foi feito sob critérios de tarifa baixa, praticamente sem investimentos, em um dos eixos rodoviários de maior carregamento do país. Agora, a extinção consensual do contrato entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Via Bahia, com o aval do Tribunal de Contas da União (TCU), está custando quase R\$ 900 milhões aos cofres públicos, como se não bastassem as perdas econômicas impostas à Bahia e ao país ao longo desses últimos 16 anos. Populismo custa caro.

Com território de 567.295 km<sup>2</sup>, a Bahia tem, na rede rodoviária, sua principal infraestrutura de transporte e logística, com 119.639 km de extensão – a segunda maior do país. Desse total, 5.093km são federais, 14.940 km estaduais e 99.606 km municipais.

Na Região Metropolitana de Salvador, existem duas concessões rodoviárias, ambas estaduais: a da Linha Verde (BA-099) – que atende ao Litoral Norte baiano, até a divisa BA-SE – e a do sistema BA-093 – que interliga o polo industrial de Camaçari, o Porto de Aratu e o Aeroporto Internacional de Salvador. Há uma clara disparidade de tarifas entre as duas.

Uma terceira concessão, também estadual, foi estabelecida a partir da construção da ponte sobre o rio São Francisco no município de Barra, cuja tarifa custeia a manutenção da Estrada do Feijão (BA-052), que faz a ligação de Feira de Santana a Xique-Xique, com 462 km de extensão. Restrita à manutenção, esta concessão – em que pese o bom estado em que vem sendo mantida – certamente não atenderá às necessidades da via quando começarem a circular os caminhões pesados, transportando a produção do perímetro de irrigação do Baixo de Irecê.

A União está, neste momento, em processo de concessão da BR-116 Norte – Feira de Santana a Salgueiro (PE) – agora denominada Rota dos Sertões – com 502 km de extensão. Paralelamente,



cuida da relicitação das BR-116/324 – agora denominada Rota 2 de Julho – com 663 km de extensão.

Por outro lado, já não se fala mais na concessão da BR-110 – Alagoinhas-Paulo Afonso, outro importante eixo rodoviário, que serve à região Nordeste do Estado, o qual inicialmente estaria integrado à concessão da BR-101 Norte. Agora o trecho a ser concessionado é Itabaiana (SE) – Aracaju (SE) – Feira de Santana, com 339 km de extensão, incluído no bloco Lotes Nordeste de concessões federais, em estruturação pelo BNDES.

Além da concessão do anel rodoviário de Feira de Santana, encontra-se também em estudo pelo BNDES, a implantação de um segundo anel rodoviário para a mesma Feira de Santana, com 111 km de extensão. Este projeto precisa, no entanto, ser analisado do ponto de vista do efeito que possa ter sobre o desenvolvimento econômico do município, principal entroncamento rodoviário do Nordeste brasileiro e que precisa ser desenvolvido como seu portal logístico, e não esvaziado, como pode ocorrer.

***São poucas – em quantidade e extensão – as concessões na Bahia, considerando-se a dimensão da rede, a importância econômica do Estado e sua função de passagem, a meio caminho entre o Nordeste e o Sudeste.***

A presente crise nos transportes e na logística, provocada pela interdição da ponte sobre o rio Jequitinhonha, no Extremo Sul do Estado – interrompendo os serviços de ônibus e a circulação de cargas pela BR-101, além do fluxo turístico para Porto Seguro – só confirma a condição precária em que se encontram as rodovias federais na Bahia.

Com isto, a Bahia vai ficando para trás e condenada a um longo atraso. Basta ver que o processo integral para uma concessão rodoviária dura cerca de três anos, sendo dois anos para a estruturação do projeto, quatro a seis meses para aprovação do TCU e, finalmente, mais oito meses para a realização do leilão.

Enquanto isto, o estado de São Paulo tem toda a sua malha básica concessionada e reúne as melhores rodovias do país. Vários outros estados têm boa parte de suas malhas viárias já sob regime de concessão, ante a inexistência de recursos públicos para mantê-las e modernizá-las. O Paraná, em parceria com o governo federal, está licitando, por blocos, toda sua malha principal. Esta é uma metodologia que provavelmente se aplicaria bem à Bahia, onde importantes eixos rodoviários estaduais e federais se entrelaçam.

Urge que a Bahia se mobilize e se movimente, o quanto antes, para ter um robusto planejamento e vigorosa programação de concessões rodoviárias no seu território. É uma questão fundamental para o desenvolvimento.

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 26/05/2025**



**BAHIA ECONÔMICA - BA**

**OFERTA DE COMPRA DA BRASKEM É BEM RECEBIDA E PETROBRAS TEM INTERESSE; VEJA TERMOS**

**Por Victoria Isabel - 26/05/2025 17:00**



**Foto: Divulgação**

A oferta apresentada pelo empresário Nelson Tanure à Novonor para compra da Braskem foi bem bem-sucedida, pois Tanure acomodou interesses da antiga Odebrecht – que busca permanecer como sócia da companhia, com uma com uma fatia de ao menos 3,5% e simplificou as tratativas ao prever a manutenção do atual acordo de acionistas, firmado entre Novonor e Petrobras. Agora, o poder de decisão está nas mãos da estatal e dos bancos credores da holding.

Não está nos planos de Tanure comprar dos bancos a dívida da antiga Odebrecht para convertê-la em participação acionária. A intenção é conduzir um processo de renegociação, incluindo redução do passivo, eventual participação acionária na Braskem e alongamento do prazo do saldo, “como foi na Light”.

Faz parte da proposta ainda que a Petrobras permaneça na sociedade. Além de ser a principal fornecedora local de matérias-primas, tem direito de preferência sobre as ações da Novonor na Braskem, mas até hoje não tornou pública uma eventual decisão de sair ou permanece

A proposta de Tanure é assumir indiretamente, via fundo de investimento, a posição de controle da Novonor, que tem 38,3% do capital total da Braskem, e 50,1% das ações com direito a voto (ON). O acordo firmado na semana passada prevê um período de exclusividade de 90 dias, podendo ser prorrogado.

Esse período passa a contar justamente a partir do momento em que a Petrobras indicar se quer comprar a fatia da sócia, vender suas ações nas mesmas condições acertadas pela Novonor (a Petrobras também tem esse direito) ou se permanece na posição atual.

Mas, segundo informa a agência Reuters, a Petrobras quer uma revisão no acordo de acionistas na Braskem para melhorar sua representatividade e ser mais ouvida nas decisões da empresa.

A grande aposta do empresário, que atua em diferentes setores e tem experiência antiga no setor de óleo e gás, é na transformação da Braskem em grande produtora de petroquímicos de base renovável (verdes), o que já tem sido executado dentro da empresa, bem como sua migração da nafta petroquímica como matéria-prima para gás natural.

Questionada nesta segunda-feira sobre como avaliava a proposta do fundo de Tanure pela fatia da Novonor na Braskem, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que ela vem na direção correta.

“A Braskem tem uma situação societária que a gente precisa resolver, e a proposta do Tanure vem na direção dessa solução e também a movimentação de bancos no passado”, afirmou a jornalista, Chambriard, durante evento no BNDES, nesta segunda-feira. Com informações da Reuters e Valor Econômico.

**Fonte: Bahia Econômica**  
**Data: 26/05/2025**

**GOVERNO DO ESTADO PLANEJA EXTENSÃO DO VLT COM TRECHO COMÉRCIO-CALÇADA**

**Por Matheus Souza - 26/05/2025 16:59 - Atualizado 26/05/2025**



Segundo informações do portal A TARDE, o Governo de Jerônimo Rodrigues (PT) planeja a expansão do Trecho 4 do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ligando os bairros da Calça da e Comércio, na Cidade Baixa. O investimento, por volta dos R\$ 100 milhões, seria oriundo das economias feitas durante as obras do Trecho III do metrô, entre as Estações Pirajá e Águas Claras, além de incluir recursos do FGTS.

O trecho terá cerca de 3,6 km, ligando a Estação da Calçada ao Terminal Náutico Turístico, no Comércio. A expectativa para início das obras é que comecem em até dois meses, quando a ordem de serviço deve ser emitida.

**Fonte: Bahia Econômica**

**Data: 26/05/2025**



### JORNAL O GLOBO – RJ

#### **PRESIDENTE DA CÂMARA REBATE HADDAD E DIZ QUE EXECUTIVO 'NÃO PODE GASTAR SEM FREIO E DEPOIS PASSAR O VOLANTE AO CONGRESSO'**

Motta afirmou nas redes sociais que responsabilidade pelas contas é do governo

**Por Camila Turtelli — Brasília**



**Presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (REPUBLICANOS - PB) — Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados**

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (Republicanos-PB), rebateu publicamente nesta segunda-feira declarações do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, feitas em entrevista ao GLOBO. Motta afirmou que “quem gasta mais do que arrecada não é vítima, é autor”, e que o Executivo “não pode gastar sem freio e depois passar o volante para o Congresso segurar”.

A fala do deputado foi publicada em suas redes sociais, no dia seguinte à entrevista em que Haddad responsabiliza o novo arranjo institucional — que chamou de “quase parlamentarismo” — pelas dificuldades do governo em avançar com medidas de ajuste fiscal.

Na entrevista, o ministro da Fazenda disse que “hoje nós vivemos um quase parlamentarismo” e que “quem dá a última palavra sobre tudo isso é o Congresso”, numa crítica indireta à fragmentação da base aliada e à necessidade de negociar cada projeto com lideranças da Câmara e do Senado.

“Lembrando o que disse logo que assumi: o Estado não gera riqueza - consome. E quem paga essa conta é a sociedade. A Câmara tem sido parceira do Brasil ajudando a aprovar os bons projetos que chegam do Executivo e assim continuaremos. Mas quem gasta mais do que arrecada não é vítima, é autor. O Executivo não pode gastar sem freio e depois passar o volante para o Congresso segurar. O

Brasil não precisa de mais imposto. Precisa de menos desperdício. Vamos trabalhar sempre em harmonia e em defesa dos interesses do país”, escreveu Motta.

Como mostrou o GLOBO, o aumento das alíquotas do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), definido pelo Ministério da Fazenda, levanta dúvidas jurídicas entre tributaristas, que apontam possibilidade para questionamentos no Judiciário e falta de clareza em pontos do decreto.

Na quinta-feira, o governo recuou parcialmente e decidiu manter em zero a alíquota do IOF sobre aplicações de fundos nacionais no exterior, mas manteve a cobrança de 3,5% para compra de moeda e compras com cartão de crédito e pré-pagos internacional. A medida também incluiu aumento de alíquotas em operações de crédito para empresas e até para planos de previdência.

Ao apresentar a medida, o governo indicou que as medidas iriam corrigir distorções e fechar brechas de evasão, como no caso dos planos da incidência do imposto para fundos de previdência VGBL. Mas também destacou que medida visava gerar R\$ 20,5 bilhões em arrecadação este ano, e R\$ 41 bilhões em 2026.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 26/05/2025*

### **FAZENDA DECIDIRÁ COMO COMPENSAR ARRECADAÇÃO PERDIDA COM RECUO NO IOF ATÉ O FIM DA SEMANA, DIZ HADDAD**

Governo anunciou tributação sobre remessas de recursos ao exterior e o aumento da alíquota nas aplicações de pessoas físicas fora do Brasil, mas recuou após má repercussão

**Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro**



***O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em entrevista sobre o bloqueio de gastos no Orçamento de 2025 — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo***

O Ministério da Fazenda vai decidir sobre como compensar a perda de arrecadação com o recuo em parte dos aumentos de alíquotas do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) até o fim desta semana, afirmou o ministro Fernando Haddad. Na sexta-feira, ao explicar o recuo no aumento da taxa sobre fundos que enviam recursos para o exterior, Haddad calculou em cerca de R\$ 2 bilhões o impacto na arrecadação com essa medida específica.

A Fazenda informou sobre a elevação do IOF na tarde de quinta-feira, junto do anúncio de um congelamento de R\$ 31,3 bilhões nos gastos federais no Orçamento. O congelamento das despesas e o aumento do IOF foram anunciados para cumprir a meta de resultado das contas públicas este ano.

Mas logo depois a Fazenda revogou dois pontos relacionados ao IOF: a tributação sobre as remessas de fundos nacionais ao exterior e o aumento da alíquota nas aplicações de pessoas físicas no exterior.

Os ministros que compõem a Junta de Execução Orçamentária (JEO), incluindo Haddad, devem discutir nesta segunda-feira o que será feito para compensar esse recuo e manter a meta de arrecadação.

Já considerando o congelamento e o aumento de arrecadação com a elevação do IOF – calculado pelo governo em R\$ 20 bilhões este ano, ou R\$ 40 bilhões ao ano –, o Tesouro Nacional projetou

que o resultado fiscal deste ano será um déficit primário (sem contar gastos com juros) de R\$ 31 bilhões.

Se arrecadação com o IOF ficar R\$ 2 bilhões abaixo do previsto nas contas anunciadas na quinta-feira passada, será preciso compensar a diferença com mais congelamentos ou com mais receitas.

– Temos até o fim da semana para decidir como compensar, se com mais contingenciamento ou com alguma substituição. Até o fim da semana vamos tomar essa decisão – afirmou Haddad nesta segunda-feira, ao ser questionado sobre a compensação, ao deixar um evento em comemoração do Dia da Indústria, na sede do BNDES, no Rio.

Indagado se o efeito restritivo da elevação do IOF sobre o crédito poderia abrir espaço para que o Banco Central (BC) comece um ciclo de redução da taxa básica de juros (a Selic, hoje em 14,75%), após altas sucessivas desde setembro, Haddad disse que a medida ajudaria a aumentar a coordenação entre a política de juros do BC e a política fiscal da Fazenda.

– O que nós queremos é resolver isso o quanto antes, o fiscal e o monetário, para voltar a patamares adequados, tanto de tributação quanto de taxa de juro, para o país continuar crescendo – afirmou Haddad, ressaltando os efeitos do IOF. – Quando sobe a Selic, aumenta o custo do crédito. É igual (com o IOF). E nem por isso os empresários deixam de compreender a necessidade da medida.

Mais cedo, em discurso na sessão de abertura do evento na sede do BNDES, Haddad chamou de “caixa preta” as “renúncias fiscais”, segundo ele em torno de R\$ 800 bilhões ao ano.

– Falava-se muito da “caixa preta” do BNDES, e hoje descobrimos uma “caixa preta” no Orçamento federal, de R\$ 800 bilhões de renúncia fiscal. Em vez de oferecer uma alíquota média menor para todo mundo, resolvemos escolher no Orçamento os campeões nacionais. Aquele que paga imposto fica prejudicado por aquele que fez do lobby a sua profissão de fé – disse o ministro.

A ideia da “caixa preta” é uma referência às críticas ao gigantismo do BNDES durante os governos anteriores do PT. Turbinado por aportes bilionários do Tesouro, o banco aumentou seus financiamentos, mas críticos da política viam falta de transparência na forma como os subsídios eram bancados pela União.

A ideia de “campeões nacionais” também é uma referência a críticas passadas: a política de fomento à internacionalização de grandes grupos empresariais nacionais ficou conhecida.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 26/05/2025*

## 'SE O PETRÓLEO CAIR MAIS, VAMOS REDUZIR OS PREÇOS DA GASOLINA E DO DIESEL', DIZ PRESIDENTE DA PETROBRAS

'Temos visto os preços do petróleo caírem e o real se valorizar', destaca Magda Chambriard, que cita ainda diesel e querosene de aviação como combustíveis que podem ter redução

**Por Bruno Rosa**



**Magda Chambriard participa de evento no BNDES — Foto: Bruno Rosa**

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que, se o valor do petróleo no mercado internacional continuar caindo, a estatal vai reduzir os preços dos combustíveis nas refinarias. Ela participou do evento Nova Indústria Brasil, realizado na sede do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em comemoração ao Dia da Indústria.



— Se cair mais o preço do petróleo, por certo vamos reduzir os preços dos combustíveis. Estou falando da gasolina, do diesel, do QAV (querosene de aviação), do GLP (gás de botijão).

No último dia 6 de maio, a estatal reduziu o preço do diesel nas refinarias em R\$ 0,16 por litro, para R\$ 3,27. Foi a terceira queda do diesel só este ano. Já a gasolina teve um último movimento em julho do ano passado, quando subiu para R\$ 3,01.

Ela destacou que “neste momento” está confortável com os preços dos combustíveis. E lembrou que o acompanhamento dos preços é feito a cada 15 dias.

— O acompanhamento dos preços é uma constante na Petrobras, e também buscamos eliminar a volatilidade do mercado. Temos visto os preços do petróleo caírem e o real se valorizar. E acompanhamos o market share (participação de mercado) dos nossos produtos. Tanto a gasolina como o diesel estão abaixo do preço de paridade internacional. Por enquanto, estamos acompanhando.

As cotações do petróleo no mercado internacional estão em queda desde o início do ano diante da perspectiva de um crescimento econômico global menor, por causa da guerra comercial iniciada pelo presidente americano Donald Trump.

Além disso, os países Opep, organização que reúne os maiores exportadores de petróleo do mundo, têm ampliado sua produção e já sinalizaram um novo aumento na prospecção em junho.

O preço do barril do tipo brent, principal referência no mercado internacional, está em torno de US\$ 65 nos últimos dias. Para se ter uma ideia, em janeiro, o petróleo era negociado acima de US\$ 80. E o dólar comercial, que também influencia nos preços domésticos dos combustíveis, já recuou 8% este ano.

Segundo dados da Abicom, associação que reúne os importadores de combustíveis, o preço médio da gasolina praticado pela Petrobras para as refinarias está em média 1% abaixo dos valores cobrados no mercado internacional neste momento.

Sobre o QAV, Magda disse que o combustível é reajustado todo mês.

-Se o preço do Brent caiu e o câmbio se valorizou, tem tudo para ser uma redução.

Magda reiterou que os preços nas refinarias são 36% menores no QAV desde 31 de dezembro de 2022. Nesse período, o diesel caiu 26%, assim como a gasolina (entre -11% e -12%).

-A sociedade precisa pressionar pela redução de preços.

### **Braskem**

Sobre Braskem, ela disse que a companhia é a sexta maior petroquímica do mundo. Para Magda, é um ativo muito importante para a Petrobras.

-A Braskem tem uma questão societária na Petrobras que a gente precisa resolver. E a proposta do Tanure (empresário Nelson Tanure) vem na direção dessa solução como também uma movimentação dos bancos, que também vinham em torno dessa solução nessa solução. Espero que qualquer solução dê certo e terá apoio da Petrobras e vamos sim restaurar a petroquímica no Brasil - afirmou Magda.

### **Contratações**

A presidente da Petrobras disse ainda que a estatal pretende lançar o edital para contratar 48 embarcações até o fim de 2026 com 40% de conteúdo local e acesso a linha de financiamento do Fundo de Marinha Mercante.

-Estamos falando de um investimento de R\$ 118 milhões no Brasil no âmbito dessas 48 embarcações e 180 mil postos de trabalho que são gerados - afirmou Magda a jornalistas após o evento.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 26/05/2025

## APESAR DA INSTABILIDADE GEOPOLÍTICA E DAS TENSÕES COMERCIAIS, A TRANSIÇÃO VERDE PARECE CADA VEZ MAIS INEVITÁVEL, DIZ ESPECIALISTA

Em entrevista ao blog, o cientista político canadense Robert Muggah diz que o Brasil ganha papel relevante nesse contexto de crescente tensões geopolíticas

Por **Luciana Casemiro**



**Para o cientista político canadense Robert Muggah, as tensões geopolíticas dificultam o financiamento das mudanças climáticas, mas novos arranjos está surgindo, o que dá esperanças — Foto: Divulgação Instituto Igarapé**

Vivemos um momento decisivo para o futuro climático do planeta. As crescentes tensões geopolíticas, principalmente entre grandes potências, especialmente entre os Estados Unidos e a China, podem colocar em perigo os já frágeis consensos internacionais construídos desde o Acordo de Paris. Enquanto as guerras na Ucrânia e Gaza desviam recursos e o foco das atenções para longe das mudanças climáticas. A crise climática avança de forma desigual, afetando com maior intensidade os países e populações mais vulneráveis, justamente aqueles com menos acesso a financiamento, tecnologia e infraestrutura de adaptação. Nesse contexto, o papel de países como o Brasil torna-se ainda mais relevante, avalia Robert Muggah, especialista em segurança, cidades, ação climática e transformação digital e cofundador do Instituto Igarapé. Para Muggah, a transição verde parece cada vez mais inevitável, apesar de todos os desafios postos.

O cientista político canadense respondeu a perguntas do blog durante o voo para o Rio de Janeiro, onde participa nesta segunda-feira do II Fórum de Finanças Climáticas e de Natureza, evento de preparação da COP 30. Tema da sua palestra será "Riscos Globais e Impacto Geopolítico na Ação Climática e no Financiamento".

Muggah afirma que a corrida por tecnologias verdes e minerais estratégicos está remodelando alianças globais. Iniciativas promissoras em energia renovável, soluções baseadas na natureza e inovação social estão abrindo caminhos para respostas mais eficazes e inclusivas. O setor privado, embora ainda hesitante em alguns contextos, pontua o especialista, começa a reconhecer os riscos materiais da inação climática. Confira a entrevista completa com Muggah que é colaborador de agências da ONU e bancos de desenvolvimento como o FMI e o Banco Mundial e que ainda assessora o Fórum Econômico Mundial na elaboração do seu Relatório Anual de Riscos Globais.

### **Como as tensões geopolíticas atuais estão impactando a cooperação internacional na ação climática?**

As tensões geopolíticas estão prejudicando os esforços climáticos em um momento delicado para o planeta. A intensificação das rivalidades entre grandes potências, especialmente entre os Estados Unidos e a China, pode desestabilizar o frágil consenso que sustentou os esforços climáticos internacionais desde o Acordo de Paris de 2015. Ambos os países estão impondo restrições comerciais a tecnologias e minerais estratégicos essenciais para a transição energética limpa. Ao mesmo tempo, as guerras na Ucrânia e em Gaza estão desviando o foco político e os recursos financeiros da ação climática, enquanto a volatilidade nos mercados de energia levou alguns países, como Alemanha e Polônia, a reativarem temporariamente usinas a carvão.



Mudanças políticas domésticas profundas também estão tendo um efeito inibidor sobre a ação climática ao redor do mundo. Quando os Estados Unidos retrocedem em compromissos climáticos nacionais e internacionais e passam a priorizar investimentos em combustíveis fósseis, isso encoraja céticos climáticos em outras partes do mundo. Alguns países estão postergando e enfraquecendo suas metas de emissões líquidas zero. Sob pressão política e de acionistas, um número crescente de bancos e empresas também está recuando em promessas climáticas e alianças de redução de emissões. Em outras palavras, as tensões geopolíticas não apenas agravam a crise climática, mas também minam a ação coletiva.

Apesar desse cenário sombrio, a instabilidade geopolítica também está impulsionando avanços pontuais na área climática. Grande parte da Europa, impactada por sua dependência do petróleo e gás russos, está acelerando investimentos em infraestrutura de energia eólica, solar e hidrogênio. E, apesar dos esforços da administração Donald Trump para enfraquecer o Inflation Reduction Act, bilhões de dólares continuam sendo direcionados à tecnologia limpa em estados estratégicos.

A China, diante de restrições às exportações, está dobrando a aposta em tecnologias verdes, ampliando a produção de energia solar e veículos elétricos a níveis recordes. Potências médias como o Brasil estão assumindo liderança climática, ao mesmo tempo em que usam as rivalidades globais para obter condições mais favoráveis em financiamento climático. A transição energética global está avançando não tanto por meio da diplomacia coordenada, mas sim por uma corrida fragmentada e competitiva por relevância e resiliência. Resta saber se esse impulso será sustentável — e equitativo.

### **Conflitos por recursos naturais, como os metais críticos, estão moldando alianças globais?**

Conflitos por recursos naturais moldam as relações internacionais desde o surgimento dos Estados-nação. A corrida atual por “minerais críticos” essenciais à transição energética verde não é diferente. Lítio, cobalto, níquel, terras raras e outros metais indispensáveis para veículos elétricos, turbinas eólicas, painéis solares e semicondutores estão gerando uma nova forma de diplomacia baseada em recursos. Os Estados Unidos, por exemplo, estão firmando acordos da Austrália à Zâmbia para reduzir sua dependência das cadeias de suprimento chinesas. A China, por sua vez, utiliza a Iniciativa Nova Rota da Seda para garantir acesso a minerais críticos na África, na América Latina e na Ásia Central.

O que está emergindo não é exatamente uma nova Guerra Fria, mas sim uma rede fragmentada de alinhamentos baseados em recursos, cada qual com seu próprio conjunto de empresas, fundos soberanos e estatais.

Essa reconfiguração das alianças geopolíticas traz consigo muitos riscos, incluindo o aumento de conflitos. A garantia de fornecimento de cobalto, lítio e terras raras tornou-se uma prioridade tanto para investidores globais quanto para planejadores de segurança nacional. Disputas pelo uso de águas a montante, do Sul da Ásia ao Chifre da África, estão provocando tensões diplomáticas e ameaças militares. Os direitos de pesca no Mar do Sul da China estão agora ligados a reivindicações territoriais mais amplas, envolvendo marinhas regionais.

À medida que governos buscam internalizar cadeias de suprimento de recursos estratégicos, questões de extração, processamento, comércio e transporte passam a ser tratadas como temas de segurança nacional e soberania. A agenda de descarbonização está, inadvertidamente, alimentando atritos e insegurança. Com o acirramento da corrida pelos minerais críticos, é provável que mais países transformem o acesso a esses recursos em instrumento de pressão, mais empresas intensifiquem a extração, e mais comunidades resistam.

### **O financiamento climático prometido por países desenvolvidos tem chegado de forma eficaz às nações em desenvolvimento? O retorno de Trump e novos conflitos comerciais agravam essa situação?**

A agenda global de financiamento climático está em um ponto de inflexão. Por um lado, há sinais de maior ambição na mobilização de recursos para mitigação e adaptação. A meta histórica de US\$ 100



bilhões anuais foi superada por uma nova proposta de mobilizar US\$ 1,3 trilhão por ano até 2035. Embora bem-vinda, a promessa atual de US\$ 300 bilhões mal arranha a superfície das necessidades reais. Cresce o descompasso entre as necessidades de adaptação climática e a capacidade do sistema internacional de oferecer apoio significativo. Países na linha de frente das mudanças climáticas, especialmente no Sul Global, exigem não apenas mais recursos, mas também financiamento mais previsível, acessível e equitativo. A realidade, porém, é que os compromissos financeiros necessários para construir infraestrutura verde, proteger a biodiversidade e fortalecer redes de proteção social ainda são insuficientes.

O que torna o momento atual particularmente preocupante é a convergência de ventos contrários geopolíticos e domésticos. A reeleição de Donald Trump, em 2024, provocou apreensão nas instituições multilaterais e está levando ao recuo de alguns países doadores importantes. As tensões comerciais, a contenção fiscal e o ressurgimento do populismo na Europa também estão relegando o financiamento climático a um segundo plano nas agendas políticas e corporativas.

***"A incerteza geopolítica representa uma ameaça real ao investimento privado em resiliência climática."***

Mecanismos financeiros como o Fundo Verde para o Clima continuam sendo vitais — especialmente para pequenos Estados insulares — mas são insignificantes diante da escala do desafio. Agravando o quadro, os países mais vulneráveis ao clima estão presos em ciclos de crise e endividamento, sem acesso aos recursos que deveriam ajudá-los a se adaptar.

Apesar desses obstáculos, há razões para um otimismo cauteloso. Estão surgindo mecanismos financeiros inovadores para preencher essa lacuna, incluindo o uso ampliado de financiamento misto, títulos soberanos verdes e instrumentos de seguro contra riscos climáticos.

Novas abordagens como o Green Bridge Facility, do Instituto Igarapé, estão sendo testadas para atrair investimentos para mercados negligenciados. Um exemplo notável é a proposta brasileira do Fundo Florestas Tropicais para Sempre (TFFF), que oferece uma solução inédita para o financiamento da proteção florestal tropical. Além disso, uma parcela crescente do financiamento climático está finalmente sendo direcionada à adaptação, e não apenas à mitigação. Ainda assim, é urgente não apenas ampliar o volume de recursos, mas também melhorar a governança, a distribuição e a supervisão desses fundos.

**Quais tecnologias ou inovações sociais mais impressionam atualmente na luta contra a crise climática?**

Há um grande número de inovações tecnológicas e sociais impressionantes emergindo para mitigar e adaptar-se às mudanças climáticas. É provável que vejamos um crescimento exponencial de soluções à medida que a inteligência artificial (IA) e a inteligência artificial geral (AGI) se popularizarem. No entanto, algumas das iniciativas mais promissoras são as chamadas Soluções Baseadas na Natureza (SBN), pois combinam baixo custo, escalabilidade e benefícios múltiplos.

O Brasil está especialmente bem posicionado para aproveitar essas soluções, especialmente por meio da restauração de florestas tropicais, recuperação de manguezais e agricultura regenerativa. Tais intervenções não apenas sequestram carbono, mas também protegem a biodiversidade, fortalecem a resiliência climática e geram novas oportunidades econômicas. No Brasil e em várias partes do mundo, cidades e países estão implementando jardins verticais urbanos, corredores ecológicos e infraestrutura verde para combater as ilhas de calor, reduzir riscos de inundações, criar empregos verdes e melhorar a qualidade de vida.

No campo tecnológico, diversas inovações estão transformando silenciosamente a resiliência climática. Um exemplo promissor são os microgrids solares, que fornecem energia limpa a áreas fora da rede elétrica, reduzindo a dependência do diesel e ampliando o acesso à energia em comunidades remotas. O hidrogênio verde também começa a ser explorado como estratégia para descarbonizar setores industriais pesados.

Uma nova geração de ferramentas de fintech climática e geotecnologia — de plataformas móveis de créditos de carbono a sistemas de detecção de espécies baseados em satélites, drones e IA — está ganhando força. Essas iniciativas não apenas aumentam a resiliência, mas também conectam produtores rurais a novas fontes de receita e cadeias de valor globais. Além disso, estão contribuindo para democratizar a ação climática ao redistribuir poder de decisão, permitindo que pequenas empresas, prefeituras e comunidades se tornem participantes ativos da transição climática.

### **Como o setor privado pode ser incentivado a investir mais em resiliência e mitigação climática?**

A incerteza geopolítica representa uma ameaça real ao investimento privado em resiliência climática. Por isso, a criação de ambientes mais previsíveis e com menor risco é fundamental para acelerar investimentos e fomentar o empreendedorismo. Uma das formas mais eficazes de fazer isso é por meio de clareza regulatória e incentivos fiscais.

Governos podem atualizar legislações para favorecer investimentos positivos para o clima e a natureza, exigir divulgações financeiras relacionadas ao clima e oferecer benefícios tributários e subsídios para investimentos voltados à resiliência. Também podem apoiar medidas para reduzir o risco de determinadas áreas de investimento. Mecanismos como o financiamento misto — que combina capital público, privado e filantrópico para mitigar riscos — são eficazes para viabilizar desde SBNs até energia renovável e infraestrutura verde.

No entanto, também é necessária uma mudança cultural e de mentalidade nas salas de diretoria das empresas para acelerar os investimentos. Apesar do retrocesso promovido pelo governo Trump, os critérios ESG (Ambientais, Sociais e de Governança) continuam sendo essenciais, não apenas por razões éticas, mas também para mitigar riscos materiais. À medida que os riscos climáticos se transformam em riscos de cadeia de suprimentos e reputacionais, investidores exigem planos de descarbonização e relatórios de emissões do Escopo 3. Onde a regulação e o engajamento do setor privado ainda são lentos, a litigância climática e o ativismo de acionistas têm ocupado esse espaço.

A transição energética verde é inevitável — a questão é como acelerá-la. O capital está fluindo para a resiliência climática, mas precisa ser impulsionado por incentivos, sanções e sinais claros de longo prazo.

***"Há um reconhecimento crescente no mundo de que a adaptação climática não pode ser um apêndice do planejamento urbano — deve estar no centro, especialmente onde choques ambientais se sobrepõem a desigualdades profundas."***

### **O que cidades como o Rio de Janeiro podem fazer diante das ameaças climáticas crescentes? Há exemplos de cidades que lidaram com sucesso a adaptação climática?**

Chuvas intensas, ondas de calor prolongadas e o aumento do nível do mar são eventos cada vez mais frequentes no Rio de Janeiro. Embora todos sintam os impactos, eles são particularmente severos em bairros de baixa renda construídos em encostas instáveis ou áreas alagadiças. A cidade já introduziu sistemas de alerta precoce e modernizações em infraestrutura, mas a resposta ainda é fragmentada. Uma estratégia de longo prazo deveria incluir o reflorestamento de encostas, a restauração de manguezais, a renaturalização de favelas e a melhoria da habitação informal. É necessário eletrificar o transporte público, modernizar edifícios e reformar a infraestrutura hídrica.

Há um reconhecimento crescente no mundo de que a adaptação climática não pode ser um apêndice do planejamento urbano — deve estar no centro, especialmente onde choques ambientais se sobrepõem a desigualdades profundas.

O panorama urbano mais amplo do Brasil também revela despreparo. As projeções indicam aumento das chuvas no sul e centro-oeste, enquanto as secas se intensificam no Norte e Nordeste. Descobriu-se que mais de 2.000 municípios são classificados como "extremamente vulneráveis", mas apenas metade dos estados brasileiros possui planos climáticos formais. A política nacional ainda não se adequou à emergência climática, e os planos existentes carecem de financiamento, mesmo diante da crescente preocupação pública. A maioria dos municípios carece de capacidade

institucional básica, recursos financeiros e apoio político para desenvolver e implementar estratégias de resiliência.

Felizmente, há exemplos de cidades que estão levando a adaptação a sério. Cidades como Roterdã, com seu plano “espaço para o rio”, integram controle de enchentes com design urbano. Medellín desenvolveu corredores verdes que reduziram as temperaturas e a criminalidade. Cingapura está à frente no uso de gêmeos digitais, tecnologias inovadoras de captação de água, vegetação vertical e infraestrutura de cidade-esponja.

Na China, cidades como Shenzhen estão experimentando pavimentos permeáveis e captação de águas pluviais para lidar com chuvas extremas. Essas intervenções não apenas reduzem emissões, mas também resfriam cidades, purificam o ar, reciclam água e melhoram a qualidade de vida.

### **Qual é o papel da desinformação no atraso da ação climática? Como governos e a sociedade civil podem combatê-la?**

A desinformação e a informação enganosa sobre o clima representam ameaças graves — e muitas vezes invisíveis — à ação climática. Assim como as indústrias do tabaco e dos combustíveis fósseis ocultaram, no passado, as ligações entre cigarro e câncer ou entre carbono e aquecimento global, hoje uma rede de think tanks, influenciadores digitais, lobistas e veículos de mídia partidários trabalha ativamente para minar o consenso científico sobre as mudanças climáticas.

Suas táticas são sofisticadas: uso seletivo de dados, promoção de especialistas desacreditados e amplificação deliberada da incerteza. E essas estratégias têm funcionado. Afinal, os algoritmos das redes sociais recompensam o sensacionalismo e a repetição. Estamos presenciando um ecossistema informacional poluído, onde o negacionismo climático parece mais difundido do que realmente é. A equipe do Instituto Igarapé constatou que até mesmo pequenas doses de desinformação podem reduzir significativamente o apoio público à descarbonização.

A boa notícia é que alguns governos e organizações da sociedade civil começam a reagir. Checagem de fatos, campanhas de alfabetização digital e moderação de conteúdo tornaram-se mais comuns, embora seus efeitos muitas vezes sejam limitados e de curta duração. Cada vez mais especialistas defendem estratégias de “pré-bunking”, ou seja, imunizar o público contra mitos antes que eles se disseminem. Outros pedem mais transparência nos algoritmos das redes sociais, para revelar como as informações são classificadas e recomendadas — embora haja pouca disposição das grandes plataformas tecnológicas para adotar tais medidas. O ponto central é que a desinformação climática representa um risco real: ela pode atrasar e enfraquecer regulações, corroer a confiança pública e distorcer o processo decisório justamente quando clareza e consenso são mais necessários.

***" A desinformação climática representa um risco real: ela pode atrasar e enfraquecer regulações, corroer a confiança pública e distorcer o processo decisório "***

Algumas plataformas sociais estão testando estratégias de redirecionamento, que incentivam os usuários a acessar conteúdos precisos. Organizações não governamentais, como o Instituto Igarapé, também estão atuando contra o chamado “ceticismo de soluções” — a narrativa de que a ação climática seria inútil ou economicamente desastrosa. No entanto, até mesmo esses esforços enfrentam reações políticas adversas e incertezas legais, especialmente onde se invocam argumentos de liberdade de expressão e oposição à censura. A lição principal não é reprimir o dissenso digital, mas sim construir resiliência digital — uma espécie de “sistema imunológico cívico” capaz de resistir à poluição informacional. Se não for enfrentada, a desinformação climática não apenas atrasará a transição para uma economia de baixo carbono; poderá paralisá-la completamente.

### **Como a América Latina — e especialmente o Brasil — pode liderar soluções globais para a crise climática?**

A América Latina está especialmente bem posicionada para exercer um papel diplomático, prático e tecnológico de liderança nas soluções globais para o clima. A região abriga alguns dos maiores



ativos naturais do planeta, como a Bacia Amazônica, o Pantanal e os glaciares andinos — todos fundamentais para a regulação climática global.

O Brasil, sozinho, representa quase metade do território sul-americano e conta com uma matriz elétrica majoritariamente renovável. No plano diplomático, o país pode usar seu capital natural como instrumento de influência nas negociações climáticas, especialmente no que diz respeito ao financiamento para perdas e danos, à proteção da biodiversidade e à regulamentação de mercados de carbono e ativos ambientais. A presidência brasileira da COP30, em Belém, em 2025, representa uma oportunidade extraordinária para reposicionar o país (e a região) como ponte entre o Norte e o Sul globais.

O potencial da América Latina vai além do discurso — está baseado em experiências concretas. Países como Chile e Uruguai mostram que economias menores podem liderar a inovação verde. O Chile está ampliando a produção de hidrogênio verde e fortalecendo sua cadeia de valor do lítio, enquanto o Uruguai já praticamente descarbonizou seu setor elétrico. A Costa Rica talvez ofereça o exemplo mais emblemático: foi um dos primeiros países do mundo a operar quase inteiramente com energia renovável, ao mesmo tempo em que investia na conservação florestal e no ecoturismo. O Brasil, com seu enorme potencial solar, eólico e hidrelétrico, além de um grande contingente de engenheiros e agrônomos, pode se tornar uma superpotência verde — desde que alinhe segurança jurídica e incentivos adequados ao setor privado.

Proteger a Amazônia requer alinhar agendas de comércio, clima, governança e direitos humanos. A política comercial deve reforçar padrões ambientais, enquanto mercados de carbono e instrumentos financeiros verdes podem canalizar recursos para comunidades que preservam ecossistemas. Iniciativas como trocas de dívida por natureza e títulos verdes oferecem liquidez, mas devem ser desenhadas para chegar diretamente àqueles que realizam o trabalho de conservação. Os defensores da floresta não são apenas vítimas ou partes interessadas: são gestores comprovados da saúde planetária. Apoiar essas pessoas e organizações não é apenas uma ação moralmente correta — é um investimento estratégico na estabilidade climática global. O destino da Amazônia será determinado tanto pelos mercados internacionais de commodities quanto pelas motosserras na floresta.

***"As decisões tomadas nesta década — sobre energia, uso da terra, infraestrutura e finanças — moldarão o clima por dezenas ou até centenas de gerações."***

**Apesar desse cenário desafiador, o senhor está otimista quanto à possibilidade de evitar os piores efeitos das mudanças climáticas?**

Estou cautelosamente, condicionalmente e contingentemente otimista — essa é, acredito, a posição mais honesta a se adotar. O mundo provavelmente ultrapassará o limite de 1,5°C de aquecimento na próxima década, e os impactos climáticos já estão se intensificando — desde recordes de calor e inundações até o colapso de ecossistemas. A instabilidade geopolítica, como a guerra na Europa e o aumento das tensões comerciais, tem dificultado os esforços multilaterais. Ainda assim, a transição verde parece cada vez mais inevitável. As fontes renováveis de energia já são mais baratas do que os combustíveis fósseis em grande parte do mundo, e as tecnologias limpas estão sendo adotadas em uma velocidade superior à prevista. O financiamento climático, embora ainda insuficiente, está passando por transformações, e grandes economias estão integrando a descarbonização em suas políticas industriais. Ao mesmo tempo, o ativismo de base e a pressão pública estão obrigando governos e empresas que antes resistiam a agir.

Contudo, o progresso ainda é desigual e o tempo está se esgotando. Evitar os piores efeitos das mudanças climáticas depende não apenas da difusão tecnológica, mas também de coragem política, alinhamento regulatório e consenso social. As decisões tomadas nesta década — sobre energia, uso da terra, infraestrutura e finanças — moldarão o clima por dezenas ou até centenas de gerações. Não existe solução única: o sucesso exigirá um mosaico de soluções e de atores, que inclui desde governos nacionais e prefeitos até comunidades indígenas e bancos multilaterais. As probabilidades são desafiadoras, mas a janela de oportunidade ainda não se fechou. A tarefa que temos diante de nós é não apenas urgente — ela ainda é viável.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 26/05/2025

## HUGO MOTTA DIZ QUE VAI DISCUTIR COM LÍDERES DA CÂMARA PEDIDO PARA DERRUBAR AUMENTO NO IOF

Presidente da Câmara afirmou analisará assunto proposta da oposição com demais deputados  
*Por Victoria Abel, Jeniffer Gularte e Lauriberto Pompeu — Brasília*



*Presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta (REPUBLICANOS - PB) — Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados*

O presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), afirmou ao GLOBO que colocará em discussão na próxima reunião de líderes o projeto de decreto legislativo que pretende cancelar o aumento de IOF, promovido pelo Ministério da Fazenda na última quinta-feira.

— O projeto foi protocolado na sexta-feira, ainda não tive tempo de discutir com os líderes. Vamos debater na próxima reunião — afirmou ao GLOBO nesta segunda-feira.

Um aliado próximo do presidente, porém, avalia que Hugo não deve pautar a matéria, principalmente pelo desconforto e crise que seria aberta com o governo. Líderes do Centrão argumentam que o aumento de IOF poderia prejudicar pequenas empresas, fora do Simples Nacional.

A elevação do IOF foi anunciada na última quinta-feira e gerou forte reação do mercado e de parlamentares. Segundo as medidas anunciadas pelo governo na última quinta-feira, o IOF para operações de cartão de crédito, débito e pré-pago no exterior subiu de 3,38% para 3,50%. O IOF para aquisição de moeda em espécie passou de 1,10% para 3,50%.

O anúncio foi feito junto com a divulgação de um corte de R\$ 12,5 bilhões no orçamento, entre contingenciamentos e bloqueios. O aumento do imposto, de acordo com a Fazenda, foi uma forma de minimizar os cortes orçamentários necessários neste ano e no próximo.

Na sexta-feira, deputados e senadores de oposição iniciaram uma ofensiva e protocolaram duas propostas para sustar as decisões.

O líder do PT, Lindbergh Farias (RJ), rebateu a possibilidade de o assunto ser colocado em pauta.

— Eu não vejo clima. É claro que a oposição sempre vai querer, em cada tema como esse, fazer o papel dela, mas não vejo clima para isso. Não vai ser votado nessa semana, tem o colégio de líderes. O impacto, a desarrumação seriam muito grandes, votar um PDL como esse. O impacto concreto em um primeiro momento é o contingenciamento que teria que ser ampliado. Acho que ninguém quer aqui nessa Casa. Isso paralisa programas, projetos que estão em andamento, repercute na base eleitoral de cada deputado.

Fonte: O Globo - RJ  
Data: 26/05/2025

### SETOR PRIVADO SE UNE PARA TENTAR BARRAR NO CONGRESSO AUMENTO DO IOF

Representantes da indústria, agronegócio, comércio, bancos e seguradoras elaboram manifesto em que apontam preocupação com medida e criticam aumento de imposto

**Por Mariana Carneiro**

BRASÍLIA - Representantes da indústria, agronegócio, comércio, bancos e seguradoras defendem que o Congresso Nacional barre o aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) anunciado pelo governo na última quinta-feira, 22.

Em manifesto, a que o Estadão teve acesso, as entidades afirmam que o aumento do imposto foi recebido com “preocupação” e representa aumento de custos para o setor privado.

“Iniciativas arrecadatórias, com aumento de impostos, impactam negativamente a construção de um ambiente econômico saudável”, afirmam. “Esperamos que o Congresso Nacional se debruce sobre o tema e avalie com responsabilidade a anulação do teor do decreto do governo federal.”



**Entidades que assinam manifesto têm atuação forte de lobby no Congresso, o que pode pressionar o governo Foto: Wilton Júnior/Estadão**

O documento é assinado pelas confederações nacionais da Indústria (CNI), do agronegócio (CNA), do comércio e serviços (CNC), das instituições financeiras (CNF), das seguradoras (CNseg), além da Associação Brasileira das Companhias Abertas (Abrasca) e da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), o que indica que o setor privado se uniu contra o aumento do IOF.

Na quinta-feira, o governo anunciou o aumento do imposto em operações de crédito para empresas, em investimentos de pessoas físicas acima de R\$ 50 mil por mês na previdência privada (VGBL), e em operações cambiais que atingem tanto empresas quanto pessoas físicas.

Horas depois, o governo recuou e poupou as aplicações financeiras de fundos de investimentos e de pessoas físicas no exterior.

Mas advogados tributaristas e empresários afirmam que ainda haverá efeitos sobre o dia a dia de multinacionais brasileiras na relação com suas filiais no exterior e também na importação de máquinas e equipamentos.

No manifesto, as entidades afirmam que a medida encarece o crédito para empreendimentos produtivos “aumentando a carga tributária do IOF sobre empréstimos para empresas em mais de 110% ao ano e, ao mesmo tempo, expõe assimetrias”.

“A tributação no câmbio impacta a importação de insumos e bens de capital necessários para o investimento privado e a modernização do parque produtivo nacional. A tributação sobre VGBL amplia distorções no mercado financeiro, uma vez que outros produtos não foram tributados e desincentiva a formação de poupança nacional de longo prazo em favor de investimentos de curto prazo”, afirmam.

Na sexta-feira, o líder da oposição no Senado, Rogério Marinho (PL-RN), apresentou uma proposta de decreto legislativo para sustar o aumento do imposto. Para avançar, a medida precisa ser aprovada pela maioria dos parlamentares da Câmara e do Senado.



As entidades que assinam o manifesto têm atuação forte de lobby no Congresso, o que pode pressionar o governo.

As confederações afirmam, no manifesto, rejeitar o aumento de impostos como forma de ajustar as contas do governo.

“É preciso enfrentar os problemas crônicos do Orçamento para acabar com a contínua elevação de impostos. Construir um desenho institucional mais eficiente é a forma certa de garantir o equilíbrio fiscal, reduzir o enorme custo tributário que trava o crescimento do país e garantir previsibilidade para investidores”.

### **Leia o manifesto na íntegra:**

#### *Manifestação das Confederações sobre as mudanças no IOF*

*O setor privado brasileiro recebe com preocupação as medidas anunciadas pelo Governo Federal de aumento de alíquotas do IOF (Imposto sobre Operações Financeiras).*

*A decisão gera imprevisibilidade e aumenta os custos para produzir no país. Com as medidas, os custos das empresas e dos negócios com operações de crédito, câmbio e seguros serão elevados em R\$ 19,5 bilhões apenas no que resta do ano de 2025. Para 2026 o aumento de custo chega a R\$ 39 bilhões.*

*A medida encarece o crédito para empreendimentos produtivos, aumentando a carga tributária do IOF sobre empréstimos para empresas em mais de 110% ao ano e, ao mesmo tempo, expõe assimetrias.*

*A tributação no câmbio impacta a importação de insumos e bens de capital necessários para o investimento privado e a modernização do parque produtivo nacional. A tributação sobre VGBL amplia distorções no mercado financeiro, uma vez que outros produtos não foram tributados e desincentiva a formação de poupança nacional de longo prazo em favor de investimentos de curto prazo.*

*Iniciativas arrecadatórias, com aumento de impostos, impactam negativamente a construção de um ambiente econômico saudável. O IOF, aliás, é um imposto regulatório, e não arrecadatório. É preciso enfrentar os problemas crônicos do Orçamento para acabar com a contínua elevação de impostos. Construir um desenho institucional mais eficiente é a forma certa de garantir o equilíbrio fiscal, reduzir o enorme custo tributário que trava o crescimento do país e garantir previsibilidade para investidores.*

*Esperamos que o Congresso Nacional se debruce sobre o tema e avalie com responsabilidade a anulação do teor do decreto do Governo Federal.*

*O Brasil ostenta uma das maiores cargas tributárias do mundo. Precisamos de um ambiente melhor para crescer — e isso se faz com aumento de arrecadação baseado no crescimento da economia, não com mais impostos.*

*É hora de respeitar o contribuinte.*

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 26/05/2025**

### **SECRETÁRIO DA RECEITA LEVA DADOS DE RENÚNCIAS FISCAIS A SENADOR; AGRO E ZONA FRANCA SOMAM R\$ 200 BI**

Montante, referente a 2024, é cerca de R\$ 100 bi a mais que valor projetado no Demonstrativo de Gastos Tributários de 2025, previsto no Orçamento

Por Fernanda Trisotto (Broadcast) e Giordanna Neves (Broadcast)

BRASÍLIA - O secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, apresentou nesta segunda-feira, 26, ao senador Efraim Filho (União-PB), os dados atualizados de renúncia fiscal referentes aos benefícios tributários monitorados pela Declaração de Incentivos, Renúncias, Benefícios e Imunidades de Natureza Tributária (Dirbi) de 2024, segundo apurou o Estadão/Broadcast.

De acordo com os números já levantados pela equipe técnica, o agronegócio, a Zona Franca de Manaus (ZFM) e as Áreas de Livre Comércio (ALC) consumiram, juntos, mais de R\$ 200 bilhões em benefícios em 2024 - cerca de R\$ 100 bilhões a mais do que o valor projetado no Demonstrativo de Gastos Tributários de 2025, previsto na Lei Orçamentária.



**O secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas Foto: Washington Costa/MF**

A Comissão Mista de Orçamento (CMO) estará à disposição para aprofundar as análises dos benefícios.

De acordo com dados da Dirbi, a Agricultura e a Agroindústria consumiram R\$ 158,3 bilhões em benefícios em 2024, cerca de R\$ 75,3 bilhões a mais do que o projetado no demonstrativo deste ano (de R\$ 83 bilhões).

Já a ZFM e a ALC registraram R\$ 54,7 bilhões de benefícios no ano passado, R\$ 24,8 bilhões a mais do que previsto no orçamento de 2025 (de R\$ 29,9 bilhões). Dois dos benefícios que entraram na mira do governo - a desoneração da folha de pagamentos e o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse) - somaram R\$ 36,9 bilhões em fruição em 2024.

Nesta segunda-feira, 26, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse em evento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) que o atual governo descobriu uma “caixa preta” no Orçamento federal de R\$ 800 bilhões com renúncias fiscais.

Na semana passada, ele voltou a afirmar que o governo precisa de parcerias e da aprovação de leis para avançar na agenda fiscal, destacando que algumas medidas não podem ser adotadas apenas por via administrativa.

A nova ofensiva do Ministério da Fazenda para dar visibilidade ao elevado volume de gastos tributários no Orçamento é vista como um caminho estratégico para reforçar o caixa. A iniciativa ganha força em meio à polêmica gerada pela medida do governo de elevar o IOF como forma de equilibrar as contas públicas.

A extinção de benefícios fiscais é considerada, no entanto, uma alternativa de difícil viabilização no Congresso. O histórico recente envolvendo a desoneração da folha de pagamentos de 17 setores que mais empregam e o Perse evidencia a resistência do Legislativo em reduzir as desonerações, o que aumenta a descrença quanto à aprovação de medidas desse tipo.

A ZFM e o Agronegócio, por exemplo, são dois setores que têm uma atuação histórica forte junto aos parlamentares para preservar seus benefícios.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 26/05/2025**

**BRASKEM TEM QUESTÃO QUE PRECISA RESOLVER E SOLUÇÃO TERÁ APOIO DA PETROBRAS, DIZ CEO DA ESTATAL**

Magda Chambriard reconhece que há um problema e diz que a oferta do empresário Nelson Tanure pela Braskem 'vem na direção dessa solução'

**Por Daniela Amorim (Broadcast), Célia Froufe (Broadcast) e Eduardo Laguna (Broadcast)**

RIO, BRASÍLIA E SÃO PAULO - A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, disse que a Braskem é um ativo muito importante para a companhia e que a petroleira não largará "de jeito nenhum" a petroquímica. Quanto à questão societária, Magda reconhece que há um problema e diz que a oferta do empresário Nelson Tanure pela Braskem "vem na direção dessa solução".

"A petroquímica tem hoje uma questão para Petrobras que é societária. A Braskem tem uma questão societária que a gente precisa resolver e a proposta do Tanure vem na direção dessa solução, como também uma movimentação dos bancos no passado vinha em torno dessa solução", disse Magda a jornalistas, após participar do evento Nova Indústria Brasil, em comemoração ao Dia da Indústria, no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no Rio de Janeiro.

"O máximo que eu posso dizer para vocês é que eu espero que qualquer que seja a solução, que dê certo, que terá o apoio da Petrobras, e que nós vamos sim restaurar a petroquímica no Brasil e botar a petroquímica do Brasil no patamar que ela merece", acrescentou.



**'A Braskem é hoje a sexta maior petroquímica do mundo', diz Magda, 'então, por óbvio, é um ativo muito importante para a Petrobras'** Foto: Agência Petrobras

Questionada se a Petrobras poderia aumentar sua participação acionária na Braskem, Magda respondeu que "por enquanto, vamos aguardar as cenas dos próximos capítulos".

"A Braskem é hoje a sexta maior petroquímica do mundo. Então, por óbvio, é um ativo muito importante para a Petrobras. Quando a gente fala em descarbonização, quando a gente fala em redução do combustível fóssil etc, a gente tem uma certeza: que o combustível fóssil ainda será muito utilizado nas próximas muitas décadas para uso petroquímico. Então, a gente fala de um gás para petroquímica, a gente fala de uma nafta para petroquímica, mais gás do que nafta. Nós falamos de uma Petrobras que produz óleo e gás associado, não podemos então largar de mão de jeito nenhum a Petroquímica", afirmou.

### Política de preços dos combustíveis

Quanto à diferença dos preços de combustíveis nas refinarias da Petrobras e as bombas no varejo, o efetivamente cobrado do consumidor, Magda ressaltou que a petroleira está cobrando menos do que no fim de 2022. "Os nossos preços nas refinarias são 36% menores", disse ela.

Em relação ao patamar de preços de 31 de dezembro de 2022, as refinarias da Petrobras estão cobrando atualmente cerca de 26% menos pelo diesel e cerca de 11% a 12% menos pela gasolina.

"O que a gente pode dizer é reiterar isso, é dizer isso mais vezes, muito, cada vez mais alto, para que sociedade entenda que ela própria tem que buscar a redução de preços e pressionar a redução de preços", defendeu Magda.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 26/05/2025

**LULA DEVE EQUILIBRAR APROXIMAÇÃO COM CHINA PARA NÃO SER VISTA COMO ANTAGONISMO AOS EUA, DIZ AZEVEDO**

Ex-diretor-geral da OMC e atual presidente global de operações da Ambipar diz que o Brasil deve se mostrar como parceiro confiável às duas potências durante o processo de afastamento entre elas

**Por Felipe Frazão**



### Entrevista com **Roberto Azevêdo - Ex-diretor-geral da OMC e presidente global de operações da Ambipar**

PARIS - O embaixador Roberto Azevêdo, ex-diretor-geral da Organização Mundial do Comércio (OMC) e presidente global de operações da empresa de gestão ambiental Ambipar, afirma que o governo brasileiro deve buscar equilíbrio nas relações com a China e com os Estados Unidos.

Azevêdo pregou “cuidado” quando questionado sobre a aproximação política entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente chinês, Xi Jinping, reforçada depois de o petista também visitar o russo Vladimir Putin recentemente. Lula fez questão de se contrapor diretamente a Donald Trump, em Moscou e Pequim.

Azevêdo conversou com o Estadão em Paris, onde participou do encontro anual Choose France, entre o presidente Emmanuel Macron e 200 CEOs globais. Ele compartilhou a avaliação de que a França segue disposta a se opor à aprovação do Acordo Comercial entre o Mercosul e a União Europeia.

Apesar do choque com a guerra comercial de Trump contra a UE, o Estadão apurou que o governo francês não pretende ceder. Para o embaixador, a condução das votações do acordo em Bruxelas, na esfera europeia, “não será um passeio no parque”.

### ***A seguir, os principais trechos da entrevista:***

#### **Que impacto terá o entendimento entre China e Estados Unidos para reduzir temporariamente as tarifas? Trump tem pressionado os demais países dizendo que o tempo para negociar está acabando.**

Primeiro, o entendimento é preliminar e o que aconteceu nos encontros de Genebra (entre EUA e China), a meu ver, não é surpreendente. Não me surpreendeu que eles tivessem chegado a um entendimento que permitisse a volta a níveis mais moderados de tarifa. Era esperado, porque com o nível tarifário que prevalecia naquele momento, dos dois lados, um era 145% o outro era 125%, isso efetivamente desacomplava os dois países.

O comércio entre os dois estava inviabilizado da noite para o dia. E isso teria repercussões tremendas em termos de inflação, sobretudo no mercado americano. E isso importa. Muitos produtos de consumo mais imediato da classe média, classe média baixa, são da China, são produtos de menor valor agregado e tudo mais. Teria um impacto muito forte nas camadas mais desfavorecidas da população americana que apoiou o Trump. Seria um tiro no pé da administração do presidente Trump e eles se deram conta disso, eles sabiam disso.

Por outro lado, a China tinha perfeita consciência de que essa situação seria insustentável para Washington e também tinha muito interesse em retomar essas conversas, porque já se estava verificando o impacto nas operações das empresas chinesas, das fábricas chinesas, muitas paralisando as operações, já começava a haver alguma alguma alguma sinalização de desemprego. No longo prazo, eu acho que os dois lados, os Estados Unidos e a China, entendem que no futuro, ainda que a relação seja de muita desconfiança ainda, algum tipo de interação entre as duas economias será necessário.

Esse processo de afastamento dos dois lados continuará acontecendo, mas ele não pode ser feito da noite pro dia. Os dois lados vão alongar esse processo o máximo possível para evitar os impactos mais danosos nas suas respectivas economias.

### **E o que isso significa para o Brasil?**

O impacto de curto prazo: é muito evidente que tudo depende dos acordos que sejam feitos entre China e Estados Unidos. Por exemplo, compra de produtos, se a China vai se comprometer a comprar produtos americanos que são produtos competidores do Brasil, ou não, e os volumes que essas compras terão. Tudo isso é muito incerto. Pode ser positivo, para o Brasil, pode ser neutro, pode ser negativo, mas não muito. Acho que qualquer que seja o acordo que saia dali não vai ser nada que vai mudar a estratégia, de médio e longo prazos, do exportador brasileiro. É uma coisa que vai ter impacto maior no curto prazo, na estratégia de negócio, de vendas, no futuro mais imediato.

Agora, no longo prazo, esse processo de afastamento entre Estados Unidos e China, de maior frieza nas relações comerciais e econômicas, traz riscos não só para o Brasil, mas para o mundo inteiro. Porque os impactos econômicos, desvio de comércio, de novos fluxos financeiros, tudo isso pode resultar em uma menor eficiência dos mercados, em uma maior instabilidade dos mercados. Nós não sabemos, e isso não é bom para o Brasil, nem para ninguém. Por outro lado, o Brasil se apresenta se jogar as suas cartas de maneira correta, né? O Brasil se apresenta, para os dois lados, como um parceiro confiável, sobretudo para a China, que precisa de fluxos de alimentos confiáveis e que sejam estáveis e suficientes para as demandas do mercado chinês. Essa área de alimentação é muito sensível politicamente lá na China. Então, o Brasil pode se apresentar como um parceiro estratégico nesse sentido.

A decisão do Walmart de falar nos Estados Unidos que não vai ter como segurar os preços pressiona o governo americano e pode favorecer a negociação com o Brasil?

Em primeiro lugar, o que chama atenção é o anúncio, porque o Walmart poderia fazer isso sem ter de avisar ninguém, porque é uma consequência lógica e inevitável dos preços que a cadeia passará a cobrar dos produtos, sobretudo aqueles que são importados ou que, por exemplo, o Walmart tenha de começar a procurar fornecedores alternativos mais caros, porque não consegue mais importar dos fornecedores tradicionais como os chineses. Ninguém ficaria surpreso com aumentos de preço no Walmart, na Amazon e em todos os outros que vendem produtos de consumo. O anúncio é que chama atenção. Para que o Walmart precisava avisar? Precisava dizer isso? Você tem de falar com o pessoal de relações públicas da Walmart. Claramente tem uma mensagem política ali, a administração Trump reagiu fortemente a esse anúncio. E eu acho que nós não vimos ainda os últimos capítulos dessa novela. Tem muita água para passar por baixo da ponte ainda.

### **O presidente Lula tem reiterado que vai esgotar a negociação, mas que, se não for possível, adotará retaliação, depois de fazer um recurso até simbólico à OMC. É o caminho mais concreto mesmo para o Brasil?**

Essas declarações se deram em outros momentos, em que havia muita vocalização das intenções dos vários países. Mais recentemente eu não ouvi nenhuma expressão pública do governo brasileiro. As coisas são muito fluidas e os momentos políticos estão muito voláteis. Eu não saberia dizer nesse momento o que pensa exatamente o governo brasileiro e como ele pretende se comportar.

### **Como o sr. percebeu o movimento de visita recente do presidente Lula à China, depois de ir à Rússia, usando uma linguagem muito parecida com o Xi Jinping? Pode ser interpretado nos EUA como um gesto de tomada de partido?**

Temos de tomar cuidado para que as nossas relações com a China não sejam percebidas nos Estados Unidos como um antagonismo a Washington. A meu ver, é perfeitamente possível. Não é motivo para nós não termos boas relações com Washington e trabalharmos em áreas estratégicas com eles, por exemplo, na área de mineração de terras raras, de minerais críticos, na área de biocombustíveis, por exemplo, onde o Brasil e os Estados Unidos têm interesses muito semelhantes, embora sejam competidores. Tem muita coisa que podemos fazer juntos com os Estados Unidos e com a China. Acho que o Brasil tem de saber maximizar as oportunidades nas duas frentes.

Acho também que, com relação à China especificamente, sobretudo com o governo atual, o Brasil é percebido como um país amigo, onde há semelhanças de posicionamento político até. E isso viabiliza mais negócios, viabiliza uma cooperação mais próxima e uma interação mais próxima entre os dois mercados, e portanto também acho que é uma aproximação positiva.



O importante é manter um equilíbrio dessas abordagens em um mundo onde há muita desconfiança entre blocos, onde temas que antes eram do cotidiano das economias e das políticas nacionais de repente viram temas de segurança nacional. Então, todo cuidado no equilíbrio das relações internacionais é pouco.

***“O Brasil, como todo país exportador e que tem interesses globais, tem de estar olhando para o exterior, com uma estratégia muito clara de diversificação de mercados”***

### **Está correto esse movimento do Brasil de voltar os olhos à Ásia e buscar mais parceiros?**

O Brasil, como todo país exportador e que tem interesses globais, tem de estar olhando para o exterior, com uma estratégia muito clara de diversificação de mercados. Nós estamos vendo, no mundo atual, que os mercados podem se abrir e fechar a qualquer momento, por circunstâncias que não temos controle. Por tensões geopolíticas, por guerras, por emergências climáticas, pandemias, você nunca sabe. E é muito importante a diversificação dos mercados. Então, essa noção de olhar para a Ásia de uma maneira mais ampla e para outros países de uma maneira mais cuidadosa eu acho que é um movimento bem-vindo.

### **Como o presidente Macron tentou posicionar a França durante a cúpula empresarial Choose France? É um evento com o qual ele busca pessoalmente gerar empregos e atrair empresas, num momento conturbado.**

Ele deixou muito claro que o mundo de hoje passa por turbulências muito importantes, e que o investidor precisa pensar com muito cuidado em como gerir os seus ativos. Ele procurou posicionar a França de uma maneira muito positiva em certos aspectos, por exemplo, uma maior previsibilidade na área política, na área jurídica, na área comercial, dizendo que as tarifas francesas, as da União Europeia, não vão ficar oscilando e que há uma certa clareza das regras para o investidor estrangeiro, o que é muito importante nos dias de hoje. Eu acho que numa referência indireta aos Estados Unidos. E que outros países podem estar sujeitos a sanções e tensões geopolíticas também. Ele disse que o governo francês quer ajudar. Ele reconhece que às vezes, o sistema francês não é o mais rápido em termos de concessão de licenças, a regulamentação às vezes é pesada, complexa, e ele disse que o governo francês está fazendo um esforço muito grande na simplificação e agilização dos processos.

### **O sr. conversou com as ministras responsáveis pela agricultura e meio ambiente na França. Qual sua percepção, nesse cenário comercial de agora, sobre a posição francesa de oposição ao acordo Mercosul-União Europeia?**

Nossa conversa se concentrou mais nas questões de negócios da Ambipar. Agora, nas minhas conversas por aqui, por todo lado, eu acho que essa posição francesa não vai mudar. Sobre tudo na área agrícola, eles vão continuar com grandes dificuldades, não acho que vão ajudar na passagem do acordo.

Nesse passado recente eu fui a Bruxelas também. A Comissão Europeia tem a maior disposição em fazer com que o acordo aconteça, mas eles mesmos reconhecem que não vai ser um passeio no parque. Até mesmo em função da resistência francesa. Mas são otimistas, acham que vai funcionar, que vai dar certo.

### **O sr. acha que a França não vai conseguir apoio da Itália, Polônia e outros países para poder bloquear?**

Não saberia te dizer. É o jogo diplomático.

\*O repórter viajou a convite do Ministério da Europa e dos Negócios Estrangeiros da França **Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
Data: 26/05/2025

## HADDAD DIZ QUE DECISÃO SOBRE COMO COMPENSAR PERDA NO IOF SERÁ TOMADA ATÉ O FIM DA SEMANA

Ministro da Fazenda afirmou que desafio de equilibrar Orçamento é 'papel de todos' e lembrou que as alíquotas do IOF eram mais elevadas no governo anterior

**Por Daniela Amorim (Broadcast), Célia Froufe (Broadcast) e Eduardo Laguna (Broadcast)**

RIO, BRASÍLIA E SÃO PAULO - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta segunda-feira, 26, que a equipe econômica tem até o fim da semana para decidir como compensar o que deixará de ser arrecadado pelo recuo no decreto sobre a cobrança de Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

“A gente tem até o fim da semana para decidir como vai compensar. Se com mais contingenciamento ou com alguma substituição. Até o final da semana nós vamos tomar essa decisão”, declarou Fernando Haddad a jornalistas, após a abertura do evento Nova Indústria Brasil, em comemoração ao Dia da Indústria, no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no Rio de Janeiro.

Questionado sobre o aumento do custo do crédito para empresas por conta do IOF, Haddad lembrou que as alíquotas do imposto eram mais elevadas no governo anterior, do ex-presidente Jair Bolsonaro.



**Haddad afirmou que o governo vai seguir a regra fiscal mesmo em ano eleitoral** Foto: Pedro Kirilos/Estadão

“Se vocês fizerem um dever de casa e pegar as alíquotas do IOF do governo anterior, vocês vão ver que eram bem maiores”, declarou a jornalistas. “Quando aumenta a Selic, aumenta o custo do crédito, e nem por isso os empresários deixam de compreender a necessidade da medida.”

Questionado se já havia um cenário para que o Banco Central pudesse aliviar a política monetária, Haddad respondeu que trabalha para resolver fiscal e monetário “o quanto antes”.

“O que nós queremos é resolver isso o quanto antes, o fiscal e o monetário, para voltar a patamares adequados tanto de tributação quanto de taxa de juros, para o País continuar crescendo”, reforçou.

Haddad afirmou que o governo vai seguir a regra fiscal mesmo em ano eleitoral. “Nós temos um marco fiscal, que está sendo reforçado pelas medidas. Nós temos até 2,5% de aumento real do gasto público de teto. É daí para menos. Nós vamos seguir a regra fiscal conforme combinado com o Congresso Nacional”, concluiu.

### **Papel de todos**

Haddad disse que é preciso compreender o desafio do equilíbrio orçamentário. “É papel de todos”, afirmou durante o evento.

Ele admitiu que a carga tributária da indústria é elevada, mas lembrou que, em 1964, era de 16% do PIB, quando a “ditadura militar colocou 10% a mais” nessa conta. “Foi de 16% para 26% do PIB a carga tributária ao final do período militar. E ela só subiu de 26% para 32% na ocasião da estabilização da moeda, com o Plano Real. E aí ficou”, comparou, acrescentando que, hoje, a carga tributária federal, é menor do que a de 10 anos atrás.



“Temos que ter compreensão de que temos desafios a enfrentar, sobretudo em relação ao equilíbrio orçamentário, que, como disse o Mercadante (presidente do BNDES), vai ter papel de todos”, considerou.

Haddad enfatizou que há “muita despesa” contratada sem fontes de financiamento. “Temos que compreender que temos que honrar os compromissos assumidos pelo Congresso, muitos deles compromissos constitucionais, e nós estamos fazendo isso da melhor maneira possível, tentando virar a página de um déficit primário estrutural de 2% do PIB”, afirmou, acrescentando que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva herdou um País com um déficit estrutural de 2% do PIB.

Haddad parabenizou o trabalho do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic) junto com o BNDES e as lideranças empresariais em proveito da indústria. “Não é pouca coisa o que está acontecendo na indústria e o trabalho do Mdic tem que ser valorizado e a recuperação do BNDES, injustamente atacado por muitos anos. Precisa ser reconhecido o papel que o BNDES tem cumprido na recuperação da indústria”, disse, acrescentando que esta é uma decisão política do presidente da República.

Com apoio de parte do Congresso, o ministro disse que o governo está conseguindo avançar no sentido de estabilizar o orçamento e criar as condições macroeconômicas para a indústria voltar a se desenvolver. “O maior legado do presidente Lula nessa área, sem sombra de dúvida, é a reforma tributária”, enfatizou, prevendo que seus efeitos sobre o ambiente de negócio serão extraordinários.

Um dos principais pontos, segundo Haddad, é que a desoneração do investimento será de 100%, assim como a desoneração da exportação. “A guerra fiscal vai acabar entre os Estados, inclusive a guerra fiscal dos Estados com a União, que foi uma inovação dos últimos anos.”

### **Caixa-preta**

Haddad disse que o atual governo descobriu uma “caixa-preta” no orçamento federal de R\$ 800 bilhões com renúncias fiscais. “Falava-se muito da caixa-preta do BNDES, e hoje a gente descobriu uma caixa preta no Orçamento Federal de R\$ 800 bilhões de renúncia fiscal. R\$ 800 bilhões”, enfatizou, retribuindo as palavras de apoio ao presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, feitas momentos antes.

“O BNDES está aqui mostrando a competência, a transparência que sempre teve, em proveito do empresário brasileiro”, disse, citando que o setor industrial é uma ferramenta “importantíssima” para todos os países do mundo, sejam liberais ou socialistas, pois é dele que provém o aumento da produtividade, o emprego de qualidade.

“A gente precisa entender isso, e eu penso que o presidente Mercadante tem dado ao BNDES um toque de muita engenhosidade, no sentido de recuperar com instrumentos novos a capacidade de fomentar a indústria do nosso país, o emprego industrial e assim por diante. Muita coisa tem por ser feita, não resta dúvida, mas eu quero crer que o presidente Lula, nesses dois anos de trabalho, demonstrou uma capacidade e um compromisso com a indústria que precisa ser, no seu dia, muito valorizado”, argumentou.

Sobre Educação, Haddad disse que se trata de uma área que, graças aos dois primeiros mandatos do presidente Lula, foi “endereçoada” e passou a ter outra realidade após a atuação dos programas do presidente para permitir, entre outros, que o pobre pudesse sonhar com diploma de educação superior. “Sem isso, não tem indústria”, garantiu.

Outra marca de Lula, segundo o ministro, é o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). “Se a gente não tiver infraestrutura, não temos condição de competir. E nós retomamos os investimentos que minguaram e chegaram quase a zero até 2022. Não tinha mais obra no País de infraestrutura, não tinha mais ferrovia, não tinha mais rodovia, não tinha mais portos, aeroportos, não tinha nada acontecendo no Brasil”, listou.

Agora, de acordo com ele, o programa de concessões e parcerias público-privadas (PPP) está sendo retomado para dar condições de competitividade para a indústria. “Isso está sendo realizado em dois anos. Não estamos falando de dez, mas de dois anos de trabalho em que essas condições já se operaram substancialmente e vão melhorar, porque o presidente Lula tem uma obsessão com aquilo que é o seu próprio berço político, que é o chão de fábrica.”

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 26/05/2025*

# Valor

Informação que vira dinheiro.

## VALOR ECONÔMICO (SP)

### GARGALOS NO TRANSPORTE MARÍTIMO DA EUROPA SOAM SINAL DE ALERTA NOS EUA E ÁSIA

A escassez de mão de obra e os baixos níveis da água no rio Reno são os principais responsáveis pela situação

*Por Brendan Murray, Em Bloomberg 26/05/2025*



**Contêineres empilhados em navio, no porto de Savannah, na Georgia (EUA) — Foto: Stephen B. Morton/AP**

O congestionamento portuário está piorando em importantes pontos de entrada no norte da Europa e outros centros logísticos, segundo um novo relatório que sugere que as guerras comerciais poderão provocar interrupções marítimas para a Ásia e os Estados Unidos e aumentar as taxas de frete.

Os tempos de espera por espaço para atracar aumentaram 77% em Bremerhaven, Alemanha, entre o fim de março e a metade de maio, segundo dado divulgado na última sexta-feira (23) pela Drewry, consultoria marítima com sede em Londres. No mesmo período, os atrasos subiram 37% na Antuérpia e 49% em Hamburgo, com Roterdã, na Holanda, e Felixstowe, no Reino Unido, também registrando esperas mais longas.

A escassez de mão de obra e os baixos níveis da água no rio Reno são os principais responsáveis pela situação, dificultando o tráfego de barcaças entre os portos e o interior. Agravando ainda mais as restrições, a suspensão temporária das tarifas de 145% sobre as importações chinesas pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, antecipou a demanda por transporte marítimo entre as duas maiores economias do mundo.

“Os atrasos nos portos estão prologando os tempos de trânsito, atrapalhando o planejamento de estoques e forçando os transportadores a montar estoques extras”, disse a Drewry. “Somando-se à pressão, o comércio transpacífico no sentido leste já dá sinais de uma alta temporada antecipada, estimulada por uma trégua de 90 dias nas tarifas entre os EUA e a China, com vencimento previsto para 14 de agosto.”

Padrões semelhantes estão surgindo em Shenzhen, China, bem como em Los Angeles e Nova York, “onde o número de navios de contêineres aguardando atracação vem aumentando desde o final de abril”, disse a consultoria.



Rolf Habben Jansen, executivo-chefe da Hapag-Lloyd de Hamburgo, disse em um seminário pela internet na semana passada que, embora esteja vendo sinais recentes de melhora nos portos europeus, ele acredita que levará “mais seis a oito semanas até que tenhamos isso sob controle”.

Ainda assim, Torsten Slok, economista-chefe da Apollo Management, destacou em uma nota divulgada no domingo (25), que a trégua tarifária entre os EUA e a China alcançada há quase duas semanas ainda não desencadeou um aumento no número de navios no Pacífico.

“Isso levanta a questão: as tarifas de 30% sobre a China ainda são muito altas? Ou estarão as empresas americanas simplesmente esperando para ver se as tarifas cairão mais, antes de aumentar os embarques?”, escreveu Slok.

As tarifas dos EUA – somadas às ameaças repentinas e tréguas inesperadas – tornam difícil para os importadores e exportadores planejar seus pedidos, causando oscilações fora de época na demanda. Para as companhias de navegação, isso se traduz em atrasos e custos mais altos, que acabam exigindo aumentos nos fretes.

O golpe mais recente na previsibilidade do comércio mundial veio na sexta-feira (23), quando Trump ameaçou atingir a União Europeia (UE) com uma tarifa de 50% em 1º de junho. No fim de semana, porém, ele recuou, concordando em adiar o prazo para 9 de julho, após uma conversa por telefone com a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen.

Com pouco mais de seis semanas até que tarifas mais altas possam entrar em vigor, os volumes de carga no eixo transatlântico devem receber um impulso, já que “os transportadores têm um incentivo maior para enviar o que puderem para os EUA antes que as tarifas entrem em vigor”, diz Emily Stausbøll, analista sênior de transporte marítimo da Xeneta, uma plataforma digital de frete com sede em Oslo, na Noruega.

A incerteza adicional nas políticas comerciais “será um custo morto para a atividade global, aumentando os riscos nas decisões de gastos”, disse a Oxford Economics em uma nota de análise divulgada no sábado. Alemanha, Irlanda, Itália, Bélgica e Holanda são os países mais vulneráveis, considerando a proporção de exportações aos EUA em relação ao PIB, disse a nota.

A Bloomberg Economics afirmou em uma nota que “tarifas adicionais de 50% provavelmente reduziriam para perto de zero as exportações da UE para os EUA de todos os produtos sujeitos às tarifas recíprocas – o que cortaria em mais de metade o total das exportações europeias para os EUA”.

A crescente incerteza sobre se Trump levará adiante uma ameaça comercial dessa magnitude, ou se voltará a adiá-la, como fez com a China, está aumentando a pressão sobre o setor de transporte marítimo.

Transportadoras como a MSC Mediterranean Shipping Co., a maior companhia de transporte de contêineres do mundo, já anunciaram aumentos gerais de tarifas e sobretaxas de alta temporada a partir de junho para cargas originadas na Ásia.

Nas próximas semanas, essas medidas devem pressionar ainda mais os preços do frete no mercado à vista do transporte marítimo, cujos custos continuam fundamentados nas tensões geopolíticas.

Os navios de carga continuam, em grande parte, evitando o Mar Vermelho, onde rebeldes houthis no Iêmen começaram a atacar embarcações no final de 2023. Em vez disso, eles estão contornando o sul da África para transportar mercadorias nas rotas que ligam a Ásia, Europa e EUA.

Em seminário pela internet, Habben Jansen disse que ainda não é seguro cruzar o Mar Vermelho e indicou que qualquer eventual retomada das rotas regulares pelo Canal de Suez teria que ser feita de forma gradual – possivelmente ao longo de vários meses – para evitar um colapso logístico causado pelo excesso de tráfego portuário.

“Se de um dia para o outro desviássemos todos esses navios de volta para o Canal de Suez, criariamos um congestionamento enorme em muitos portos”, disse Habben Jansen. “Nossa abordagem, caso isso seja possível, será fazer esse retorno de forma mais espaçada, ao longo do tempo, para que os portos não entrem em colapso, já que isso não interessa a ninguém.”

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 26/05/2025*

## HÁ SALVAÇÃO PARA A INDÚSTRIA BRASILEIRA?

Precisamos tratar de déficit fiscal, o custo da dívida incluído, de sair da armadilha de uma taxa de investimento estagnada e rever profundamente renúncias tributárias na forma de incentivos fiscais e subsídios

**Por Horacio Lafer e Pedro Passos e Pedro Wongtschowski 26/05/2025**



***País patina na imprevisibilidade e insegurança jurídica - Foto: Silvia Costanti/Valor***

Cerca de três anos atrás publicamos neste Valor texto que destacava a importância da indústria para o Brasil e a necessidade de sua revitalização para garantir o desenvolvimento econômico sustentável. Reiterávamos, então, o papel crucial da indústria na arrecadação tributária, na geração de empregos qualificados e na inovação tecnológica.

Nossa reflexão focava em três grandes mudanças:

1. Melhoria do ambiente de negócios, incluindo reforma tributária, melhorias logísticas e regulatórias, além de investimentos em educação, ciência e tecnologia.
2. Adaptação às novas tendências globais, como a economia digital e a transição para a economia de baixo carbono.
3. Maior integração internacional, permitindo que a indústria brasileira importe e exporte livremente, tornando-se mais competitiva.

Mostrávamos que, nos últimos 15 anos, o Brasil crescera, mas sua indústria perdera espaço, especialmente no mercado internacional, concluindo assim com a defesa de um novo direcionamento, com políticas voltadas para inovação, internacionalização ativa e sustentabilidade, aproveitando seu potencial de se tornar um grande fornecedor global de produtos com baixa pegada de carbono, com sua matriz energética renovável e biodiversidade.

O artigo concluía que a indústria brasileira teria de digitalizar-se e integrar-se às cadeias globais, lembrando, contudo, que a pré-condição básica para tal seria termos um país com uma economia sadia, com as contas equilibradas, e, em decorrência, com juros decentes.

Pois bem, desde então nossas questões de desequilíbrios fiscais e baixa produtividade, manchete da edição de 25 anos deste jornal, apenas pioraram. Nas discussões fundamentais, que passaram por reformas e acordos, embora tenha havido avanços nas áreas trabalhista e tributária, a soma de interesses cartoriais e lobbies já históricos aumentaram ainda mais seus malfeitos. E o Brasil, tão cheio de potencialidades, patina na imprevisibilidade e na insegurança jurídica que estupidamente insiste em não enfrentar.

Voltamos agora a insistir quanto aos espaços para um grande projeto de industrialização nacional, compatível com nossas potencialidades, ambicioso, mas realista, visionário, mas factível. Um projeto vinculado à nova economia, digital, sustentável, com disponibilidade de terras e energia limpa, talento, capacidade empreendedora e saberes.



Mas de partida, na economia nada de falar de equilíbrio primário: precisamos tratar de déficit fiscal, o custo da dívida incluído. De sair da armadilha de uma taxa de investimento estagnada. Da necessidade de um governo digital a favor, e não contra o cidadão, o empreendedor, as empresas de todos os portes. De uma economia integrada ao mundo, de um sistema de imposto de renda progressivo. De um suporte social à saída, não à permanência.

É preciso acelerar a agenda de reformas macro e microeconômicas. Já é ultrapassada a hora para a revisão profunda de renúncias tributárias na forma de incentivos fiscais e subsídios que deixarão de arrecadar em impostos federais 4,53% do PIB brasileiro em 2026 ou seja R\$ 621 bilhões segundo o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias recém-enviado pelo governo ao Congresso Nacional. Esse valor cresceu entre 2014 e 2024 à impressionante e injustificável velocidade de 8,9% ao ano. Regimes especiais de tributação como Simples e Lucro Presumido, benefícios para o agronegócio e incentivos regionais como a Zona Franca de Manaus, são exemplos de disposições do sistema tributário brasileiro que pedem urgente revisão dentre esse leque de mais de 120 tratamentos especiais, chamados de gastos tributários.

A agenda para colocar o país no rumo de uma economia dinâmica e moderna é uma tarefa dura, razão pela qual necessitamos de coragem, visão de longo prazo, foco e firme determinação.

A COP30 está abrindo os olhos dos brasileiros para novas oportunidades, por meio do grande estoque de terras degradadas e o potencial de mercado para produtos novos, bioeconomia, minerais críticos, produtos alimentícios, farmacêuticos, madeireiros e transformados produzidos a partir de insumos que podemos gerar de maneira competitiva e com equilíbrio com a natureza. Um grande vendedor de créditos de carbono.

Claro que há muitos obstáculos a remover, como na regulação, na infraestrutura, e no custo de energia e gás natural. Os portos brasileiros, por exemplo, têm calado que não permite acesso a navios de grande porte. O gás natural brasileiro custa quatro vezes o americano. Há uma enorme concorrência desleal, com a crescente sonegação, falsificação, fraude, contrabando em várias áreas, como o de combustíveis, fornecimento de água e energia elétrica, de cigarros, de produtos da indústria têxtil, e em áreas como material desportivo, higiene pessoal e defensivos agrícolas. O grau de informalidade da economia brasileira atingiu níveis inaceitáveis. E por vezes parece que o mesmo ocorre com a complacência de parte dos poderes que deveriam combatê-la.

Há, por outro lado, avanços. O BNDES aumentou substancialmente o desembolso gerido com marcadores técnicos para a indústria, incluindo suporte à exportação, à inovação e a setores industriais como o de biocombustíveis e fármacos. A Finep, no biênio 2023/24, aplicou em inovação praticamente o dobro de recursos do que no biênio anterior. A Embrapii, com 93 unidades, já gerou mais de R\$ 6 bilhões em projetos de inovação industrial.

Há ainda, embora distantes do ideal, avanços da área de saneamento, com a sua progressiva privatização.

E por fim, oportunidades para o Brasil no novo cenário geopolítico, advindo das ações do governo americano. O Brasil pode transformar-se na fonte de produtos e serviços que o mundo obtinha antes de lugares como os mesmos Estados Unidos ou outros países indiretamente atingidos pelo crescimento do protecionismo.

Temos potencial de crescimento, de inclusão social, de enriquecimento do país. E bons diagnósticos para a construção de soluções. Mas isso de nada resolverá se não nos desafiarmos, e encararmos a questão econômica com absoluta prioridade. Sem fazê-lo estaremos condenados à decadência, talvez lenta, mas mesmo que gradual, seguramente inexorável.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 26/05/2025**

## AEROPORTO DE PORTO ALEGRE RETOMA FLUXO, MAS ÁREA É VULNERÁVEL A CHEIAS UM ANO APÓS TRAGÉDIA

Especialistas apontam que, se chover nos parâmetros de maio do ano passado, a área do aeroporto será comprometida

**Por Folhapress — São Paulo 24/05/2025**



**Reabertura do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, em outubro de 2024 — Foto: Fotos: Luís André/Secom**

Um ano após a interdição do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, o fluxo de passageiros se aproxima da retomada, ainda com registros inferiores ao período pré-enchente. A reconstrução do terminal, que teve 75% da pista invadida pela água, está completa, mas uma eventual cheia do padrão visto em 2024 acometeria estruturas do local da mesma forma.

Fechado por 171 dias, o aeroporto deixou de receber cerca de 3,3 milhões de pessoas no ano passado, considerando a média de 4 de maio a 20 de outubro (período em que ficou sem operar) dos dois anos anteriores.

Dados da Agência Nacional da Aviação Civil (Anac) analisados pela Folha de São Paulo mostram que o número de voos e de passageiros dos três primeiros meses de 2025 está abaixo do patamar médio dos trimestres de anos anteriores, desconsiderando o período da pandemia.

A suspensão por cinco meses de um aeroporto internacional é um marco sem precedentes na história da aviação brasileira. Além da ausência de passageiros, o Salgado Filho deixou de movimentar cargas, gerando uma queda de quase 80% no fluxo comercial de importação e exportação.

Os sete terminais gaúchos e os três catarinenses que serviram de malha emergencial alternativa comportaram parte da demanda do aeroporto da capital. Essas rotas receberam só 67% do total de passageiros que o Salgado Filho registrou em período equivalente do ano anterior, quando estava aberto, segundo análise da Folha de São Paulo. Considerando que parte desses 67% não tinham Porto Alegre como destino final, o índice deve ser menor.

O custo total para a reconstrução do aeroporto foi de cerca de R\$ 560 milhões, segundo a Fraport, empresa alemã dona da outorga desde 2017.

Em agosto de 2024, uma medida cautelar permitiu o repasse de R\$ 424,7 milhões à concessionária, sendo R\$ 362 milhões destinados à reconstrução e R\$ 62,7 milhões à manutenção das atividades. O reequilíbrio econômico-financeiro do contrato entre companhia e governo federal ainda está em discussão.

Em entrevista à Folha de São Paulo, Andreea Pal, diretora-presidente da Fraport no Brasil, afirma que, passado um ano da tragédia, o Salgado Filho foi totalmente recuperado, e a operação não sofre qualquer tipo de restrição.

Segundo ela, o terminal ainda sente o impacto da pandemia, que paralisou o setor. A expectativa é de que o número de passageiros retome ao patamar de 2023 até meados do ano. O atual cenário da aviação mundial, que registra falta de aeronaves, peças e profissionais, também impacta o movimento.



Pal afirma que há lentidão do poder público para terminar as obras de prevenção a enchentes em Porto Alegre. “A cidade tem um projeto, a gente está seguindo, mas, em um ano, não aconteceu tanta coisa. A gente foi muito mais rápido aqui no aeroporto.”

“Temos um dique que, se não tivesse sido praticamente destruído por construções ilegais, deveria ter parado a água. Temos estações de bombeamento, temos uma série de medidas que, se funcionassem, teriam evitado [a inundação]”, afirma.

Para Fernando Mainardi Fan, professor do Instituto de Pesquisas Hidráulicas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), se chover nos parâmetros de maio do ano passado, a área do aeroporto será comprometida da mesma forma.

“Os diques da zona norte, que são o da Fiergs e o do Sarandi, na região do aeroporto, ainda não foram reconstruídos, e eles precisam ter uma cota mais elevada do que a do centro da cidade”, afirma. Ele acrescenta, ainda, dois problemas hidráulicos dos arredores: um dique furado durante a instalação de um trilho de trem nunca foi recuperado, e uma importante avenida da região foi rebaixada para se ligar a uma rodovia federal, deixando a área numa cota mais baixa do que a necessária.

Em nota, o governo do Rio Grande do Sul (RS) afirmou que foram investidos mais de R\$ 7,3 bilhões na reconstrução do estado. De acordo com a gestão de Eduardo Leite, intervenções de maior porte, como os sistemas de proteção de cheias, demandam mais tempo e maior aporte de recursos.

“O governo do RS ressalta que, no final de 2024, foram disponibilizados R\$ 6,5 bilhões pela União para esses projetos. Eles são geridos em conjunto pelo estado e pela União. O andamento é considerado adequado”, escreve o governo, acrescentando que obras dos diques de Porto Alegre são de competência da prefeitura, somente.

Procurado, o Departamento Municipal de Água e Esgotos (Dmae), autarquia municipal, disse que o reforço no sistema de proteção contra cheias depende da efetivação de procedimentos administrativos.

“Para que as intervenções aconteçam, é necessária a elaboração de estudos, projetos e abertura de licitações processo que, naturalmente, reduz a velocidade das melhorias quando comparado à iniciativa privada”, disse em nota.

Ainda de acordo com o Dmae, todas as casas de bombas da cidade estão em funcionamento e tiveram a operação reforçada, e o dique da Fiergs, localizado na zona norte, onde fica o aeroporto, está passando por elevação de cota e será concluído em junho.

No entanto, o dique do Sarandi teve as obras paralisadas por decisão da Justiça para reassentamento de famílias que vivem sobre ou junto à estrutura. Segundo o órgão, as intervenções serão retomadas assim que o processo for concluído.

Para Mauricio Pontes, assessor-executivo da Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil, as concessionárias precisarão manter uma vigilância constante diante de eventos climáticos cada vez mais extremos.

“Não é incomum termos inundações em aeroportos, pois o material é concretado. Sempre que há desastres naturais, coisas do tipo acontecem, por mais que tenham sido feitas medidas de mitigação. Os fenômenos meteorológicos estão se agravando de forma frequente.”

Ele afirma que, sobre a operação atual no Salgado Filho, não há reclamações de pilotos que usam a pista reconstruída.

Alguns projetos foram reavivados depois da crise do ano passado, mas ainda estão no campo da discussão. Eduardo Teixeira Farah, presidente da Comissão Especial de Direito Aeronáutico e

Aeroespacial da Ordem dos Advogados do Brasil no Rio Grande do Sul (OAB/RS), integra um comitê formado por alguns empresários que tentam promover a construção de um aeroporto internacional em Portão, a cerca de 40 minutos de carro da capital gaúcha. A ideia tem mais de 15 anos e voltou a ser ventilada porque a região é alta e não sofreu com as chuvas.

O projeto foi apresentado para a Secretaria Extraordinária de Apoio à Reconstrução do Rio Grande do Sul e chegou a ser debatido no governo da ex-presidente Dilma Rousseff (PT).

Fábio Rogério Carvalho, diretor-presidente da Associação Brasileira de Concessionárias (ABR), afirma que se o aeroporto ainda fosse de administração pública, a recuperação teria sido mais lenta por trâmites como licitações.

“A iniciativa privada trouxe uma agilidade, uma expertise, uma efetividade maior. Não que isso seja um demérito do público, são questões de contorno mesmo. Diante da atuação em outros países, a Fraport teve um repertório mais diversificado para implementar”, afirma.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 26/05/2025**

## CMA PEDE REGISTRO DE AQUISIÇÃO DE AÇÕES PARA DESLISTAGEM DA SANTOS BRASIL DA B3

A efetivação da OPA ainda depende da aprovação da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e da adesão dos acionistas minoritários

**Por Victor Meneses, Valor — São Paulo**



**A Santos Brasil administra o Tecon Santos no Porto de Santos — Foto: Divulgação/Santos Brasil**

A CMA Terminals Atlantic, acionista controladora da Santos Brasil, protocolou nesta sexta-feira (23) junto à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) um pedido de registro para realizar uma oferta pública de aquisição (OPA) abrangendo até a totalidade das ações ordinárias da empresa portuária brasileira.

O preço proposto por ação na OPA é de R\$ 13,6010, equivalente ao valor pago pela CMA na aquisição de controle da Santos Brasil. O grupo controlador da CMA Terminals, CMA CGM, concluiu a compra da Santos Brasil em 24 de abril, adquirindo 47,9% do capital social. Dessa forma, considerando sua participação anterior, a CMA passou a deter 51% de todas as ações da empresa, percentual equivalente a 241.831.864 ações ordinárias e 39.779.406 “global depositary receipts” (GDRs).

Com a oferta, a CMA CGM pretende retirar a Santos Brasil do Novo Mercado, rebaixando-a de classificação de “A” para “B”. Na prática, a Santos Brasil continuará como empresa aberta e com registro na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), mas deixará de emitir ações.

Segundo a CMA, a decisão visa a otimizar custos regulatórios e operacionais, já que não há intenção de realizar novas captações no mercado de capitais e a liquidez das ações deve diminuir após a operação.

O valor por ação ofertado representa um prêmio de 44% sobre a média dos últimos 12 meses e 30% acima do preço justo estimado pela consultoria PwC Strategy&, contratada como avaliadora independente.

A efetivação da OPA ainda depende da aprovação da Comissão de Valores Mobiliários e da adesão dos acionistas minoritários.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

Data: 26/05/2025

# portosenavios

## PORTAL PORTOS E NAVIOS

### TEG RECEBE AUTORIZAÇÃO PARA INVESTIMENTOS NO PORTO DE SANTOS

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 26/05/2025 - 20:50



*Empresa investirá aproximadamente R\$ 160 milhões, em caráter de urgência, para melhorar eficiência operacional no terminal arrendado no complexo portuário*

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) autorizou o Terminal Exportador do Guarujá (TEG) a realizar investimentos urgentes no Porto de Santos (SP). Os aportes a serem realizados pela arrendatária são necessários para restaurar a operacionalidade da instalação portuária e aumento da eficiência operacional no complexo portuário. O montante é estimado em R\$ 159,5 milhões, com data-base em fevereiro de 2021.

A APS informou ao MPor que reconheceu a urgência dos investimentos solicitados pelo TEG, considerando a necessidade de modernização do terminal para assegurar sua competitividade e promover sua plena funcionalidade operacional, em face do crescimento da demanda logística e do aumento da capacidade dos navios atendidos no Porto de Santos.

"Embora os investimentos estejam incluídos no Plano de Investimentos para a renovação antecipada do contrato de arrendamento, o TEG deverá assumir integralmente os riscos associados a eles, mediante a formalização de Termo de Risco de Investimentos - TRI", mencionou a autoridade portuária no processo.

O secretário nacional de portos, Alex Ávila, determinou que, após a publicação da autorização para a realização desses investimentos, os autos sejam remetidos à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para análise quanto à necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. A portaria entrou em vigor nesta segunda-feira (26), data de publicação no Diário Oficial da União.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**  
**Data: 26/05/2025**

### MOVECTA REFORÇA OPERAÇÕES ENTRE TERMINAIS DE SANTOS E GUARUJÁ

Da Redação *Portos e logística* 26/05/2025 - 19:48



A Movecta anunciou a ampliação de sua frota com a incorporação de 10 caminhões novos para atuação entre os terminais alfandegados de Santos e Guarujá (SP). A iniciativa faz parte do plano estratégico 2030 da companhia e tem como foco o fortalecimento das operações locais, ganhos de escala e excelência na cadeia de valor dos clientes. Além dos caminhões, a empresa já havia investido recentemente em quatro reach stackers e no lançamento de um novo portal operacional.

Todos os novos veículos são equipados com motores Euro 6, que oferecem mais eficiência energética e menor emissão de poluentes, e contam com sistema de telemetria embarcado, possibilitando monitoramento em tempo real, segurança na condução e rastreabilidade das cargas. De acordo com a gerente de transportes da Movecta, Roberta Haddad, a medida pode aumentar em

até 20% a eficiência operacional entre os dois terminais, com ganhos expressivos em produtividade, gestão e sustentabilidade.

Com operações em São Paulo, Santa Catarina e Pernambuco, a Movecta conta com oito unidades operacionais e um escritório administrativo, somando 430 mil m<sup>2</sup> de área disponível, sendo quatro terminais alfandegados. A empresa atua em operações com produtos químicos e é detentora de um terminal alfandegado refrigerado do Porto de Santos, além da movimentação de cargas de projeto em Suape, especialmente para o setor de energia eólica.

Os investimentos da empresa, que ultrapassarão R\$ 100 milhões até 2026, contemplam ainda infraestrutura, aquisição de equipamentos e tecnologias voltadas à transformação digital, com o objetivo de ampliar sua capacidade de atendimento, integrar cadeias logísticas e oferecer soluções sob medida para diferentes segmentos de mercado.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/05/2025*

## PORTOS DA BAHIA RECEBERÃO R\$ 1,5 BILHÃO EM INVESTIMENTOS DO PAC

*Da Redação Portos e Logística 26/05/2025 - 18:31*



O governo federal anunciou, na última sexta-feira (23), um pacote de R\$ 1,5 bilhão em investimentos para modernização dos portos públicos da Bahia, por meio do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), os recursos contemplam os complexos de Aratu-Candeias, Salvador e Ilhéus, com foco na ampliação da infraestrutura, eficiência logística e fortalecimento da economia regional.

No Porto de Aratu, os aportes envolvem quase R\$ 400 milhões da área 'ATU 12' para modernização do terminal de granéis minerais, R\$ 120 milhões da 'ATU 18', além de uma proposta adicional de R\$ 535 milhões para granéis vegetais. A Ultracargo também investirá R\$ 305,7 milhões em um novo píer e expansão da capacidade de armazenamento. A movimentação de cargas poderá crescer de 2 milhões para mais de 12,5 milhões de toneladas por ano.

Em Salvador, as obras previstas incluem ampliação, modernização e adoção de novas tecnologias no terminal, consolidando sua relevância para o comércio marítimo. Já em Ilhéus, estão previstos R\$ 129,6 milhões para reativação do Moinho de Trigo, inativo há 17 anos, e novas etapas de dragagem que permitirão a atracação de navios maiores. A iniciativa busca gerar empregos, fomentar a produção agropecuária e impulsionar o desenvolvimento da Bahia e do Nordeste.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/05/2025*

## ANP COLABORA COM MARINHA EM PROJETO PARA AMPLIAÇÃO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA

*Da Redação Offshore 26/05/2025 - 19:43*



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) iniciou em maio sua participação em projeto da Marinha do Brasil para solicitar à Organização das Nações Unidas (ONU) a ampliação da plataforma continental brasileira na Margem Oriental/Meridional, que abrange os litorais das regiões Sul, Sudeste e Nordeste. A ação segue o modelo do processo que resultou, em março, na aprovação da ampliação da plataforma na Margem Equatorial.

A ANP informou que contribuirá com dados técnicos como levantamentos sísmicos e informações de poços, armazenados em seu Banco de Dados de Exploração e Produção (BDEP), além de oferecer suporte por meio de sua Sala de Visualização de Dados. De acordo com a agência reguladora, esses recursos são fundamentais para comprovar que as rochas submersas constituem uma extensão natural do continente, requisito essencial para a solicitação à ONU.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2025

## TCP DESTACA LIDERANÇA NO SUL E 2º LUGAR NACIONAL EM MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES

Por Lorena Parrilha Teixeira



A TCP, operadora do Terminal de Contêineres de Paranaguá, encerrou o primeiro trimestre de 2025 como o terminal com maior movimentação de contêineres da região Sul, mantendo a liderança pelo segundo ano consecutivo. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a unidade atingiu 372.446 TEUs movimentados entre janeiro e março, crescimento de 5,4% em relação ao mesmo período de 2024. O volume também garantiu à TCP a segunda posição no ranking nacional.

Um dos destaques foi o desempenho no segmento de contêineres refrigerados, com 35.809 unidades movimentadas no trimestre, alta de 17%. Em março, foram 13.890 unidades, superando o recorde anterior. A expansão recente do pátio reefer elevou para 5.268 o número de tomadas, consolidando a estrutura como a maior da América do Sul para esse tipo de carga.

Entre 2022 e 2024, a TCP investiu mais de R\$ 370 milhões em modernização e ampliação de infraestrutura, incluindo a aquisição de equipamentos e a construção de uma subestação elétrica. O terminal também eletrificou parte de sua frota de guindastes, reduzindo emissões de CO<sub>2</sub> em até 97% por equipamento. Com 24 serviços marítimos semanais e após o aumento do calado para 12,80 metros, a TCP ampliou sua capacidade de operação e logística e registrou 992 atracações em 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/05/2025

## 5º CICLO DA OFERTA PERMANENTE INCLUI BLOCOS NA FOZ DO AMAZONAS E BACIA DE SANTOS

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 26/05/2025 - 18:39



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) divulgou a sequência das licitações do 5º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão (OPC), que está prevista para ocorrer no próximo dia 17 de junho. A rodada inclui blocos terrestres e marítimos, com destaque para áreas localizadas nas Bacias da Foz do Amazonas e de Santos, regiões de grande interesse estratégico para a expansão da exploração de petróleo e gás no país.

A ANP informou que, no total, 12 empresas demonstraram interesse e apresentaram garantias de oferta para os 16 setores incluídos na rodada. Entre os blocos marítimos, estão áreas nos setores SFZA-AP1 a AP4, na Bacia da Foz do Amazonas, e SS-AUP4, SS-AUP5, SS-AP1, SS-AP4 e SS-AR3, na Bacia de Santos. Também serão ofertados blocos nas Bacias do Potiguar e de Pelotas.

A oferta permanente possibilita a licitação contínua de blocos exploratórios e áreas com acumulações marginais, permitindo maior flexibilidade às empresas interessadas. Para a ANP, esse modelo tem se consolidado como ferramenta central na política de expansão da atividade exploratória no Brasil.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/05/2025*

### **FPSO 'ALEXANDRE DE GUSMÃO' INICIA PRODUÇÃO NO CAMPO DE MERO**

*Por Lorena Parrilha Teixeira Offshore 26/05/2025 - 18:33*



O FPSO Alexandre de Gusmão iniciou operação no campo de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos, conforme anunciado pela Petrobras e pela Shell. A unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência, afretada da SBM Offshore, passa a integrar o portfólio de plataformas do campo, elevando a capacidade de produção instalada para 770 mil barris de petróleo por dia, um acréscimo de 31%.

A nova unidade será conectada a 12 poços, sendo cinco produtores, seis injetores e um conversível, por meio de uma infraestrutura submarina. Os poços são equipados com tecnologia de completação inteligente, permitindo a alteração remota entre produção e injeção. A plataforma também está preparada para operar futuramente o sistema HISEP, de separação submarina de petróleo e gás rico em CO<sub>2</sub>.

O FPSO Mero-4 tem capacidade de produzir 180 mil barris de óleo e comprimir até 12 milhões de metros cúbicos de gás por dia. A embarcação está localizada a 180 quilômetros da costa do Rio de Janeiro, em lâmina d'água de dois mil metros. Com esse projeto, o consórcio visa sustentar a produção em ativos com alta taxa de extração e competitividade operacional.

As operações no campo de Mero são conduzidas pelo consórcio do Contrato de Partilha de Produção de Libra, formado por Petrobras (38,6%), Shell Brasil (19,3%), TotalEnergies (19,3%), CNPC (9,65%), CNOOC (9,65%) e PPSA (3,5%), representando a União na área não contratada.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 26/05/2025*

### **SUAPE APRESENTARÁ OPORTUNIDADES DE INVESTIMENTO NO ORIENTE MÉDIO**

*Da Redação Portos e Logística 26/05/2025 - 18:13*



O diretor-presidente do Complexo de Suape, Armando Monteiro Bisneto, está em missão oficial no Oriente Médio ao lado de representantes do governo de Pernambuco. A agenda inclui visitas ao Catar, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos e é conduzida pelo Consórcio Nordeste com representantes dos nove estados da região.

Durante a missão, serão apresentados projetos nas áreas de logística, transição energética e exportação de alimentos, com destaque para o potencial do Porto de Suape. A comitiva pernambucana conta ainda com os secretários Guilherme Cavalcanti (Desenvolvimento Econômico) e Guilherme Sá (Energia), e cumpre compromissos com fundos de investimento e autoridades locais até a próxima sexta-feira (30).

O Porto de Suape será tema de encontros com investidores interessados em conhecer o complexo industrial portuário e suas áreas de expansão. A movimentação comercial entre Pernambuco e os Emirados Árabes e Arábia Saudita superou US\$ 1 bilhão em 2022, e os países visitados têm ampliado o comércio com a América Latina nos setores de alimentos, agronegócio, mineração e energia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 26/05/2025

## DADOS ATUAIS INDICAM ESTIAGEM MENOS SEVERA NO NORTE EM 2025, AVALIA LOG-IN

Por Danilo Oliveira Portos e logística 23/05/2025 - 21:48



*Empresa de cabotagem e logística acompanhará atualizações nos próximos meses para entender se impacto à navegação será menos crítico que nos dois últimos anos*

A Log-In tem a perspectiva de que o período de estiagem de 2025 seja menos severo do que nos dois últimos anos. O diretor presidente da companhia, Marcio Arany, ressaltou que alguns indicadores importantes de nível de rio, com comparação ano contra ano, apontam que a seca será mais suave esse ano. No entanto, o executivo enfatizou que ainda é cedo para ter essa certeza

de que os impactos à navegação serão menores.

“Isso [nível de estiagem] só conseguimos prever mais próximo de julho ou agosto. Começamos a ter um histórico de levantamentos ao longo de toda a captação de água do Rio Amazonas”, comentou Arany, na última semana, em teleconferência com analistas.

Na ocasião, o vice-presidente de navegação da Log-In, Marcus Voloch, acrescentou que a empresa já tem alinhado com o Porto Chibatão — operador portuário de Manaus — a utilização do píer flutuante, caso seja necessário. Segundo Voloch, tudo indica que os navios vão passar por essa estrutura, aliviar a carga transferindo o excesso de volume nas barcas, permitindo às embarcações de maior porte seguirem viagem para Manaus.

“Esse ano esperamos que não haja interrupção completa da navegação. Seguindo a régua atual, mais ou menos 2 metros acima da régua do ano passado, no mesmo período. Está muito precoce para termos uma projeção firme”, analisou o VP de navegação da Log-In.

Ele lembrou que a experiência dos últimos anos levou armadores e operadores de Manaus a encontrarem esse mecanismo para períodos críticos de navegação, ainda que a produtividade não seja a mesma de uma operação direta. “A produtividade não é a melhor do mundo, mas resolveu o problema. Estamos mais otimistas do que em 2024”, disse Voloch em resposta à Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ  
Data: 23/05/2025

## TRANSPETRO LANÇA EDITAL PARA CONTRATAÇÃO DE ESTUDOS E PROJETOS NAVAIS

Por Danilo Oliveira Indústria naval 23/05/2025 - 21:22



Serviços abrangem levantamentos, simulações e projetos conceituais, básico e executivo para melhorias em navios da frota da empresa. Abertura das propostas está prevista para o próximo dia 13 de junho

A Transpetro abriu licitação para contratação de estudos e projetos navais e oceânicos da companhia. O edital, publicado, nesta sexta-feira (23), prevê que os serviços abrangem a elaboração de estudos, simulações e projetos em níveis conceitual, básico e detalhado (executivo), para

implantação de melhorias em navios operados pela subsidiária de transportes da Petrobras. A abertura das propostas está prevista para o próximo dia 13 de junho.

Também faz parte do escopo trabalhos relativos à implementação de novos empreendimentos, envolvendo disciplinas técnicas de engenharia naval, como: arquitetura naval, tubulação, mecânica, projeto de acomodações, elétrica, instrumentação, automação e processo.

Os documentos abrangem memórias de cálculo de estruturas, arquitetura naval e dados de hidrodinâmica, mecânica em geral, entre outros itens. Também deverão ser exigidas especificações técnicas da parte elétrica, mecânica e de sistemas e equipamentos. Além de relatórios técnicos que incluirão estudos e simulações, bem como avaliações de sistemas existentes. Também integram a lista de possíveis documentos demandados no futuro contrato planos de projeto, modelagens de casco do navio, cavernas e compartimentos.

O edital estabelece que os serviços serão demandados por meio de aberturas de ordens de serviços, conforme a necessidade da Transpetro. Os projetos e estudos deverão ser realizados conforme as recomendações dos fabricantes quando da modificação, ampliação e retrofit de sistemas. O certame será realizado em modo de disputa fechado e terá como critério de julgamento o menor preço oferecido.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**

**Data: 23/05/2025**

## PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL AMPLIA MOVIMENTAÇÃO EM 6%

**Da Redação Portos e logística 23/05/2025 - 20:50**



O Porto de São Francisco do Sul (SC) registrou um aumento de 6% na movimentação de cargas em abril de 2025, com volume total de 1,48 milhão de toneladas embarcadas e desembarcadas, frente a 1,39 milhão no mesmo mês de 2024. O desempenho foi puxado pela exportação de soja e milho, que somou 610 mil toneladas, além da importação de produtos siderúrgicos (413 mil toneladas) e fertilizantes (347 mil toneladas).

No acumulado do ano, o terminal já movimentou 5,7 milhões de toneladas, com as exportações representando 54% desse total (3,1 milhões de toneladas) e as importações 46% (2,6 milhões de toneladas). Segundo a gestão portuária, o desempenho positivo é resultado da estrutura multipropósito do porto, que permite flexibilidade para operar diferentes tipos de carga. O terminal segue investindo em infraestrutura para manter a eficiência e acompanhar a demanda de diversos setores da economia.

Entre os destaques do Porto de São Francisco do Sul estão os recordes de movimentação em 2023 e 2024, as certificações ISO 9001 e 14001 e o reconhecimento do Ministério de Portos e Aeroportos

pelos índices de gestão. O porto é o maior em volume de cargas movimentadas em Santa Catarina, responde por 42% das importações nacionais de aço e por 80% da soja exportada pelo estado.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/05/2025*

### COMITIVA CHINESA VISITA PORTO DO RIO PARA AVALIAR POTENCIAL LOGÍSTICO

*Da Redação Portos e logística 23/05/2025 - 19:57*



A PortosRio recebeu, na última quarta-feira (21), representantes da Administração Ferroviária da China e da CRRC, fabricante mundial de equipamentos ferroviários, para uma visita técnica ao Porto do Rio de Janeiro. De acordo com a autoridade portuária, o encontro teve como objetivo conhecer a infraestrutura disponível e avaliar as condições logísticas para futuras operações de importação de cargas, como vagões, locomotivas e trilhos.

A programação incluiu uma reunião no Centro de Comando e Controle de Segurança Portuária, onde os visitantes acompanharam imagens da malha ferroviária dos portos do Rio de Janeiro e de Itaguaí. Em seguida, a comitiva acompanhou uma operação ferroviária ativa, observando a movimentação de cargas por trilhos.

A visita foi parte das iniciativas para avaliar possibilidades de novos negócios relacionados à estrutura ferroviária e portuária do Rio de Janeiro. A delegação foi recebida por Felipe Fonseca, superintendente de planejamento e desenvolvimento de negócios da PortosRio; Leandro Lima, superintendente de gestão portuária dos portos do Rio de Janeiro, Niterói e Forno; e Amauri Faria, superintendente da guarda portuária.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/05/2025*

### MPOR ESTRUTURA POLÍTICA DE SUSTENTABILIDADE PARA SETOR AQUAVIÁRIO

*Da Redação Portos e logística 23/05/2025 - 20:01*



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) afirmou que tem adotado uma agenda voltada à sustentabilidade nos setores portuário, aeroportuário e hidroviário, com o objetivo de promover o desenvolvimento equilibrado, respeitando o meio ambiente, os direitos humanos e o interesse público. A Diretoria de Sustentabilidade (DSust) é responsável por integrar e articular ações que assegurem práticas sustentáveis na infraestrutura logística do país.

A atuação da DSust inclui a articulação entre políticas climáticas, licenciamento ambiental e diretrizes nacionais de sustentabilidade. Também estão no escopo da diretoria o incentivo à inovação, a adaptação climática e a promoção da inclusão social e da igualdade de gênero e raça.

Entre os instrumentos dessa política, está a agenda anual da política de sustentabilidade, que será composta por projetos, estudos e propostas de ajustes regulatórios. Já o setor privado será envolvido por meio do 'Pacto pela sustentabilidade', voltado a empresas interessadas em aplicar práticas ambientais, sociais e de governança (ESG) em suas operações.



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 065/2025  
Página 67 de 67  
Data: 26/05/2025  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

A proposta do ministério visa garantir que as estruturas logísticas operem com responsabilidade ambiental e social, incentivando a transparência e o alinhamento com compromissos de descarbonização e justiça climática.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 23/05/2025*



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

**ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA [MERCOSHIPPING.COM](http://MERCOSHIPPING.COM) E NO [LINKEDIN.COM](http://LINKEDIN.COM)**

Este conteúdo também está disponível na [www.mercosshipping.com](http://www.mercosshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 26/05/2025*