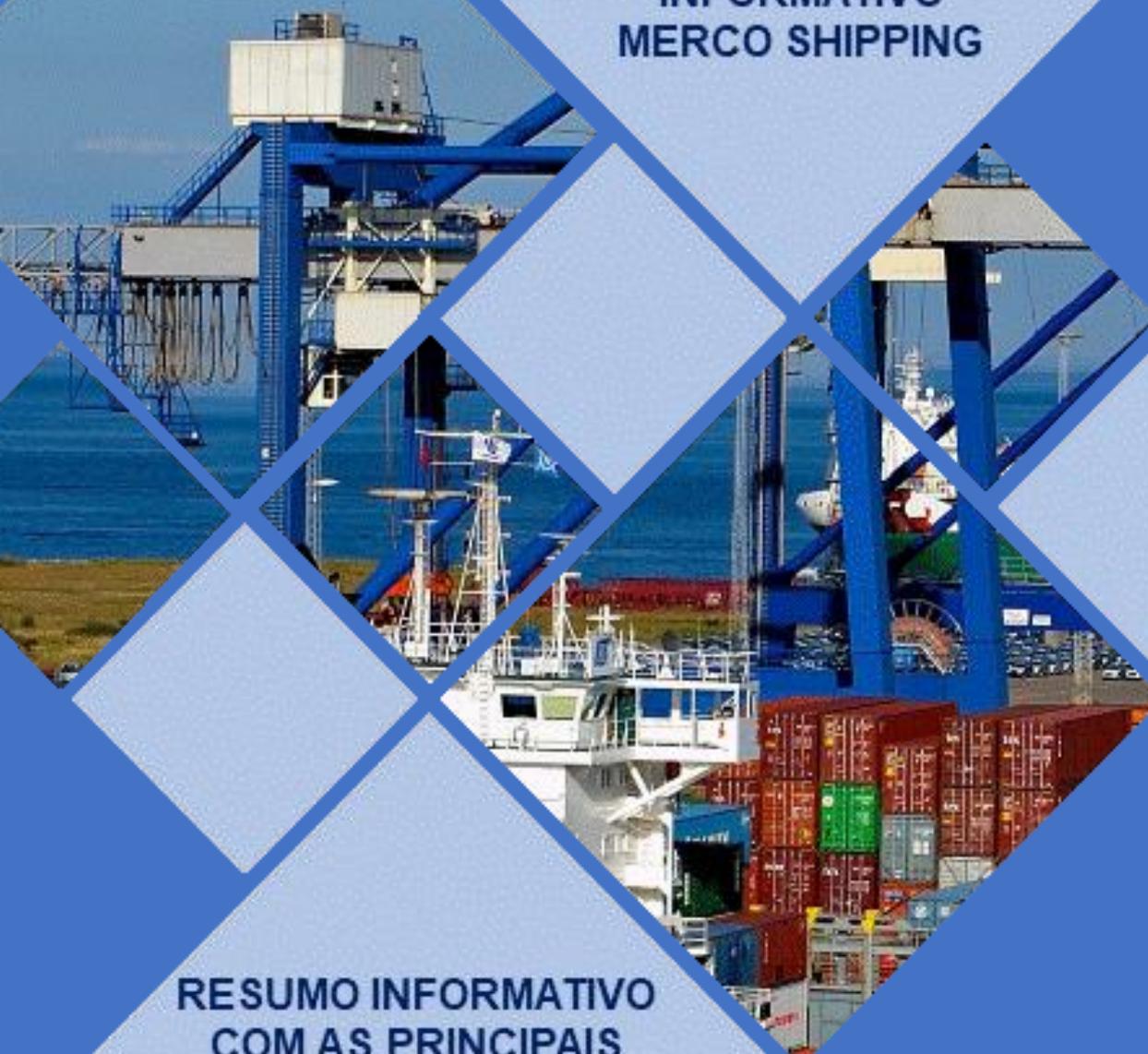


# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 066/2025  
Data: 27/05/2025



## 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 INTERNACIONAL PORTO & MAR 2025 INICIA AGENDA TÉCNICA EM SEATTLE COM FOCO EM INOVAÇÃO E TECNOLOGIA .....	4
LICITAÇÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS TEM REGRAS EM AVALIAÇÃO PELA ANTAQ; SAIBA OS DETALHES .....	7
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>8</b>
BRASIL TERÁ 1ª UNIDADE SUBTERRÂNEA PARA ESTOCAR GÁS NATURAL A PARTIR DE 2027.....	8
PROPOSTA DE NELSON TANURE À NOVONOR DESTRAVA VENDA DA BRASKEM .....	10
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>12</b>
MPOR PARTICIPA DE REUNIÃO DO COMITÊ DE GÊNERO DA ANTAQ SOBRE EQUIDADE NO SETOR AQUAVIÁRIO .....	12
AEROPORTO DE ARARIPINA, EM PERNAMBUCO, VAI RECEBER R\$ 1,5 MILHÃO PARA AMPLIAR SEGURANÇA NA PISTA .....	13
IBAMA CONCEDE LICENÇA PARA O DERROCAMENTO DO PEDRAL DO LOURENÇO .....	13
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>14</b>
NOVO TRECHO DUPLICADO DA BR-364 E A PONTE SOBRE O RIO JARU, EM RONDÔNIA, SÃO LIBERADOS PARA O TRÁFEGO NESTA TERÇA (27) .....	14
PARTICIPE DO WORKSHOP DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS.....	15
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>15</b>
EDITORIAL – AVIAÇÃO, UM FUTURO PROMISSOR.....	15
NACIONAL - HUB – CURTAS - DIRETOR DA ANTAQ DETALHA ETAPAS DE LICITAÇÕES PARA O PORTO DE ITAJAÍ.....	16
<i>Em duas etapas</i> .....	16
<i>Passos seguintes</i> .....	17
<i>São Sebastião em pauta 1</i> .....	17
<i>São Sebastião em pauta 2</i> .....	17
<i>Promessa</i> .....	17
<i>Naufração</i> .....	17
PORTO DE SANTOS - ANTAQ NÃO VÊ JUSTIFICATIVAS PARA RESTRINGIR PARTICIPANTES NO LEILÃO DO TECON SANTOS 10 ..	17
REGIÃO NORTE - IBAMA CONCEDE LICENÇA AMBIENTAL PARA OBRA NO PEDRAL DO LOURENÇO .....	18
REGIÃO SUL - LULA VAI A ITAJAÍ ANUNCIAR OBRAS E INVESTIMENTOS NO PORTO .....	19
REGIÃO NORDESTE - AEROPORTO DE MOSSORÓ ENTRA EM NOVA FASE DE OBRAS PARA EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO .....	20
NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - “2025 SERÁ O MELHOR ANO DA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL”, AFIRMA SECRETÁRIO TOMÉ FRANCA .....	21
NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - GOVERNO QUER ATRAIR NOVAS COMPANHIAS AÉREAS PARA O BRASIL.....	23
NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - “O MERCADO DE AVIAÇÃO BRASILEIRO ESTÁ EM CRESCIMENTO, COM ESPAÇO PARA ATENDER OUTRAS EMPRESAS DO SETOR AÉREO” .....	23
NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - INFRAERO REFORÇA INVESTIMENTOS E APOSTA NA MODERNIZAÇÃO DE AEROPORTOS REGIONAIS .....	27
NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - Com R\$ 30 BI INVESTIDOS, CONCESSIONÁRIAS PEDEM MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA .....	28
NACIONAL - PRÊMIO AVIAÇÃO + BRASIL CHEGA À 10ª EDIÇÃO E CELEBRA AVANÇOS NO SETOR .....	30
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>31</b>
AGRO BRASILEIRO PEDE QUE COMISSÃO EUROPEIA INVESTIGUE VAREJISTAS DA FRANÇA POR BOICOTE E DECLARAÇÕES CONTRA CARNE BRASILEIRA.....	31
GOVERNO MUDA COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DA PREVIDÊNCIA E SUSPENDE REPRESENTANTES DE SINDICATOS .....	32
CRIAÇÃO DE UNIDADE DE CONSERVAÇÃO NO AMAPÁ NÃO IMPEDE EXPLORAÇÃO DA MARGEM EQUATORIAL, DIZ MARINA SILVA .....	33
PAUSA NAS TARIFAS DE DONALD TRUMP PROVOCA CONGESTIONAMENTO EM PORTOS DA EUROPA .....	34
OFENSIVA DO SETOR PRIVADO ELEVA PRESSÃO SOBRE MOTTA POR ANULAÇÃO DO AUMENTO DO IOF E AMPLIA CRISE .....	36
JAPÃO PROMETE US\$ 15,5 BILHÕES EM AJUDA A PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS DIANTE DE TARIFAS DOS EUA .....	38
CONFEDERAÇÕES EMPRESARIAIS PEDEM, EM MANIFESTO, QUE CONGRESSO ANULE DECRETO DO IOF .....	38
'NÃO ESTÁ SOB A MINHA RESPONSABILIDADE': PRESIDENTE DA COP30 REAGE A CRÍTICAS SOBRE INFRAESTRUTURA EM BELÉM.....	39
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>41</b>
OPINIÃO - HÁ UM MAR DE OPORTUNIDADES PARA O BRASIL ALÉM DAS 200 MILHAS DA MARGEM CONTINENTAL.....	41
EXPORTAÇÕES DE AÇO DA CHINA DISPARAM E PROVOCAM ONDA DE PROTECIONISMO PELO MUNDO, DIZ OCDE.....	42



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 066/2025  
Página 3 de 62  
Data: 27/05/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

MARINA DEIXA AUDIÊNCIA PÚBLICA APÓS BATE-BOCA COM SENADORES SOBRE MARGEM EQUATORIAL.....	43
ESTADOS E MUNICÍPIOS TERÃO PERDA DE R\$ 4,5 BI POR ANO COM REFORMA DO IR, DIZ SECRETÁRIO DA RECEITA.....	45
OPINIÃO - O IMPACTO DE TRUMP NA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL DO BRASIL.....	46
ESTUDO APONTA PROBLEMAS E SOLUÇÕES PARA O FINANCIAMENTO À BIOECONOMIA DA AMAZÔNIA.....	48
GOVERNO ENFRENTA DILEMA ENTRE ENDURECER CONTRA AÇO CHINÊS OU DESAGRADAR SETORES DA INDÚSTRIA.....	50
IOF: QUAL SERÁ O IMPACTO PARA AS EMPRESAS COM O AUMENTO DE IMPOSTO ANUNCIADO PELO GOVERNO.....	52
<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>55</b>
MINISTÉRIO AGUARDA POSICIONAMENTO DA ANTAQ PARA DECIDIR FUTURO DE MEGATERMINAL EM SANTOS.....	55
CORTE DE ENERGIA DESAFIA EMPRESAS E REACENDE ALERTA PARA CONSUMIDOR.....	56
GARGALOS NOS PORTOS DA EUROPA AMEAÇAM FLUXO DO COMÉRCIO GLOBAL.....	59
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>61</b>
LONGO CURSO CRITICA RESTRIÇÕES A ARMADORES NO LEILÃO DO TECON SANTOS 10.....	61
ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES AO LEILÃO DO TECON SANTOS 10 É APROVADA NA ANTAQ.....	62
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....</b>	<b>62</b>
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA <a href="http://MERCOSHIPPING.COM">MERCOSHIPPING.COM</a> E NO <a href="http://LINKEDIN.COM">LINKEDIN.COM</a> .....	62



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### MISSÃO INTERNACIONAL PORTO & MAR 2025 INICIA AGENDA TÉCNICA EM SEATTLE COM FOCO EM INOVAÇÃO E TECNOLOGIA

Comitiva brasileira visita Porto de Seattle, em cidade considerada um dos motores da economia da costa oeste dos Estados Unidos

**Por Alexandre Lopes**



**Orla de Seattle, com o porto e diversas embarcações. Na cidade, o desenvolvimento urbano encontra a atividade marítima (Rodrigo Nardelli/TV Tribuna)**

A comitiva brasileira que integra a Missão Internacional Porto & Mar 2025, promovida pelo Grupo Tribuna nos Estados Unidos, inicia nesta terça-feira (27) a agenda técnica em Seattle. Nesta segunda, autoridades, empresários e especialistas do setor portuário tiveram o primeiro contato com a cidade, banhada pelo

Oceano Pacífico e um dos motores econômicos da costa oeste americana.

Pela manhã, o grupo, composto por cerca de 40 brasileiros, visitará o terminal pesqueiro local e conhecerá o Porto de Seattle, um dos dez maiores dos Estados Unidos e motivo de orgulho para os cerca de 750 mil habitantes do município, que impressiona por combinar inovação e tradição, tecnologia e natureza, modernidade e história.

Localizada no estado de Washington, Seattle abriga algumas das maiores empresas do mundo, incluindo Amazon, Microsoft e Starbucks. Não por acaso, se consolidou como um polo de tecnologia e empreendedorismo, atraindo talentos de todo o planeta. Além disso, é um dos centros de inovação mais ativos dos EUA, com startups e laboratórios de pesquisa em inteligência artificial, biotecnologia e ciências ambientais.

Mas Seattle não se resume ao universo corporativo. Com sua geografia peculiar, a cidade tem um charme único. Rodeada por água, é cortada pelo Lago Washington e pela Baía de Elliott, o que lhe rendeu o apelido de Cidade das Águas. O clima é temperado, com invernos chuvosos e verões amenos, o que contribui para a paisagem sempre verde – característica que faz o estado de Washington ser conhecido como The Evergreen State.



**Pike Place Market, famoso pelos frutos do mar (AdobeStock)**

Para os turistas, Seattle oferece um roteiro recheado de atrações. O Pike Place Market, um dos mercados públicos mais antigos dos EUA, é parada obrigatória a quem deseja provar frutos do mar fresquíssimos e o famoso Seattle Dog, cachorro-quente servido com cream cheese. Aliás, é nesse mercado que nasceu a primeira loja da Starbucks, em 1971 – um destino cultuado

pelos amantes de café.



### ***Space Needle: torre de observação possui 184 m de altura (AdobeStock)***

Outro símbolo da cidade é a Space Needle, torre futurista construída para a Exposição Mundial de 1962 e que hoje é um dos cartões-postais de Seattle. Do alto de seus 184 metros, é possível ter uma visão panorâmica da cidade, do Monte Rainier e das águas que cercam a região. Para quem gosta de arte e cultura, o Museum of Pop Culture (MoPOP) é um prato cheio, com exposições sobre música, cinema e videogames.

Seattle também é conhecida por sua cena musical vibrante. Na década de 1990, foi o berço do movimento grunge, que revelou bandas icônicas como Nirvana, Pearl Jam e Soundgarden. Até hoje, a cidade mantém essa forte identidade musical, com casas de shows e festivais renomados, como o Bumbershoot, um dos maiores de música e artes dos EUA.



### ***Olympic National Park: contato com a natureza (AdobeStock)***

Para os amantes da natureza, há opções de sobra. O Olympic National Park, a cerca de duas horas da cidade, oferece trilhas, cachoeiras e praias deslumbrantes. Mais perto do centro, o Discovery Park proporciona vistas espetaculares da baía e é um refúgio perfeito para quem busca tranquilidade em meio à agitação urbana.

Contudo, também há desafios a serem superados em Seattle. O alto custo de vida e pessoas em situação de rua são problemas há anos. Além disso, a cidade tem um dos mercados imobiliários mais caros dos EUA, impulsionado pelo crescimento da indústria tecnológica. Por outro lado, as autoridades locais buscam investir em políticas de habitação e programas sociais para mitigar esses problemas.



### ***Integrantes da Missão Internacional Porto & Mar 2025 participaram do jantar de boas-vindas na noite desta segunda-feira (26) (Fábio Pires/TV Tribuna)***

#### **Participantes destacam oportunidade**

Os participantes da Missão Internacional Porto & Mar 2025 participaram, na noite de desta segunda-feira (26), de um jantar de boas-vindas promovido pelo Grupo Tribuna em Seattle. Até sexta-feira, a comitiva cumprirá ampla agenda nos Estados Unidos. “Temos a expectativa de ver muita coisa boa e importante para o setor portuário em Seattle, em São Francisco e no Vale do Silício, em uma

programação com caráter técnico”, destacou o diretor-presidente de A Tribuna, Marcos Clemente Santini.

O pioneirismo da Missão foi destacado pelo consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues. “É uma responsabilidade enorme que temos e as nossas missões só crescem a cada ano, com qualidade de conteúdo e um aprendizado que sempre levamos ao Brasil”.

“Nossas missões foram retomadas em 2022 com o objetivo de proporcionar uma agenda mais técnica”, comentou o diretor Comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono.

### Importância

O ministro-substituto do Tribunal de Contas da União (TCU), Marcos Bemquerer Costa, ressaltou a importância da Missão Internacional. “A gente fica muitas vezes trancado dentro de uma sala, só estudando papéis, e ir a campo para conhecer tecnologia e novas formas de trabalho ajuda no momento em que analisamos processos e decidimos temas importantes ao País”.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcelos Neto, destaca que pontos estratégicos da agenda nos EUA, como a aplicação da tecnologia no dia a dia dos portos, enriquecem a Missão. “A modernização do setor passa pelo que vamos ver aqui. Não é só ajustar leis, e sim modernizar terminais e nossa prestação de serviço”.

### Conhecimento

O prefeito de Praia Grande, Alberto Mourão (MDB), abordou no jantar a possibilidade de expansão das atividades retroportuárias na Baixada Santista. “A gente tem de adaptar a legislação de uso e ocupação de solo para deixar o Porto de Santos respirar e permitir que ele cresça não só em sua estrutura, mas também no entorno”.



O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, destaca a oportunidade de aprender as boas práticas dos portos do exterior e replicá-las no Porto de Santos. “O Porto de Santos passa por um momento muito importante de sua história, com planejamento para ampliarmos a Poligonal, por exemplo”.

O deputado estadual Paulo Corrêa Jr. (PSD) pontua que a Assembleia Legislativa de São Paulo tem procurado estar próxima da questão portuária, com uma frente parlamentar em defesa dos portos de Santos e de São Sebastião em plena atividade. “Aprenderemos bastante aqui, levando ideias para tecnologia, para operações, acrescentando muito aos portos paulistas”.

A deputada estadual Solange Freitas (União) destacou a chance de conhecer soluções adotadas nos EUA. “Os debates sobre o Porto de Santos passam também pela Alesp, como a questão dos acessos e a necessidade da terceira pista da Rodovia das Imigrantes. Por isso é importante estamos aqui, juntos, em uma união de forças”.

O presidente da Câmara dos Vereadores de Santos, Adilson Júnior (PP), lembrou de discussões que ganharam corpo após Missões Internacionais do Grupo Tribuna. “Estive em Roterdã, em 2022, e de lá trouxemos a pauta sobre a ZPE (Zona de Processamento de Exportação), sobre o conceito de Porto-Indústria que estamos debatendo em Santos”.

## LICITAÇÃO DE MEGATERMINAL EM SANTOS TEM REGRAS EM AVALIAÇÃO PELA ANTAQ; SAIBA OS DETALHES

Técnicos da agência avaliam se as empresas do Porto de Santos podem concorrer ou não ao Tecon Santos 10

*Por Bárbara Farias 27 de maio de 2025*



***Tecon Santos 10 ocupará uma área de 621,9 mil metros quadrados no cais do Saboó, no Porto de Santos (Alexander Ferraz/AT)***

A revisão da análise concorrencial do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, feita por técnicos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), deixa duas possibilidades para a licitação do terminal: com e sem restrições para a participação de empresas que já operam terminais no Porto de Santos.

É o que consta na Nota Técnica (NT) 51/2025, da Antaq, à qual A Tribuna teve acesso. Ela foi elaborada por especialistas em regulação da própria agência para instruir a decisão da diretoria sobre as atualizações no edital e no contrato do Tecon Santos 10. Os diretores da Antaq, porém, ainda não divulgaram a decisão.

### **O que diz**

Na NT 51, os técnicos sugerem duas regras com o objetivo de “assegurar a pluralidade operacional no Porto de Santos e a competitividade do empreendimento, sem prejuízo da concorrência no mercado”.

A primeira proíbe a participação, direta ou indireta, na licitação do Tecon Santos 10, de empresa controladora, controlada, coligada ou integrante do grupo econômico de empresa com participação no mercado de contêineres no complexo portuário santista.

Já a segunda regra permite a participação ampla, de qualquer empresa, mas sob uma condição: a vencedora terá que transferir, caso tenha, o controle societário ou do próprio arrendamento atual até a assinatura do contrato de arrendamento do Tecon Santos 10. Ou seja, precisa se desfazer do que tem para assumir o megaterminal. Essa possibilidade é vista como positiva pelo mercado.

### **Ecoporto**

Na Deliberação 38, publicada nesta segunda-feira (26) no Diário Oficial da União (DOU), o diretor-geral substituto da Antaq, Caio Farias, informa que as análises das contribuições recebidas na consulta pública foram concluídas e que haverá alterações na documentação técnica e jurídica do processo licitatório, mas não detalhou as mudanças.

### **Trâmite**

A Antaq deverá publicar, nos próximos dias, as atualizações decididas para o edital e o contrato do Tecon Santos 10, o que inclui a permissão ou não para que empresas arrendatárias do segmento de contêineres no Porto de Santos disputem o certame, sem prejuízos à concorrência no mercado. O Governo Federal pretende licitar o terminal em dezembro.

Para A Tribuna, a Antaq informou apenas que “os documentos serão disponibilizados em breve”. O passo seguinte à atualização da documentação será o envio ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que prosseguirá com os trâmites da concorrência pública.

O Tecon Santos 10 ocupará uma área de 621,9 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>) no cais do Saboó (STS10). Com investimento previsto de R\$ 5,6 bilhões ao longo de 25 anos, terá um cais linear de 1,5 quilômetro, com quatro berços. Em sua capacidade máxima, movimentará 3,5 milhões de TEU

(medida de um contêiner padrão de 20 pés), ampliando em 50% a capacidade operacional de contêineres no Porto santista.

A reportagem procurou entidades do setor portuário, mas os representantes preferem aguardar a publicação do edital.

### Entidades divulgam carta aberta contra restrições

Cinco entidades divulgaram ontem, em conjunto, uma carta aberta com posicionamento contrário a qualquer tipo de restrição na participação no leilão do Tecon Santos 10. São elas: Frente Parlamentar Brasil Competitivo, Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA), Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) e a Associação Comercial de Santos (ACS).

“Unimos nossas vozes para alertar acerca da necessidade de um procedimento licitatório do terminal portuário denominado Tecon Santos 10 que seja isonômico, transparente, célere e sem restrições à participação dos investidores interessados”, diz o texto.

A carta continua dizendo que o megaterminal é de vital importância para a melhor logística nacional. “A morosidade na expansão da capacidade portuária ainda faz parte de nossa realidade, provocando relevante perda de eficiência. A dificuldade para expandir, modernizar e licitar novas infraestruturas resulta em gargalos logísticos, aumento de custos operacionais e, conseqüentemente, menor competitividade”.

As entidades ressaltam que a situação “é particularmente crítica” na infraestrutura do Porto de Santos, que, sem a adição de novas áreas – como o terminal Tecon Santos 10 – “agrava o cenário de colapso operacional, que se tornou cotidiano daqueles que dependem da movimentação de cargas em suas instalações”.

### Inércia

As entidades dizem que, enquanto se alongam as discussões sobre a necessidade do novo terminal ou sobre “indevidas restrições” à participação, a economia brasileira sofre diretamente os “impactos da inércia”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*  
*Data: 27/05/2025*



## ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

### BRASIL TERÁ 1ª UNIDADE SUBTERRÂNEA PARA ESTOCAR GÁS NATURAL A PARTIR DE 2027

A estocagem subterrânea de gás é uma ferramenta essencial em mercados maduros e será agora implantada no Brasil

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



**Celso Silva, CEO da GBS Storage: “A estocagem subterrânea de gás é uma ferramenta essencial em mercados maduros”**  
*/Foto: Divulgação*

O Brasil dará em 2027 um passo inédito na infraestrutura de energia ao inaugurar sua primeira unidade de estocagem subterrânea de gás natural. A instalação será viabilizada pela GBS Storage no Campo de Manati, no litoral da Bahia, e representa uma mudança estrutural para o setor de gás no país. Ao permitir que o gás seja armazenado em períodos de baixa



demanda e utilizado quando o consumo aumentar, o projeto cria uma alternativa segura, flexível e estratégica para o abastecimento nacional.

A operação será a primeira do tipo no Brasil e vem preencher uma lacuna crítica na cadeia de gás nacional. O sistema brasileiro, hoje, não conta com capacidade de estocagem robusta. Isso faz com que produtores sejam forçados a reduzir produção nos momentos de baixa demanda, ou dependam de importações caras por meio de terminais de regaseificação.

“A estocagem subterrânea é uma ferramenta essencial em mercados maduros e será agora implantada no Brasil, com o objetivo de equilibrar oferta e demanda, reduzir perdas e garantir estabilidade ao sistema energético”, explica Celso Silva, CEO da GBS Storage, em entrevista exclusiva ao Movimento Econômico. A capacidade do Campo de Manati é de 400 milhões de m<sup>3</sup>.

A GBS Storage, especializada em estocagem subterrânea de gás natural, é uma empresa do grupo Lorinvest e assinou em 27 de março de 2025 um acordo para adquirir 10% de participação no Campo de Manati, na Bahia, pertencente à GeoPark. Com essa transação, a GBS dobrou sua fatia no ativo, passando a deter 20%, ao lado da Petrobras (35%) e da Brava Energia (45%). O valor da operação foi de US\$ 1 milhão, com a transferência de passivos de descomissionamento estimados em US\$ 12 milhões. A conclusão do negócio está prevista para o terceiro trimestre de 2025, sujeita à aprovação dos órgãos reguladores.

### **Solução nacional com base no NE**

O Campo de Manati está localizado a 10 km da costa do município de Cairu (BA), e encontra-se em fase de declínio produtivo. Em vez de descomissionar o campo, a GBS propõe sua transformação em reservatório de gás natural, utilizando a infraestrutura já existente — como gasoduto de 125 km, estação de compressão e plataforma fixa — para reinjetar o gás nos poços, armazená-lo e retirá-lo conforme a necessidade do mercado.

A expectativa é de iniciar as operações comerciais de estocagem em 2027. A proposta é viabilizar um “armazém” subterrâneo, onde produtores poderão guardar gás excedente e retirá-lo em momentos estratégicos, como picos de consumo ou acionamento de termelétricas. “Será uma solução importante e que poderá manter a atividade econômica, incluindo arrecadação, para os cofres públicos quando o campo parar de produzir”, diz o CEO.

### **Segurança energética**

“A estocagem permite formar um colchão de segurança para o sistema. O Nordeste, por exemplo, depende fortemente de fontes renováveis intermitentes como solar e eólica, e esse gás armazenado será fundamental para garantir o fornecimento quando não houver geração suficiente”, explica o executivo.

Além da segurança, o modelo pode ajudar na redução do custo do gás, ao permitir o armazenamento de moléculas mais baratas, evitando a compra emergencial de gás importado. “É uma estrutura que corrige distorções de mercado e reduz volatilidades, como já ocorre em diversos países”, afirma.

### **Novos campos para o gás**

A viabilidade da conversão está sendo discutida com os demais sócios do consórcio e depende de autorizações da Agência Nacional do Petróleo (ANP), além de adequações técnicas para tornar os poços bidirecionais.

A empresa já mapeou outros campos potenciais para projetos semelhantes — dois no Nordeste e um no Sudeste —, mas prioriza o sucesso da iniciativa pioneira em Manati. “Não podemos errar. Esse primeiro projeto precisa funcionar perfeitamente, pois abrirá as portas para uma nova fase do mercado de gás no país”, reforça o CEO.

A GBS Storage participa nesta semana da feira Bahia Oil and Gas Energy (BOGE), onde irá detalhar a proposta de estocagem subterrânea e seu papel na transição energética brasileira. O evento, realizado em Salvador, reúne especialistas, empresas e investidores do setor de óleo, gás e energia.



**Gás será estocando no campo de Manati/Foto: divulgação**

**Pernambuco sedia cúpula internacional sobre descarbonização**

Nesta terça e quarta-feira (27 e 28), o Recife será palco do Pernambuco Carbon Summit, evento que reunirá especialistas nacionais e internacionais para debater estratégias de descarbonização e desenvolvimento sustentável. O encontro acontecerá no Solar do Douro, no JCPM Trade Center, e abordará temas como créditos de carbono, hidrogênio verde e captura de CO<sub>2</sub>, com foco na neutralidade climática até 2050

### **Anúncios de voz ganham espaço nas redes sociais**

Impulsionados pelo uso crescente de assistentes virtuais como Alexa e Siri, os anúncios em formato de voz despontam como uma das principais apostas do marketing digital em 2025. Segundo o Sebrae Pernambuco, o avanço nas tecnologias de reconhecimento de linguagem tem ampliado a adesão a esse tipo de mídia no tráfego pago. O tema será um dos destaques da próxima edição do Quartas de Sucesso, evento gratuito que acontece no dia 28, na sede do Sebrae, no Recife. As inscrições pelo link [pe.loja.sebrae.com.br/semanadomei2025](http://pe.loja.sebrae.com.br/semanadomei2025).

### **Potências negras**

Recife sedia nesta quinta-feira (29) o lançamento estadual do projeto Potências Negras, que propõe o uso da tecnologia como ferramenta de inclusão social para profissionais negros e reparação histórica. A iniciativa do governo federal inclui o anúncio de um fundo público-privado para capacitação de jovens negros, cuja participação atual no setor é de 31%. Será no Softex Pernambuco de 09h00 às 18h00.

### **Empresa familiar e inovação**

No Conexão Governança PE, Fabiana Nunes (Nunes|Costa) discute o papel inovador das empresas familiares. O evento ocorre no Hotel Bugan, com a presença de Rebeca Leite (Mobs2) e Cris Pereira (ACE Governance). O evento será nesta quinta-feira (29), a partir das 8h30.

### **Magnum com selo global**

A pernambucana Magnum Tires conquistou o selo LEI, identificação global obrigatória em transações internacionais. A certificação abre portas para atuação mais robusta em mercados como Europa e América do Norte.

### **Vivo**

A Vivo foi premiada pelo CNJ por iniciativas de inclusão e diversidade. O projeto Mulheres de Fibra ficou em primeiro lugar, seguido pelos programas Vivo Diversidade e Jovens Talentos. A premiação reconhece ações que promovem responsabilidade social.

### **Imobi Talks**

O Imobi Talks acontece no dia 5 de junho, às 9h, no RioMar Trade Center, no Recife. O evento reúne profissionais do setor imobiliário para discutir tendências e reforçar a importância do direito imobiliário na economia. A organização é da Imobi por Elas. Inscrições pelo Sympla.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*

*Data: 27/05/2025*

## **PROPOSTA DE NELSON TANURE À NOVONOR DESTRAVA VENDA DA BRASKEM**

O processo de venda da Braskem depende de uma complexa renegociação entre Tanure, Novonor, os bancos credores e a Petrobras

**Da Redação ME - [redacao@movimentoeconomico.com.br](mailto:redacao@movimentoeconomico.com.br)**



### **Unidade da Braskem em Paulínia/Foto: reprodução do site**

Após sete anos de negociações interrompidas e incertezas, o processo de venda da Braskem, maior petroquímica do Brasil, ganhou novo fôlego com a proposta apresentada pelo empresário Nelson Tanure à Novonor (antiga Odebrecht). A movimentação reacendeu expectativas no setor e no mercado financeiro, mas trouxe à tona também desafios complexos envolvendo credores e a Petrobras, sócia relevante na companhia.

A proposta de Tanure, feita por meio de um fundo de investimento, contempla a permanência da Novonor como sócia minoritária, com uma fatia de pelo menos 3,5% das ações, podendo chegar até 5%, conforme apurado por fontes próximas à negociação. O empresário também se comprometeu a manter o atual acordo de acionistas firmado entre Novonor e Petrobras, o que simplifica as tratativas e busca evitar conflitos com a estatal, que detém 36,1% do capital total da Braskem e 47% das ações ordinárias.

O acordo prevê um período de exclusividade de 90 dias para negociação, podendo ser prorrogado. Durante esse tempo, Tanure terá acesso a informações detalhadas para auditoria (“due diligence”) e poderá ajustar sua proposta conforme os resultados dessa análise.

A Novonor confirmou ter recebido uma proposta de aquisição por parte de um fundo de investimento ligado ao empresário Nelson Tanure. Segundo comunicado divulgado ao mercado na sexta-feira, a oferta ainda passa por avaliações preliminares e está em fase de análise pela companhia.

### **Bancos credores e Petrobras: o poder de decisão**

Apesar do avanço, o desfecho da venda depende de dois atores centrais: os bancos credores da Novonor e a Petrobras. As ações da Braskem pertencentes à Novonor estão dadas em garantia a cinco bancos — Bradesco, Itaú, Banco do Brasil, Santander e BNDES — por conta de uma dívida de cerca de R\$ 15 bilhões. Sem o aval dessas instituições financeiras, que atualmente detêm o controle efetivo das ações, a operação não pode ser concluída.

Recentemente, os bancos decidiram transferir essas ações para um fundo da gestora IG4, buscando uma gestão mais ativa da posição e valorização do ativo antes de qualquer venda definitiva. O objetivo é recuperar o máximo possível do crédito concedido à Novonor, já que o valor de mercado da fatia em garantia é consideravelmente menor que a dívida total.

Além disso, a Petrobras, como sócia estratégica e parte do acordo de acionistas, precisa aprovar qualquer mudança relevante no controle da Braskem. Não está claro se a estatal aceitará Tanure como novo parceiro, o que adiciona mais uma camada de incerteza ao processo.

### **Ações da Braskem sobem, mas incertezas persistem**

A notícia da proposta impulsionou as ações da Braskem, que subiram 9,15% no dia do anúncio, embora ainda estejam bem abaixo do valor de mercado registrado em 2021, no auge do ciclo da indústria petroquímica. A dívida líquida da empresa, por sua vez, aumentou 25% no primeiro trimestre de 2025 em relação ao mesmo período do ano anterior, atingindo US\$ 6,6 bilhões, o que reforça a importância de uma solução para a estrutura acionária e financeira da companhia.

Para o mercado, a proposta de Tanure levanta dúvidas quanto ao impacto operacional e à governança da Braskem. Caso não haja uma troca formal de controle, investidores minoritários podem não ter direito ao “tag along” (direito de vender suas ações nas mesmas condições do controlador), o que pode frustrar expectativas de prêmio em uma eventual venda.

O processo agora depende de uma complexa renegociação entre Tanure, Novonor, os bancos credores e a Petrobras. A intenção do empresário é buscar uma reestruturação que envolva redução do passivo, eventual participação acionária dos bancos e alongamento do prazo das dívidas, sem necessariamente adquirir a dívida total dos credores.

**Fonte: ME – Movimento Econômico**

**Data: 27/05/2025**

## GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

### MPOR PARTICIPA DE REUNIÃO DO COMITÊ DE GÊNERO DA ANTAQ SOBRE EQUIDADE NO SETOR AQUAVIÁRIO

Encontro reuniu representantes de órgãos públicos e entidades da sociedade civil para debater os avanços e os desafios para o setor



***MPor participa de reunião do Comitê de Gênero da Antaq sobre equidade no setor aquaviário  
Pauta reforça compromisso do Ministério de Portos e Aeroportos com a construção de um setor mais diverso e inclusivo - Foto: Sérgio Francês***

A secretária executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori, representou a pasta na reunião do Comitê-Geral de Gênero e Diversidade do Setor Aquaviário, realizada nesta segunda-feira (26), na sede da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq), em Brasília. O encontro

reuniu representantes de órgãos públicos e entidades da sociedade civil para debater os avanços e os desafios da equidade de gênero no setor aquaviário brasileiro.

Pescatori destacou a relevância da pauta para o Ministério e reforçou o compromisso institucional do MPor com a construção de um setor mais diverso, inclusivo e alinhado aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), da Organização das Nações Unidas. “É fundamental que ampliemos a representatividade feminina em todos os níveis, especialmente nos espaços de decisão”, afirmou a secretária Executiva. “Nosso objetivo agora é alinhar esforços, integrar iniciativas e garantir que cada passo seja dado com responsabilidade e efetividade. Contamos com a contribuição dos membros desse Comitê para transformar essas propostas em resultados reais para a sociedade”, concluiu.

Durante a reunião, foi apresentada a segunda edição da Pesquisa sobre Equidade de Gênero no Setor Aquaviário, elaborada pela Antaq. O estudo revelou que, em 2024, as mulheres representavam 17,8% do total de empregos no setor, um avanço de 0,5 ponto percentual em relação a 2022. Embora ainda modesta, a variação foi considerada significativa diante da histórica sub-representação feminina nesse segmento.

O levantamento destacou crescimento na presença feminina em cargos de gerência (de 22,5% para 25%) e indicou queda em cargos de direção (de 16,7% para 15%). A pesquisa trouxe ainda novos recortes, como a participação das mulheres nos Conselhos de Administração (16,8%) e nos Conselhos de Autoridade Portuária (8,4%). A distribuição por tipo de atividade também foi detalhada: 10% nos cargos operacionais e 40% nos administrativos.

Durante a apresentação, a diretora da Antaq, Flávia Takafashi, ressaltou a importância do acompanhamento contínuo e de políticas afirmativas para promover o equilíbrio de gênero no setor.

“Precisamos incentivar, apoiar e abrir caminhos para que as mulheres entendam que têm competência e lugar nessas posições”, afirmou Takafashi.

A atuação do Ministério de Portos e Aeroportos em fóruns interinstitucionais, como o Comitê de Gênero, contribui para consolidar políticas públicas que garantam não apenas o acesso, mas também a permanência e o crescimento dos trabalhadores nos setores aquaviário e portuário brasileiro.

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

*Data: 27/05/2025*

### **AEROPORTO DE ARARIPINA, EM PERNAMBUCO, VAI RECEBER R\$ 1,5 MILHÃO PARA AMPLIAR SEGURANÇA NA PISTA**

Sistema PAPI vai garantir mais precisão e segurança nas operações aéreas, beneficiando a população local



***Modernização do aeroporto vai trazer mais segurança das operações e impulsionar a conectividade da região - Foto: Prefeitura de Araripina/PE***

Os passageiros e usuários do Aeroporto de Araripina, no sertão de Pernambuco, contarão com mais segurança e eficiência nos voos realizados. O Ministério dos Portos e Aeroportos assinou, nesta quarta-feira (21), protocolo de intenção que viabilizará investimento de R\$ 1,5 milhão para a instalação do Indicador de Percurso de Aproximação de Precisão (PAPI), sistema fundamental para orientar pilotos durante a fase de aproximação e pouso.

Além de melhorar as condições de segurança, a modernização do aeroporto vai impulsionar a conectividade da região. “Com a instalação desse equipamento, mais aeronaves poderão decolar e pousar em Araripina, o que é fundamental para o desenvolvimento do turismo de negócios e de lazer, gerando mais empregos e renda para a população”, destacou o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, durante a cerimônia de assinatura da autorização.

O PAPI é um conjunto de luzes instalado ao lado da pista que fornece informações visuais precisas sobre a altitude correta para o pouso, especialmente em condições adversas, como neblina ou mau tempo. A tecnologia é um importante reforço para a segurança operacional, protegendo passageiros, tripulações e a comunidade que vive no entorno do aeroporto.

O investimento, a ser realizado em parceria com o Governo do Estado de Pernambuco, integra o Programa de Modernização de Aeroportos Regionais, que visa ampliar a segurança, fortalecer a malha aérea e estimular o desenvolvimento econômico em cidades do interior do país.

A previsão é de que a contratação dos serviços para instalação do PAPI seja formalizada no próximo semestre, consolidando mais um avanço na política de integração regional e segurança para a aviação brasileira.

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

*Data: 27/05/2025*

### **IBAMA CONCEDE LICENÇA PARA O DERROCAMENTO DO PEDRAL DO LOURENÇO**

Medida estava sob análise desde 2014 e promove a navegabilidade e transporte mais sustentável no rio Tocantins



### **Hidrovia do rio Tocantins se estende por mais de 1.700 km, entre as cidades de Peixe (TO) e Belém (PA)**

O Ibama concedeu, nesta segunda-feira (26), licença ambiental que deverá viabilizar a navegabilidade na hidrovia do rio Tocantins, uma das principais vias de transporte sustentável entre o Centro-Oeste e o Norte brasileiro. A licença permite intervenções em determinados trechos do rio para efetivar o derrocamento do chamado Pedral do Lourenço, formação rochosa no fundo do rio que restringe a

passagem segura de embarcações de carga.

“É um marco histórico, uma decisão que deve trazer desenvolvimento socioeconômico para o Centro-Norte do país, além de ajudar a reduzir a emissão de gases de efeito estufa, já que o desenvolvimento de hidrovias é o principal meio para cumprir o Acordo de Paris”, comemorou o ministro Sílvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos. “É uma excelente notícia para o Brasil e para os brasileiros, especialmente em ano de COP 30, quando os olhos do mundo estarão voltados para o estado do Pará”, disse.

A hidrovia do rio Tocantins se estende por mais de 1.700 quilômetros, entre as cidades de Peixe (TO) e Belém (PA), mas tem sua capacidade reduzida neste trecho rochoso de aproximadamente 40 quilômetros. “A análise ambiental é fundamental para o desenvolvimento sustentável do país e deve levar em consideração também o impacto positivo que uma hidrovia promove, reduzindo tráfego nas rodovias e emissão de gases de efeito estufa”, reforçou o secretário de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes.

Por estar localizada no cerrado, a maior região produtora de grãos do país, a hidrovia do rio Tocantins tem potencial para se tornar ainda mais importante em âmbito nacional. Com a previsão de conclusão da dragagem e derrocamento do Pedral do Lourenço, o Tocantins terá potencial de movimentação de mais de 20 milhões de toneladas/ano.

**Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF**  
**Data: 27/05/2025**

### **GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF**

### **NOVO TRECHO DUPLICADO DA BR-364 E A PONTE SOBRE O RIO JARU, EM RONDÔNIA, SÃO LIBERADOS PARA O TRÁFEGO NESTA TERÇA (27)**

Obras contempladas no Novo PAC somam R\$ 69,9 milhões de investimento do Governo Federal



**Novo trecho da BR-364/RO e nova ponte sobre o rio Jaru são liberados nesta terça (27) - Foto: DNIT/RO**

Os motoristas que utilizam a BR-364, importante eixo logístico para o escoamento da produção agrícola e industrial de Rondônia, já trafegam, a partir desta terça-feira (27), por um novo trecho duplicado da rodovia e pela nova ponte sobre o Rio Jaru, que fica na cidade de mesmo nome e está a cerca de 270 quilômetros da capital do estado, Porto Velho.

As obras ampliaram a capacidade de fluxo na região, evitando congestionamento, e aumentando a segurança viária.

O Ministério dos Transportes investiu, através do Novo PAC, cerca de R\$41 milhões na duplicação da rodovia e R\$28,9 milhões na construção da nova ponte.

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

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

Data: 27/05/2025

## PARTICIPE DO WORKSHOP DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS



**WORKSHOP**  
**Transporte Ferroviário de PASSAGEIROS**

Nesta quarta-feira, 28 de maio, o Ministério dos Transportes realiza o Workshop de Transporte Ferroviário de Passageiros, das 9h às 18h, no auditório do MT, em Brasília (DF).  
O evento reunirá autoridades, executivos e especialistas para debater os desafios e as oportunidades do transporte ferroviário de passageiros no Brasil, com foco nas soluções regionais e de longa distância.

**Programação:**

09:00 – 09:30	Abertura
09:30 – 10:30	Sinergia entre o transporte ferroviário de passageiros e a mobilidade urbana
10:30 – 12:00	Transporte ferroviário de passageiros – uma visão de futuro
12:00 – 14:00	Almoço
14:00 – 15:00	Land Value Capture – modelo de exploração do tipo Real State
15:00 – 16:00	Trem Intercidades
16:00 – 16:30	Coffee
16:30 – 17:30	Perspectivas da indústria ferroviária nacional
17:30 – 18:00	Encerramento

**Informações e Inscrições**



Apoio: ANP TRILHOS  
Realização: BRASIL

Evento acontece no dia 28 de maio, em Brasília, e reúne especialistas para discutir soluções e perspectivas para o transporte ferroviário e média e longa distância no país.

Nesta quarta-feira, 28 de maio, o Ministério dos Transportes realiza o Workshop de Transporte Ferroviário de Passageiros, das 9h às 18h, no auditório do MT, em Brasília (DF).

O evento reunirá autoridades, executivos e especialistas para debater os desafios e as oportunidades do transporte ferroviário de

passageiros no Brasil, com foco nas soluções regionais e de longa distância.

### Confira a programação:

- 09h00 – Abertura
- 09h30 – Sinergia entre o transporte ferroviário de passageiros e a mobilidade urbana
- 10h30 – Transporte ferroviário de passageiros: uma visão de futuro
- 12h00 – Almoço
- 14h00 – Land Value Capture: modelo de exploração do tipo Real State
- 15h00 – Trem Intercidades
- 16h00 – Coffee
- 16h30 – Perspectivas da indústria ferroviária nacional
- 17h30 – Encerramento

Inscreva-se pelo link: <https://anptrilhos.org.br/workshop-ferroviario-passageiros>

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

Data: 27/05/2025



As perspectivas para a aviação civil brasileira neste ano, conforme a projeção do ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, e do secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, sinalizam um período de potencial crescimento impulsionado por investimentos públicos e privados, políticas estratégicas e avanços tecnológicos. A previsão de um volume significativo de recursos destinados à infraestrutura aeroportuária, abrangendo desde grandes terminais como Congonhas e Guarulhos até aeroportos regionais, prenuncia uma modernização da malha aérea nacional.

Os dados recentes da Anac, que registram recordes de passageiros transportados, tanto no mercado doméstico quanto no internacional, corroboram esse cenário promissor. A entrega de aeroportos requalificados em 2024 e as iniciativas governamentais para reduzir custos operacionais e fortalecer o financiamento das companhias aéreas criam um ambiente mais favorável ao desenvolvimento do setor.

A visão sobre a valorização dos sítios aeroportuários, por meio do programa Investe Mais Aeroportos, demonstra uma estratégia inteligente para gerar receitas adicionais para as concessionárias e, conseqüentemente, mais investimentos dentro do setor. A possibilidade de instalar terminais logísticos e empreendimentos comerciais nos aeroportos pode transformar essas áreas em polos de desenvolvimento econômico mais amplos.

A significativa queda no custo do combustível de aviação, observada entre 2022 e 2024, representa outro fator crucial para a expansão do setor, impactando diretamente os custos operacionais das companhias aéreas, possibilitando a redução no preço das passagens e ampliando o acesso ao transporte aéreo. O compromisso com a sustentabilidade, por meio da gradual implementação do SAF (sigla em inglês de combustível de aviação sustentável), também aponta para um futuro mais limpo para a aviação brasileira.

Apesar dos avanços, persistem desafios, como gargalos estruturais e operacionais, o excesso de judicialização e a necessidade de maior conectividade regional. As iniciativas do Governo, como o programa Ampliar para fortalecer a aviação regional e a busca por atrair novas companhias aéreas, demonstram um esforço para enfrentar esses entraves. A integração dos aeroportos com outros modais de transporte e a modernização do marco legal, conforme defendido pela ABR, também são passos importantes para aprimorar a experiência do passageiro e atrair investimentos.

Nesse cenário, para que a aviação civil brasileira alcance seu pleno potencial em 2025 e nos anos subsequentes, é fundamental que o poder público e o setor privado continuem a trabalhar em conjunto. A exploração inteligente das áreas aeroportuárias, medidas eficazes para reduzir a judicialização, a manutenção dos preços de combustíveis competitivos, a atração de novas empresas aéreas, a melhoria da conectividade intermodal e o fortalecimento da aviação regional são elementos essenciais para tornar o transporte aéreo mais acessível, eficiente e sustentável para todos os brasileiros. O cenário aponta para um futuro promissor, desde que os desafios sejam enfrentados com planejamento estratégico e ações coordenadas.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 27/05/2025**

## **NACIONAL - HUB – CURTAS - DIRETOR DA ANTAQ DETALHA ETAPAS DE LICITAÇÕES PARA O PORTO DE ITAJAÍ**

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

### **EM DUAS ETAPAS**

Detalhes do processo de concessão dos terminais do Porto de Itajaí (SC) foram apresentados pelo diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Wilson Lima Filho, na semana passada, durante sua participação no evento Global Trade Summit, que ocorreu em Balneário Camboriú (SC) entre os dias 21 e 23. Relator do caso no órgão regulatório, Lima Filho explicou que as licitações previstas foram separadas. Agora, primeiro acontecerá a concessão do canal de acesso e, depois, o leilão para o arrendamento do terminal de contêineres e carga geral.

### **PASSOS SEGUINTES**

Segundo o diretor da Antaq, a partir da conclusão dessas duas etapas iniciais, será possível expandir o pátio do porto de forma compatível com a expansão da poligonal e, ainda, promover ações voltadas à redução de emissões de gases de efeito estufa, entre outros pontos. O leilão também vai aumentar a capacidade do porto, reduzir custos e criar empregos e renda para o município e o entorno.

### **SÃO SEBASTIÃO EM PAUTA 1**

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados promove nesta terça-feira, dia 27, audiência pública sobre a operação do Porto de São Sebastião, no litoral norte de São Paulo. O debate atende a pedido do deputado Kiko Celeguim (PT-SP) e será realizado a partir das 15h30m, no plenário 11.

### **SÃO SEBASTIÃO EM PAUTA 2**

De acordo com o parlamentar, o porto de São Sebastião é atualmente uma das mais promissoras áreas portuárias do país. “É o único porto do Brasil que conta com um calado de 25 metros de profundidade, o que permite expandir as operações para receber grandes navios”, explicou.

### **PROMESSA**

A presidente da Petrobras, Magda Chambriard, afirmou que, se o preço do petróleo no mercado internacional continuar caindo, a estatal reduzirá os preços dos combustíveis nas refinarias. A promessa foi feita durante sua participação no evento Nova Indústria Brasil, realizado na sede do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no Rio, em comemoração ao Dia da Indústria, ontem.

### **NAUFRÁGIO**

O navio porta-contêineres MSC Elsa 3, que navegava com uma bandeira da Libéria e transportava mercadorias “perigosas”, segundo as autoridades locais, naufragou na costa da Índia no último sábado. Seus 24 tripulantes chegaram a ser resgatados. As causas do acidente ainda não foram divulgadas. No momento do sinistro, ele levava 640 contêineres.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 27/05/2025**

### **PORTO DE SANTOS - ANTAQ NÃO VÊ JUSTIFICATIVAS PARA RESTRINGIR PARTICIPANTES NO LEILÃO DO TECON SANTOS 10**

Equipe técnica da agência reguladora apresentou estudo que permite a participação livre no maior arrendamento portuário da história do Brasil

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



**O Tecon Santos 10 tem expectativa de aumentar em até 50% a movimentação de contêineres no Porto de Santos, atendendo a uma demanda crescente do segmento**

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) informou que não vê elementos que justifiquem a exclusão de armadores no leilão de arrendamento do Tecon Santos 10, futuro megaterminal de contêineres, localizado na margem direita do Porto de Santos (SP).

O estudo da Agência foi concluído após análise das contribuições à audiência pública que tratou da licitação do ativo. A partir da avaliação desse material, o órgão federal publicou uma deliberação autorizando mudanças nesse leilão – o aval saiu no Diário Oficial da União nesta segunda-feira (26).

No relatório, a Antaq diz que não foram identificados motivos que levem a exclusão da participação de armadores no processo, pois há instrumentos regulatórios e concorrenciais já disponíveis que reduzem a possibilidade de concentração de empresas. Informou ainda que vai enviar uma recomendação ao Tribunal de Contas da União (TCU) para definição do modelo de leilão.

A análise tenta acalmar os operadores do porto, que receiam que armadores que já têm terminal em Santos provoquem uma concentração danosa à livre concorrência. Mas a Antaq diz que o estudo concorrencial contempla esse cenário e a atual legislação pode coibir eventuais abusos.

“Não há fundamento técnico ou jurídico para vedar a participação de armadores na licitação, desde que observadas normas de isonomia, acesso não discriminatório e transparência regulatória”, diz a nota. A agência também viu com ‘bons olhos’ a entrada de nova empresa no certame, que não opere em Santos.

### Projeto

O Tecon Santos 10 será o maior arrendamento portuário em nível de investimentos previstos na história do setor no Brasil. O futuro megaterminal tem expectativa de aumentar em até 50% a movimentação de contêineres no Porto de Santos, atendendo a uma demanda crescente do segmento no maior porto do País.

Com investimentos estimados em quase R\$ 6 bilhões, o terminal terá capacidade para operar até 3,5 milhões de TEUs por ano (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Com quatro berços de atracação previstos para receber operações dos maiores navios do mundo, o empreendimento deve gerar mais de 3 mil empregos diretos desde a sua etapa de construção até o início das operações.

Seguindo o rito processual, o edital passará por análise junto ao TCU, que fará as devidas deliberações sobre o arrendamento. Após isso, o edital será lançado pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 27/05/2025**

## REGIÃO NORTE - IBAMA CONCEDE LICENÇA AMBIENTAL PARA OBRA NO PEDRAL DO LOURENÇO

Autorização era aguardada há 12 anos; documento prevê também um projeto-piloto para o uso controlado de explosivos

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa.pimentel@redebeneews.com.br](mailto:vanessa.pimentel@redebeneews.com.br)



**Foto: Ascom/Dnit**

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) concedeu, nesta segunda-feira (26), a licença ambiental para a realização das obras de derrocamento do chamado Pedral do Lourenço, localizado no Rio Tocantins. A autorização era aguardada há 12 anos.

A licença terá validade de cinco anos e autoriza a remoção de obstáculos subaquáticos ao longo de um trecho de 35 quilômetros, entre Santa Terezinha do Tauri e a Ilha do Bogéa, no estado do Pará, importante trecho para o escoamento logístico de produtos.

O documento também prevê a implementação de um projeto-piloto para o uso controlado de explosivos no processo de derrocamento, e o pagamento de uma Compensação Ambiental no valor de R\$ 4,8 milhões. Os serviços serão executados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Entre as condições ambientais impostas pelo Ibama estão também o monitoramento da fauna e da qualidade da água, e a mitigação de impactos sonoros e vibracionais decorrentes das intervenções.

O Pedral do Lourenço é um extenso conjunto de rochas que, há décadas, impede a navegação comercial no Rio Tocantins, entre Marabá (PA) e o Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA). A remoção dessas formações rochosas é uma demanda antiga e estratégica, pois viabilizará um novo corredor hidroviário para a exportação de grãos, beneficiando diretamente o escoamento da produção agrícola do leste de Mato Grosso, sul e sudeste do Pará, além do noroeste do Tocantins.

Com a execução da obra de derrocamento, será possível a navegação contínua de embarcações e comboios em um trecho de aproximadamente 510 quilômetros do Rio Tocantins.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 27/05/2025**

## REGIÃO SUL - LULA VAI A ITAJAÍ ANUNCIAR OBRAS E INVESTIMENTOS NO PORTO

Presidente cumpre agenda oficial em Santa Catarina nesta quinta-feira, ao lado do ministro de Portos; pacote prevê R\$ 689 milhões até 2030

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



**Desde a federalização, em janeiro deste ano, o complexo de Itajaí passou a ser administrado pela Autoridade Portuária de Santos, companhia gestora do Porto de Santos**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) cumprirá agenda oficial no Porto de Itajaí, em Santa Catarina, na próxima quinta-feira (29 de maio). A expectativa é que o presidente, ao lado do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, faça o anúncio das obras de infraestrutura do porto e do canal de acesso a partir de um pacote de investimentos destinados

para o complexo portuário.

A informação inicial da visita de Lula ao estado foi confirmada pelo presidente do Sebrae (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), Décio Lima, no final da última semana. Esta será a primeira visita do presidente e do ministro de Portos desde a federalização do complexo portuário de Itajaí, em janeiro deste ano.

“Estamos confirmando a presença do presidente Lula no próximo dia 29, na cidade de Itajaí, para fazer anúncios importantes nas obras de infraestrutura do canal e do porto. É, sem dúvidas, um grande momento para Santa Catarina”, anunciou Lima em suas redes sociais.

Inicialmente, esperava-se a agenda de Lula no Porto de Itajaí no mês de abril. No entanto, a agenda do presidente teve de ser alterada em razão de viagens internacionais, que incluíram a morte do Papa Francisco, além de compromissos oficiais do governo brasileiro na Rússia e na China.

Na segunda-feira (26), o superintendente do Porto de Itajaí, João Paulo Tavares Bastos, informou, por meio de suas redes sociais, que a programação do presidente no complexo terá início às 13 horas.

Em entrevista concedida na segunda-feira à NDTV, Bastos disse que o presidente irá a Itajaí para fazer anúncios importantes.

“Faz tempo que o presidente queria vir para Santa Catarina, mas a agenda presidencial sempre é muito complicada. O presidente Lula vem para fazer entregas para a população. É uma agenda exclusiva da presidência com o porto”, comentou.

Equipes da Superintendência do Porto de Itajaí e também do GSI (Gabinete de Segurança Institucional) da Presidência trabalharam durante todo o final de semana para montagem da estrutura de recepção do presidente e da comitiva do Governo Federal.

### Investimentos

Desde a federalização, o complexo de Itajaí passou a ser administrado pela Autoridade Portuária de Santos (APS), companhia gestora do Porto de Santos (SP).

No início do mês, durante reunião Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc), o presidente da APS, Anderson Pomini, revelou que o Porto de Itajaí receberá R\$689 milhões em investimentos até 2030, com foco em obras de infraestrutura, do canal de acesso e modernização.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 27/05/2025*

## REGIÃO NORDESTE - AEROPORTO DE MOSSORÓ ENTRA EM NOVA FASE DE OBRAS PARA EXPANSÃO E MODERNIZAÇÃO

Terminal receberá R\$ 18 milhões nesta etapa; conclusão está prevista para 2026

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



***O projeto faz parte de um pacote de investimentos de aproximadamente R\$ 70 milhões do Governo Federal para a expansão e a modernização da infraestrutura aeroportuária local***

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. Nesta etapa, o investimento é de mais de R\$ 18 milhões. A conclusão das obras está prevista para 2026.

“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 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.

Estão em andamento também as obras de modernização do sistema de iluminação da pista; 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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2025

### **NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - “2025 SERÁ O MELHOR ANO DA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO CIVIL”, AFIRMA SECRETÁRIO TOMÉ FRANCA**

Secretário nacional de Aviação Civil detalha, em entrevista exclusiva ao BE News, os investimentos e políticas que impulsionam o setor

Por **GABRIELA LOUSADA** [gabriela.lousada@redebnews.com.br](mailto:gabriela.lousada@redebnews.com.br)



***Franca destacou o esforço conjunto do governo e das companhias aéreas para a utilização crescente do SAF para reduzir a contribuição do setor para as emissões de carbono. Foto: Vosmar Rosa/MPor***

O ano de 2025 será o melhor da história da aviação civil no Brasil. A projeção é do secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, que atribui esse otimismo à convergência de investimentos, políticas públicas estratégicas e avanços tecnológicos que devem impulsionar o setor nos próximos meses. “Temos todas as condições para que 2025 seja um ano de crescimento expressivo, com ampliação do acesso, mais qualidade nos serviços e maior sustentabilidade”, afirmou Franca em entrevista exclusiva ao BE News.

***ESSES INVESTIMENTOS FEITOS EM 2024 JÁ APRESENTAM RESULTADOS E SERÃO MAXIMIZADOS EM 2025, AMPLIANDO A CONECTIVIDADE E MELHORANDO A EXPERIÊNCIA DO PASSAGEIRO”***

***TOMÉ FRANCA***  
***secretário nacional de Aviação Civil***

Até o ano que vem, o governo federal prevê um volume de investimentos na infraestrutura aeroportuária do País que chega a quase R\$ 10 bilhões. De acordo com o secretário, a carteira pública contará com aportes superiores a R\$ 1 bilhão, enquanto a privada somará mais de R\$ 8,7 bilhões no mesmo período.

Entre os destaques estão as obras no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, que receberá R\$ 2,2 bilhões em requalificação completa, incluindo pista, pátio e áreas de embarque e desembarque. Já o Aeroporto de Guarulhos será contemplado com R\$ 1,4 bilhão para modernização de sua estrutura.



“Esses investimentos, viabilizados por acordos com o Tribunal de Contas da União e concessionárias, abrangem também aeroportos regionais como Santa Rosa e Passo Fundo, no Rio Grande do Sul, além de terminais da sétima rodada de concessões, incluindo Campo Grande (MS), Corumbá (MS), Santarém (PA), Marabá (PA) e outros.” O objetivo, segundo Franca, é elevar o padrão de qualidade e eficiência operacional dos aeroportos brasileiros.

Segundo o secretário, o bom desempenho do setor está sendo impulsionado, entre outros fatores, pela entrega de 53 aeroportos requalificados no ano passado, que agora estão prontos para operar com maior capacidade. “Esses investimentos feitos em 2024 já apresentam resultados e serão maximizados em 2025, ampliando a conectividade e melhorando a experiência do passageiro”, destacou.

Franca ressalta ainda que o governo federal tem atuado para reduzir custos operacionais, fomentar novos negócios nos aeroportos e fortalecer o financiamento das companhias aéreas. Segundo ele, essas medidas, combinadas, criam um ambiente favorável para o desenvolvimento do setor.

### **Recorde de passageiros**

Dados divulgados recentemente pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) reforçam esse cenário otimista. Em abril, o setor voltou a bater recordes para o mês, com cerca de 10 milhões de passageiros transportados. Do total, 7,9 milhões foram no mercado doméstico e 2,1 milhões no internacional. Este último número superou, pela primeira vez desde o início da série histórica em 2000, a marca de 2 milhões de viajantes no mês passado.

O secretário avalia que um dos pontos-chave para esse crescimento é a implementação de programas que estimulam investimentos dentro dos aeroportos brasileiros. Franca antecipou ao BE News a criação do programa Investe Mais Aeroportos, voltado à valorização dos sítios aeroportuários, áreas que muitas vezes, segundo ele, são subutilizadas.

A previsão é que o programa fomente a instalação de terminais logísticos, hangares e empreendimentos comerciais que vão além do transporte aéreo, como shoppings e locadoras de veículos. “Com isso, geram maior receita para a concessionária e, naturalmente, mais investimento dentro do setor.”

A expectativa é que até o fim de junho seja lançada uma consulta pública. “Em breve, lançaremos o programa para que as concessionárias possam ter maior capacidade, maiores instrumentos, para operacionalizar investimentos mais robustos. E a gente também tem certeza que isso vai ser um catalisador importante para gerar emprego, para gerar investimentos em infraestrutura e também dando mais qualidade para os nossos aeroportos.”

Outro avanço importante que está relacionado à projeção otimista feita pelo secretário é a queda do custo do combustível de aviação, que registrou uma redução de cerca de 18% entre 2022 e 2024, conforme destacou Franca. “Essa redução significativa no preço do querosene impacta diretamente o custo operacional das companhias aéreas, que corresponde a 50%, 60% dos custos totais. Reduzindo o custo da operação, conseguimos diminuir o preço das passagens em 8% nos últimos dois anos e ampliar o acesso dos brasileiros ao transporte aéreo”, explicou o secretário.

O compromisso com a sustentabilidade também está na agenda da pasta. Franca destacou o esforço conjunto do governo e das companhias aéreas para a utilização crescente do SAF (combustível sustentável de aviação) para reduzir a contribuição do setor para as emissões de carbono, tornando a aviação mais limpa e sustentável. Apesar dos desafios relacionados ao custo e à produção do SAF no país, ele reafirmou o compromisso com a gradual implementação do combustível, ressaltando a importância de manter um equilíbrio para evitar aumentos expressivos no preço das passagens. A meta é alcançar 1% do uso em 2027 e chegar a 10% em 2037.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 27/05/2025**

### NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - GOVERNO QUER ATRAIR NOVAS COMPANHIAS AÉREAS PARA O BRASIL

Estratégia busca ampliar a conectividade em regiões com baixa oferta de voos e reduzir o déficit da aviação regional

Por **GABRIELA LOUSADA** [gabriela.lousada@redebene.com.br](mailto:gabriela.lousada@redebene.com.br)



**Uma das apostas do governo para reduzir o déficit de infraestrutura em regiões de baixa atratividade econômica é o programa AmpliAr, voltado ao fortalecimento da aviação regional. Foto: Divulgação/Governo do Ceará**

Apesar dos avanços registrados nos últimos anos, a aviação civil brasileira ainda convive com gargalos estruturais e operacionais. O secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, reconhece os desafios, mas ressalta que os investimentos em andamento e as novas políticas públicas são fundamentais para ampliar a conectividade aérea, especialmente em regiões com baixa oferta de voos.

Franca disse ainda que o governo está empenhado em atrair novas companhias aéreas para o Brasil, especialmente para ampliar a conectividade em regiões com baixa oferta de voos. Segundo ele, embora o país tenha avançado na infraestrutura aeroportuária com as concessões, ainda há um déficit significativo, sobretudo na aviação regional. “Existe uma demanda reprimida em várias regiões do país que está sendo atendida por outros modos de transporte, como o rodoviário”.

Uma das principais apostas do governo para reduzir o déficit de infraestrutura em regiões de baixa atratividade econômica, como a Amazônia Legal e o Nordeste, é o programa AmpliAr, voltado ao fortalecimento da aviação regional. Segundo Franca, mais de 95% dos passageiros e cargas transportadas no Brasil ainda se concentram em apenas 59 aeroportos concedidos, o que evidencia a urgência de qualificar terminais regionais.

O programa contempla 102 aeroportos indicados pelo Plano Aeroviário Nacional, atualizado em 2024. Para a primeira fase, foram priorizados 50 aeroportos dessas regiões com maior carência de infraestrutura, e a primeira rodada deve incluir de 15 a 20 terminais, com lançamento previsto para hoje, dia 27 de maio.

Após uma consulta pública que recebeu mais de 200 contribuições do setor, a proposta é adotar um modelo de leilão simplificado, voltado exclusivamente a aeroportos deficitários, com VPL (Valor Presente Líquido) negativo, ou seja, sem viabilidade para concessões tradicionais ou parcerias público-privadas. Nessa nova modelagem, as concessionárias já atuantes serão convidadas a investir nos terminais regionais e, em troca, serão remuneradas via reequilíbrio contratual em seus contratos originais, o que pode incluir compensações como descontos nas outorgas pagas à União. “Foi uma forma de agilizar os investimentos, garantir boa gestão e inserir aeroportos com baixa atratividade dentro da política nacional de concessões, mantendo o padrão de qualidade”, explicou o secretário.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2025

### NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - “O MERCADO DE AVIAÇÃO BRASILEIRO ESTÁ EM CRESCIMENTO, COM ESPAÇO PARA ATENDER OUTRAS EMPRESAS DO SETOR AÉREO”

**Em entrevista exclusiva ao BE News, Costa Filho** fala sobre como pretende atrair mais empresas para a aviação comercial nacional

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



**Ministro comentou das ações e planejamentos da pasta para impulsionar a aviação brasileira. Foto: Vosmar Rosa/MPor**

**Sobre a atuação das companhias aéreas, o sr. já se manifestou contrário à fusão da Gol com a Azul. Por quê?**

O setor aeroportuário do Brasil vive um processo de recuperação, com o movimento dos aeroportos já superando os números pré-pandemia, investimentos sendo anunciados e novos leilões de instalações em estudo. As notícias são positivas, mas ainda há vários

desafios a serem superados, como reconhece o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, à frente da pasta nos últimos 18 meses.

Graduado em Pedagogia, mas com carreira na política, inicialmente em Pernambuco e, depois, em nível nacional, ele tem planos concretos para consolidar o desenvolvimento do mercado aéreo brasileiro. Em entrevista exclusiva ao BE News, Costa Filho fala sobre essas estratégias, como pretende atrair mais empresas para a aviação comercial nacional e que projetos ele prioriza para tornar esse setor mais sustentável e, em especial, inclusivo.

**Ministro, a aviação comercial brasileira tem registrado bons resultados, tanto na satisfação de aeroportos, como na quantidade de viagens, chegando a suplantiar os índices pré-pandemia. Mas o País ainda tem um transporte aéreo com poucas empresas. Qual a maior vantagem de operar no setor aéreo – quer como concessionária, quer como companhia aérea – no Brasil?**

O mercado de aviação brasileiro está em crescimento, com espaço para atender outras empresas do setor aéreo. Devemos ter este ano um recorde no número de passageiros transportados, ultrapassando em cerca de 5% os números obtidos antes da pandemia. Temos potencial para atrair mais companhias aéreas e, assim, estimular a competição. Tudo passa por uma forte adequação aeroportuária, modernização e ampliação de nossos aeroportos, desafio que estamos enfrentando junto com a Infraero e com as concessionárias. O Ministério de Portos e Aeroportos trabalha para que mais companhias possam operar no nosso país em um ambiente de concorrência saudável, que priorize a conectividade regional e a boa prestação do serviço aos passageiros.

**Como o Ministério está buscando melhorar o mercado aeroportuário? Como superar os riscos deste setor?**

A superação desses desafios passa por uma série de fatores, incluindo a necessidade de investimentos em infraestrutura aeroportuária – desafio que estamos enfrentando a partir de ações realizadas pela Infraero ou com a garantia da realização de obras públicas com recursos do FNAC (Fundo Nacional de Aviação Civil) e, ainda, aprimorando o programa AmpliAR, para possibilitar a chegada de recursos privados aos aeroportos regionais por meio de concessões.

**O Ministério prevê R\$ 1,1 bilhão em investimentos no segmento aéreo entre este e o próximo ano. Que projetos são estes?**

Na carteira pública de investimentos, temos R\$ 1,1 bilhão previstos para 2025/2026. Os investimentos privados, no mesmo período, somam R\$ 8,7 bilhões. Podemos afirmar que o setor da aviação vai receber, neste ano e em 2026, cerca de R\$ 10 bilhões em investimentos para melhoria da infraestrutura aeroportuária, tanto lado ar como lado terra. São obras estruturadoras, como a recuperação e a requalificação de pistas de pousos e decolagens, pátio de aeronaves, taxiways, terminais de passageiros e instrumentos de auxílio à navegação – investimentos necessários para fazer o setor seguir colecionando recordes e números positivos.

**Um dos desafios é o desenvolvimento da aviação regional. Qual o maior entrave desse segmento? Quais as principais ações do Governo para impulsioná-lo?**



O Governo Federal vem trabalhando para estimular a aviação regional com o programa Ampliar, que prevê investimentos privados nos aeroportos regionais, aplicando o modelo exitoso de concessão já em operação nos maiores aeroportos brasileiros. Também estamos aprovando o uso de recursos do FNAC para que as companhias aéreas possam investir em novas aeronaves, ampliando a oferta de voos e assentos. Mas ainda se apresentam como obstáculos a infraestrutura encontrada nos aeroportos de menor porte, os custos operacionais do setor, principalmente o QAv (sigla de querosene de aviação), e o ambiente de negócios desafiador, que impede o surgimento de modelos de negócios alternativos. Há ainda o custo de capital elevado, o excesso de judicialização e o ambiente tributário complexo.

### **Entre os projetos envolvendo grandes infraestruturas aeroportuárias, está a implantação de um aeroporto em Olímpia, no interior de São Paulo, para atender o mercado da Grande São Paulo. Como está esse empreendimento?**

O aeroporto de Olímpia é um dos projetos prioritários do Governo Federal. Estão previstos R\$ 370 milhões em investimentos para a pista de pouso e decolagem, o pátio de aeronaves, a torre de controle, as vias de acesso, as cercas, o novo terminal de passageiros, os auxílios luminosos e os equipamentos de navegação aérea. O aeroporto está delegado à Infraero, que está dimensionando o valor do investimento necessário.

### **E como estão os preparativos para o leilão do Aeroporto do Galeão, no Rio? Qual a expectativa? E quais os reflexos desse leilão no Santos Dumont?**

Estamos aguardando a deliberação do plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), que deve se manifestar sobre o tema. A nossa expectativa é de concluir o processo de venda assistida até o final do ano. Atualmente, o processo permanece sob sigilo até a aprovação pelo plenário do TCU.

### **Sobre a atuação das companhias aéreas, o sr. já se manifestou contrário à fusão da Gol com a Azul. Por quê?**

Seguimos acompanhando todo o processo, mas a análise e a decisão referente à fusão cabe a órgãos como o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). O mais importante é que as duas companhias tenham saúde financeira para operar no Brasil e, também, continuem contribuindo para que o mercado brasileiro fique ainda mais competitivo na aviação civil. Recentemente, tivemos a boa notícia de que a Gol obteve a aprovação do tribunal de falências dos Estados Unidos para seu plano de reestruturação, que corta cerca de US\$ 1,6 bi em dívidas e mantém o ABRA Group como seu maior acionista direto. E a empresa espera sair do Chapter 11 (equivalente à recuperação judicial) no início de junho. Isso mostra o fortalecimento da aérea e dá mais força para a negociação da fusão. O MPor segue acompanhando e dando apoio institucional para que as empresas saiam fortalecidas do processo.

### **O Brasil, um país de dimensões continentais, ainda reúne poucas companhias aéreas. Qual a dificuldade para atrair essas empresas? Não há segurança jurídica? Há muita burocracia? Os custos dificultam?**

Existem grandes desafios a serem superados para tornar o mercado brasileiro mais atrativo para outras empresas aéreas. A liberação da prática da cabotagem, por exemplo, está em discussão no Congresso Nacional, com dois projetos em tramitação na Câmara dos Deputados – PL nº 4392/2023 e PL nº 4715/2023. No Governo Federal, os estudos partem do pressuposto de que uma eventual aprovação desses projetos deve priorizar as regiões de menor conectividade, como a Amazônia Legal e o Nordeste. Se aprovada no Congresso, a cabotagem vai permitir a entrada de companhias internacionais para operar rotas específicas, sem a contrapartida de abertura de mercado do outro país para o Brasil. A entrada de empresas Low Cost (LCC) no Brasil, por exemplo, passa por debates que vão desde a segurança jurídica à instalação de uma rede de aeroportos atrativa. O alto índice de judicialização no setor brasileiro, a falta de concorrência na importação e no refino do QAv (querosene de aviação) e a regulação de produtos ofertados aos passageiros são debates que precisam ser superados para termos um cenário atrativo às LCC. O Ministério de Portos e Aeroportos mantém canal aberto e tratativas permanentes com o setor para que mais companhias possam operar no nosso País.



### **“DEVEMOS TER ESTE ANO UM RECORDE NO NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS”**

**Nos últimos dois anos, o preço médio da passagem aérea caiu 8% no Brasil. É possível reduzir mais? Do que depende essa redução?**

O preço médio das passagens aéreas caiu 8% em 2024, em comparação com 2022. Um dos fatores que contribuíram para essa redução foi a queda do preço do QAv, saindo de R\$ 6,85 no último mês do governo anterior para R\$ 4,73 em dezembro de 2024, o que representa uma redução de 31%, considerando o IPCA de abril/2025. O que impacta no preço do QAv no mercado doméstico são fatores como a cotação internacional do petróleo, taxa de câmbio, política de preços da Petrobras e carga tributária, especialmente o ICMS. Uma redução significativa da tarifa passa pela redução do custo das empresas aéreas, especialmente em relação ao combustível. Passa também pela ampliação da oferta de voos e da concorrência no mercado, pela otimização da utilização da frota e pela redução de encargos regulatórios, tributários e operacionais incidentes sobre o setor aéreo. O Ministério tem atuado para criar um ambiente favorável ao negócio, tanto recuperando a infraestrutura de aeroportos como apoiando empresas aéreas. O acesso a linhas de crédito com recursos do FNAC é um exemplo disso.

**Há como reduzir mais o preço do combustível da aviação?**

Estamos em diálogo permanente com a Petrobras, buscando alternativas para promover uma queda ainda maior. Embora tenha havido uma redução no preço médio da passagem, ainda perseguimos uma queda ainda maior para ampliar o número de brasileiros no transporte aéreo.

**Ainda sobre o combustível da aviação, como estão as ações para o Brasil ter um produto eficaz, mas menos poluente?**

O Governo Federal vem trabalhando com foco na utilização do SAF (sigla de combustível de aviação sustentável) em substituição ao QAv. Foi sancionada, em 8 de outubro de 2024, a Lei do Combustível do Futuro, a Lei Nº 14.993/2024, que é uma iniciativa do governo brasileiro para fomentar o desenvolvimento e a utilização de fontes de energia mais sustentáveis. Essa lei desempenha um papel estratégico na redução de riscos para investimentos em combustíveis renováveis, ao criar regras claras de aquisição e metas de uso mínimo obrigatório de SAF pelas companhias aéreas. Essa sinalização de demanda futura traz maior segurança aos investidores, que podem planejar novos projetos de produção com a certeza de que deverá haver mercado para o combustível sustentável. Além disso, a própria legislação já antecipa que apenas estabelecer obrigações não é suficiente para o pleno desenvolvimento do setor: há espaço para reforçar a demanda e promover incentivos adicionais, como benefícios fiscais e linhas de crédito, de modo a acelerar a transição para uma aviação de baixo carbono. Nesse sentido, no âmbito das discussões para a regulamentação do financiamento a ser disponibilizado às companhias aéreas, estamos propondo como contrapartida a formalização de contratos de compra futura de SAF. Como alternativa, em caso de não haver disponibilidade de SAF no mercado brasileiro para o cumprimento da mencionada contrapartida, estamos discutindo também a possibilidade de cumprimento por meio da aquisição de créditos de carbono.

**Ministro, o sr. elencou, como uma de suas prioridades, preparar os aeroportos para serem mais inclusivos. Por exemplo, com a abertura de mais salas multissensoriais. Como tem sido a resposta dos aeroportos a essa demanda?**

As salas multissensoriais, que estão sendo implementadas nos aeroportos, cumprem um papel importante na inclusão de mais brasileiros na aviação. E tratam passageiros que precisam de um acolhimento especial com dignidade e respeito. Abrimos salas em Florianópolis, Vitória, Santos Dumont, Galeão, Congonhas, Natal e Recife e a resposta que estamos obtendo é a melhor de todas: o projeto está aprovado por quem utiliza. Estamos trabalhando para abrir mais espaços como estes nos principais aeroportos brasileiros. É um projeto que definitivamente entrou na pauta do setor aeroaviário do nosso País.

**Recentemente o sr. defendeu que o brasileiro deve planejar mais suas viagens aéreas, para pegar preços menores. E citou que serão lançadas campanhas publicitárias para isso. Como serão essas campanhas? Quando vão começar?**

O assunto ainda está sendo analisado pelas áreas técnicas do Ministério, tanto do ponto de vista do conteúdo quanto ao cronograma, com o objetivo de ampliar ainda mais a inclusão dos brasileiros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/05/2025

## NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - INFRAERO REFORÇA INVESTIMENTOS E APOSTA NA MODERNIZAÇÃO DE AEROPORTOS REGIONAIS

Ao BE News, presidente Rogério Barzellay afirma que foco da companhia é ampliar operações e melhorar integração nacional pelo transporte aéreo

Por VANESSA PIMENTEL [vanessa.pimentel@redebeneews.com.br](mailto:vanessa.pimentel@redebeneews.com.br)



**Segundo Rogério Barzellay, a Infraero está consolidada como uma companhia com alta capacidade em prestar serviços técnico-operacionais e prover soluções aeroportuárias**

O conjunto de obras que visa melhorar a infraestrutura dos aeroportos e os desafios para colocar projetos em prática no setor aeroportuário foram destacados pelo presidente da Infraero (Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária), Rogério Amado Barzellay, em entrevista exclusiva ao BE News.

Rogério assumiu a gestão da empresa pública federal em fevereiro de 2023 e, desde então, está focado em desenvolver o setor em municípios menores e melhorar a

integração nacional pelo céu do país.

Barzellay é engenheiro mecânico graduado pela Universidade de Brasília (UnB), desde 1984 e possui mais de 34 anos de experiência na área de gestão pública federal. Ele garante que a Infraero está “definitivamente consolidada” como uma companhia com alta capacidade em prestar serviços técnico-operacionais e prover soluções aeroportuárias.

“Estamos focados no ganho de eficiência, melhoria das condições e ampliação das operações dos aeroportos regionais, o que contribui com mais acesso da população ao transporte aéreo, em consonância com a política de desenvolvimento da aviação civil do Governo Federal”, ressalta Rogério.

### **Quais obras estão sendo feitas e quais projetos ainda serão licitados voltados aos aeroportos regionais?**

A Infraero está realizando um robusto conjunto de investimentos em obras de infraestrutura nos aeroportos regionais a ela outorgados. As melhorias incluem a construção, ampliação e modernização de Terminais de Passageiros e de estacionamentos de veículos, a reforma e ampliação nas pistas de pouso e decolagem, de taxiamento e nos pátios de aeronaves, a implantação de sistema de balizamento noturno, de PAPI (Sistema Indicador de Percurso de Aproximação de Precisão), de RESA (Área de Segurança de Fim de Pista) e de sinalizações verticais e horizontais, a instalação de auxílios visuais e equipamentos de navegação aérea, construção de muro e cerca operacional, entre outras. Além disso, a Infraero está implantando o sistema EMAS (Engineered Material Arresting System) de parada de aeronaves nas cabeceiras do Aeroporto Santos Dumont e realizando diversas melhorias no terminal carioca, como a reforma e ampliação das salas de embarque e desembarque remotas e dos sanitários, a substituição de escadas rolantes e elevadores, a reforma do sistema de taxiways e o retrofit do sistema de balizamento noturno.

**Quais os maiores desafios notados pelo senhor para colocar projetos em prática?**



Os maiores desafios envolvem, principalmente, questões regulatórias, orçamentárias e de articulação entre diferentes esferas de governo e entes privados. Além disso, a implantação de projetos aeroportuários exige um cumprimento rigoroso das normas da aviação civil, o que demanda bastante tempo e um planejamento técnico detalhado.

### **E quais os principais desafios no transporte aéreo que impactam o turismo em pequenos municípios?**

Os principais desafios estão relacionados, sobretudo, à conectividade aérea limitada, à baixa frequência de voos e aos altos custos operacionais. Muitas dessas localidades não contam com aeroportos devidamente estruturados ou com voos regulares, o que dificulta o acesso e reduz a competitividade frente aos destinos mais consolidados. Por isso a importância da realização de políticas públicas e incentivos que promovam a interiorização do turismo, por meio de parcerias entre governos, trade turístico e setor aéreo.

### **Como está o processo que pretende vender a participação da Infraero no aeroporto do Galeão?**

Esse processo está a cargo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

### **A Infraero é responsável pela construção de um novo aeroporto internacional, que será instalado em Olímpia (SP). A previsão indica que as obras começam ainda neste 1º semestre. Como está o andamento deste projeto?**

O plano de ação do futuro Aeroporto de Olímpia está na fase de elaboração de estudos preliminares e de espera da liberação do valor na ordem de R\$ 370 milhões no orçamento do Governo Federal.

### **Em relação à inovação tecnológica para o setor e modernização dos sistemas aeroportuários brasileiros, quais projetos ou parcerias destaca?**

Destaco a parceria entre Infraero e o Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados) para a implantação do embarque facial biométrico 100% digital para passageiros e tripulantes nos aeroportos Santos Dumont e Congonhas, este segundo administrado pela Infraero à época. Combinando análise de dados e validação por biometria, a tecnologia dispensa a apresentação de cartões de embarque e documentos de identificação dos viajantes de voos domésticos partindo desses terminais.

### **E sobre ações que envolvem ESG e sustentabilidade, o que a Infraero tem feito para se adequar a estas novas e importantes demandas do mercado e da sociedade?**

A Infraero adota diversas ações com a finalidade de gerar benefícios para a sociedade e agregar valor aos seus negócios. Destacam-se a adoção de Planos de Controle Ambiental de Obras, que reduzem o impacto das obras e o uso de insumos básicos, e a implantação da usina fotovoltaica do Aeroporto Santos Dumont e o uso racional da água, por meio de ações de redução no consumo, reuso e o aproveitamento de água de chuva. Além disso, a Infraero adota políticas e medidas de caráter não discriminatório, bem como ações para assegurar a equidade de gênero em seu corpo funcional.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 27/05/2025*

## **NACIONAL - PRÊMIO 2025 AVIAÇÃO + BRASIL - COM R\$ 30 BI INVESTIDOS, CONCESSIONÁRIAS PEDEM MODERNIZAÇÃO REGULATÓRIA**

Associação que representa os aeroportos federais defende estabilidade jurídica e integração com outros modais para ampliar a conectividade

Por **GABRIELA LOUSADA** [gabriela.lousada@redebeneews.com.br](mailto:gabriela.lousada@redebeneews.com.br)

O setor aeroportuário brasileiro vive um novo momento de transformação. Desde o início do processo de concessões, iniciado em 2011, as empresas privadas que assumiram a gestão dos principais terminais do país já responderam por 67% de todo o investimento em infraestrutura aeroportuária, somando mais de R\$ 30 bilhões. Os dados são de um estudo da Confederação

Nacional do Transporte (CNT), em parceria com a ABR (Aeroportos do Brasil), associação representativa de todos os aeroportos federais



**Segundo o CEO da ABR, Fábio Rogério Carvalho, os recursos privados foram essenciais para modernizar os aeroportos brasileiros e aproximá-los de um padrão internacional de qualidade**

Segundo o CEO da ABR, Fábio Rogério Carvalho, esse volume de recursos foi essencial para modernizar os aeroportos brasileiros e aproximá-los de um padrão internacional de qualidade. “As concessões foram decisivas para elevar o nível dos serviços prestados ao passageiro, com mais conforto, acessibilidade, segurança e eficiência. O impacto é visível nos terminais, na operação e no reconhecimento internacional dos operadores brasileiros”, afirma.

**“A REGULAÇÃO PRECISA ACOMPANHAR A DINÂMICA DOS MERCADOS. A MODERNIZAÇÃO DO MARCO LEGAL É FUNDAMENTAL PARA ATRAIR INVESTIMENTOS QUALIFICADOS E GARANTIR ESTABILIDADE AOS OPERADORES”**

**FÁBIO ROGÉRIO CARVALHO**  
CEO da ABR

Os números apresentados pela ABR reforçam essa percepção. Logo no primeiro ano sob gestão privada, os aeroportos concedidos registraram aumento de 57,7% no número de decolagens e um crescimento médio de 106% na oferta de assentos por quilômetro voado. “A infraestrutura está feita. Nossos equipamentos estão prontos para suportar uma maior oferta de voos e mais demanda de passageiros e cargas. O desafio agora é ampliar a conectividade e tornar o setor mais acessível a todos, e este é o real desafio setorial a ser enfrentado”, resume Carvalho.

Além de melhorar a infraestrutura física dos aeroportos, as concessionárias vêm trabalhando para integrar os terminais aos centros urbanos e facilitar a mobilidade dos passageiros, um dos entraves apontados pelo secretário Tomé Franca na entrevista publicada também nesta edição. Para Fábio Carvalho, a conectividade entre os modais de transporte, como trens, metrô e ônibus, é essencial para que a boa experiência do passageiro vá além do saguão do aeroporto.

“A experiência do usuário não pode ser compartimentada de acordo com as esferas de governo. O bom serviço que oferecemos nos terminais precisa ser complementado por soluções de transporte eficientes e sustentáveis no trajeto até o destino final”, afirma. A ABR defende que os projetos de mobilidade urbana considerem os aeroportos como pontos estratégicos de integração, colaborando com prefeituras e governos estaduais para viabilizar acessos rápidos e integrados.

Carvalho também destaca que as novas rodadas de concessões aeroportuárias já incorporam aprendizados das fases anteriores, com avanços em exigências contratuais, regulação e mecanismos de equilíbrio econômico-financeiro. “A regulação precisa acompanhar a dinâmica dos mercados. A modernização do marco legal é fundamental para atrair investimentos qualificados e garantir estabilidade aos operadores”, defende.

O executivo ressalta ainda a importância de uma agência reguladora técnica e independente, capaz de atuar com agilidade na resolução de conflitos, oferecer segurança jurídica e preservar o equilíbrio contratual. A previsibilidade, segundo ele, é um dos principais fatores para manter o apetite dos investidores no setor.

### Carta de Brasília

Em 2024, a ABR liderou a elaboração da “Carta de Brasília”, um documento entregue ao governo federal com propostas objetivas para enfrentar os principais entraves à expansão da aviação civil no

Brasil. A carta destaca questões como a pressão cambial, os altos juros, o custo da judicialização, a insegurança regulatória e a política inadequada de precificação dos combustíveis de aviação.

“A instabilidade das regras, como a indefinição permanente sobre a cobrança de bagagem despachada, afeta a atratividade do mercado, encarece as tarifas e dificulta o planejamento de longo prazo”, alerta o CEO da ABR. Ele reforça que o setor está pronto para crescer, inovar e liderar, mas depende de uma atuação coordenada e alinhadas aos desafios globais. “A aviação precisa ser entendida como um meio essencial de modernização do país, onde a inclusão e a competitividade são motores para a velocidade que o Brasil precisa.”

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2025

## NACIONAL - PRÊMIO AVIAÇÃO + BRASIL CHEGA À 10ª EDIÇÃO E CELEBRA AVANÇOS NO SETOR

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

Por **VANESSA PIMENTEL** [vanessa.pimentel@redebenews.com.br](mailto:vanessa.pimentel@redebenews.com.br)



**Premiados da edição de 2024: a homenagem reconhece iniciavas, nível de pontualidade e satisfação geral dos passageiros em relação a aeroportos e companhias aéreas do Brasil**

O Ministério de Portos e Aeroportos, junto ao Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e do Grupo Brasil Export, realiza hoje, terça-feira (dia 27), a décima edição do prêmio Aviação Mais Brasil, que celebra avanços e conquistas no setor aeroviário. A cerimônia será no Salão Villa Rizza,

em Brasília, a partir das 18h30.

A homenagem reconhece iniciativas, nível de pontualidade e satisfação geral dos passageiros em relação a aeroportos e companhias aéreas que atuam no país, baseada nos resultados da Pesquisa de Satisfação conduzida pela Secretaria de Aviação Civil, vinculada ao governo. Para a pasta é, também, uma forma de estimular a melhoria na prestação de serviços do setor.

Neste ano, serão 14 premiados, divididos em seis categorias (veja quadro). Serão entregues mais três prêmios especiais: Inovação e Acessibilidade; Voa Brasil; e Resiliência – que reconhece os esforços pela recuperação do Aeroporto Salgado Filho, de Porto Alegre, após as chuvas que afetaram o estado em maio do ano passado.

O evento terá a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; da ministra dos Direitos Humanos e da Cidadania, Macaré Evaristo; do secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca; e do diretor-presidente substituto da Anac, Roberto Honorato, entre outras autoridades.

Em entrevista ao BE News, Tomé Franca ressaltou a parceria inédita com o Grupo Brasil Export que, segundo ele, “tem um papel muito importante para o planejamento da infraestrutura no país”, a partir dos fóruns regionais e internacionais que promove anualmente.

O secretário também citou uma das novidades da premiação, que é o reconhecimento às companhias aéreas que mais participaram do Voa Brasil, programa do governo federal que, nesta primeira fase, facilitou o acesso aos aposentados pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), com bilhetes por até R\$ 200.

“Os gestores que alcançaram melhores resultados em 2024 serão reconhecidos e, especialmente, os que tiveram relação com o prêmio (Voa Brasil), que contou com parcerias que permitiram que mais de 40 mil pessoas que estavam fora do setor pudessem acessar o transporte aéreo. Pessoas que não viajavam e puderam fazer isso através do primeiro programa social de aviação”, comemorou.

Tomé disse ainda que o Brasil é referência no mundo pela qualidade da infraestrutura aérea que dispõe e que é preciso reconhecer o trabalho feito pelos entes do setor.

### Categorias principais

- ❖ 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 milhões e 10 milhões; e acima de 10 milhões);
- ❖ Aeroportos Mais Pontuais, classificados por faixa de movimentação de passageiros (até 5 milhões; entre 5 milhões e 10 milhões; e acima de 10 milhões);
- ❖ Melhor Aeroporto do Brasil;
- ❖ Empresa Aérea Mais Pontual;
- ❖ Melhor Empresa Aérea do País;

### Categorias especiais

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/05/2025



## JORNAL O GLOBO – RJ

### AGRO BRASILEIRO PEDE QUE COMISSÃO EUROPEIA INVESTIGUE VAREJISTAS DA FRANÇA POR BOICOTE E DECLARAÇÕES CONTRA CARNE BRASILEIRA

Diretor do Carrefour levantou dúvidas sobre a qualidade da carne brasileira em dezembro do ano passado

Por **Bernardo Lima — Brasília**



**Representantes do agro brasileiro protocolam petição para investigar varejistas da França — Foto: CNA**

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) apresentou, nesta terça, uma petição junto à Comissão Europeia para que o órgão investigue os varejistas franceses que, em novembro do ano passado, deram declarações contra a carne brasileira.

Em novembro do ano passado, o diretor-presidente do Carrefour, Alexandre Bompard, afirmou que a carne produzida no Brasil não respeitaria as normas do país europeu. Após a repercussão negativa e boicote imposto por frigoríficos brasileiros à

companhia, o diretor da empresa voltou atrás e pediu desculpas, elogiando a qualidade da carne brasileira.

Porcurada, empresa não respondeu até a publicação desta matéria.

“Sabemos que a agricultura brasileira fornece carne de alta qualidade, respeito às normas e sabor”, afirmou o presidente do Carrefour em carta enviada ao ministro da Agricultura, Carlos Fávaro, que havia questionado o posicionamento do grupo.

Nesta terça, representantes da CNA estiveram em Bruxelas para acertar os últimos detalhes da petição. Integram a comissão, o vice-presidente de Relações Internacionais (RI) da CNA, Gedeão Pereira, a senadora Tereza Cristina, vice-presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), e a diretora de RI, Sueme Mori.

— Nós viemos protocolar esse pedido de investigação sobre as quatro empresas francesas que difamaram a carne brasileira — disse a senadora Tereza Cristina (PP-MS). — Quem falar mal da nossa carne vai responder por isso.

No documento, a confederação pede que a Comissão Europeia investigue as consequências das “manifestações infundadas” do Carrefour, Les Mousquetairs, E. Leclerc e Coopérative U contra a carne do Brasil e de outros países do Mercosul. Os varejistas controlam 75% do mercado na França.

A CNA alega que os anúncios coordenados dos varejistas franceses buscaram atacar os produtos do Brasil e do Mercosul, levantando preocupações infundadas sobre a qualidade da carne brasileira.

Segundo a Confederação, as acusações colocam em risco a reputação dos produtos brasileiros e desencorajam outros varejistas e consumidores a adquiri-los.

“Os varejistas declararam explicitamente que boicotariam a carne proveniente dos países do Mercosul, o que representa risco ao acesso dos fornecedores de carne do Brasil e de outros países do bloco ao mercado da União Europeia”.

A petição também pede ainda o fim de boicotes, retratações de alegações depreciativas contra os produtos do Mercosul e a imposição de uma multa aos grupos de varejo nestes casos.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 27/05/2025**

## GOVERNO MUDA COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DA PREVIDÊNCIA E SUSPENDE REPRESENTANTES DE SINDICATOS

Colegiado agora vai contar com representantes da Casa Civil, da Fazenda, do Planejamento e Orçamento e da Dataprev

**Por Bernardo Lima — Brasília**



**O ministro da Previdência, Wolney Queiroz — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo**

O governo decidiu mudar a composição do Conselho Nacional da Previdência Social (CNPS) e suspender os conselheiros que representavam entidades citadas nas investigações dos descontos associativos do INSS. A mudança foi anunciada pelo ministro da Previdência, Wolney Queiroz. A próxima reunião está marcada para esta terça, a primeira que será presidida pelo novo ministro.

Durante a gestão anterior, do ex-ministro Carlos Lupi, o colegiado contava com seis representantes que eram indicados pela pasta da Previdência. Com a substituição anunciada, agora o colegiado terá conselheiros representantes da Casa Civil, Dataprev e Ministérios da Fazenda e do Planejamento e Orçamento.

“Nosso objetivo é que o CNPS seja capaz de refletir o conjunto do governo em busca da melhoria das políticas de previdência, fortalecendo esse órgão histórico de participação e controle social. Inclusive, a partir de hoje, passaremos a registrar em vídeo todas as reuniões, para que ideias, propostas e críticas possam ser aproveitadas com maior eficiência”, explica Wolney Queiroz em nota.

O conselho é responsável, por exemplo, por assuntos como o teto de juros do empréstimo consignado de beneficiários do INSS e políticas públicas relacionadas à Previdência.

Segundo Wolney, a substituição de conselheiros de entidades investigadas por irregularidades não é um “pré-julgamento”.

“A suspensão dos investigados não é um pré-julgamento, mas, ao contrário, favorece que eles possam se defender nos espaços adequados, sem prejuízo aos debates do Conselho”, completa o ministro.

### **Centrais criticam afastamento de representantes**

Em reação à decisão, as centrais sindicais repudiaram a suspensão de representantes das entidades, e classificaram a medida como “inaceitável”.

“O ministro Wolney Queiroz precisa rever sua decisão. Caso contrário, estará rompendo com o pacto democrático, ao violar direitos constitucionais e comprometer a legitimidade do CNPS como espaço plural de construção das políticas de Previdência Social”, diz nota assinada por centrais como a Central Única dos Trabalhadores (CUT) e Força Sindical.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 27/05/2025*

## **CRIAÇÃO DE UNIDADE DE CONSERVAÇÃO NO AMAPÁ NÃO IMPEDE EXPLORAÇÃO DA MARGEM EQUATORIAL, DIZ MARINA SILVA**

A senadores, ministra do Meio Ambiente afirmou que os estudos para área são antigos, com início em 2005

*Por Alice Cravo — Brasília*



**A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva — Foto: Sergio Lima / AFP**

A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, afirmou nesta terça-feira que a proposta de criação da unidade de conservação marinha na Margem Equatorial não vai impedir a exploração de petróleo na região, especialmente no Amapá, onde a Petrobras pediu licença para perfurar um bloco.

— Hoje, para a gente poder se inserir no contexto de grandes oportunidades, temos que proteger a biodiversidade. Esses esforços, e de criação no Amapá, não incidem sobre os blocos de petróleo — garantiu.



A ministra foi chamada na Comissão de Infraestrutura do Senado para responder aos questionamentos de parlamentares sobre o tema, que demonstraram preocupação com eventuais impactos econômicos e de exploração de petróleo.

— Vossa excelência falou: “A nossa preocupação não é com os blocos de petróleo, é que vai engessar os investimentos do estado”. Pois eu posso lhe dizer que no processo de criação (da unidade de conservação) já está estabelecido que oleoduto, gasoduto, portos, o que tiver que fazer, já está dito no próprio processo que isso não será impeditivo — afirmou Marina.

Marina Silva ainda negou que os estudos para a implementação dessa unidade de conservação foram feitos para inviabilizar os empreendimentos na Margem Equatorial, ressaltando que o processo começou em 2005.

— Só recentemente, talvez porque uma série de informações ficam circulando, fica parecendo uma coisa para inviabilizar o empreendimento. Não foi.

O Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) pretende criar uma nova unidade de conservação, com 35 milhões de hectares, que deverá se estender desde a fronteira do Amapá com a Guiana Francesa até os limites do Piauí com o Ceará, passando ser a maior unidade de conservação marinha do país.

No litoral Amapá, o objetivo seria proteger as comunidades pesqueiras artesanais que estão ameaçadas pela pesca predatória.

O estado tem cerca de 24 mil pescadores artesanais que vivem da pesca. As áreas abrangem regiões sobre o mar e manguezais, fundamentais para a reprodução e alimentação de peixes.

Marina Silva mostrou durante a audiência a distância das áreas reservadas para as áreas de pesquisa e exploração na Margem Equatorial para afirmar que não haverá qualquer tipo de impedimento, informação já reforçada pelo ICMBio.

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) aprovou na semana passada o Plano de Proteção e Atendimento à Fauna Oleada (PPAF), apresentado pela Petrobras como parte do Plano de Emergência Individual (PEI) para a atividade de pesquisa marítima em um bloco da Bacia da Foz do Amazonas, no Amapá, na Margem Equatorial.

A estatal poderá fazer vistorias e simulados na região onde quer pesquisar novas reservas de petróleo. A análise pelo Ibama do plano da Petrobras de resgate da fauna em caso de vazamento de óleo é vista, no próprio órgão, como a última etapa do processo de licenciamento do poço que a estatal quer perfurar na região.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 27/05/2025*

## **PAUSA NAS TARIFAS DE DONALD TRUMP PROVOCA CONGESTIONAMENTO EM PORTOS DA EUROPA**

Tempo de espera para atracar navios sobe até 77% em meio à corrida para levar produtos da China para os EUA e, também, para aproveitar a trégua em sobretaxa a europeus

**Por Bloomberg**

Um novo relatório da consultoria marítima Drewry revela que o congestionamento em portos-chave do norte da Europa está se agravando, com riscos de se espalhar para a Ásia e os EUA – o que pode pressionar as taxas de frete marítimo.

Em Bremerhaven, na Alemanha, o tempo de espera por atracação saltou 77% entre março e meados de maio. Antuérpia, na Bélgica, e Hamburgo, na Alemanha, registraram aumentos de 37% e 49%,

respectivamente, enquanto Roterdã, na Holanda, e Felixstowe, no Reino Unido, também enfrentam atrasos crescentes.



**Navios aguardam para atracar no Porto de Hamburgo, na Alemanha — Foto: Maria Feck/Bloomberg**

Os principais culpados são a escassez de mão de obra e os baixos níveis do rio Reno, que prejudicam o transporte por barcaças. A situação piorou com a suspensão temporária das tarifas de 145% sobre importações chinesas pelo governo Trump, que antecipou a demanda por fretes entre as duas maiores economias do mundo.

“Os atrasos nos portos estão alongando os tempos de trânsito, atrapalhando o planejamento de estoques e levando os embarcadores a manter estoques extras”, disse a Drewry. “Para piorar, o comércio transpacífico no sentido leste já dá sinais de alta temporada antecipada, impulsionado por uma pausa de 90 dias nas tarifas entre EUA e China, com vencimento em 14 de agosto.”

Padrões semelhantes estão surgindo em Shenzhen, na China, assim como em Los Angeles e Nova York, “onde o número de navios porta-contêineres aguardando atracação vem aumentando desde o final de abril”, informou a Drewry.

Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd, afirmou em webinar que, apesar de melhoras recentes em portos europeus, a normalização deve levar “mais 6 a 8 semanas”.

### **Disputa entre EUA e UE**

A política tarifária dos EUA — com ameaças e tréguas repentinas — dificultam o planejamento de pedidos por importadores e exportadores, causando oscilações sazonais incomuns na demanda. Para as empresas de transporte marítimo, isso resulta em atrasos e custos maiores, o que exige aumentos nas tarifas de frete.

O golpe mais recente à previsibilidade veio na sexta-feira, quando Trump ameaçou impor uma tarifa de 50% à União Europeia em 1º de junho. No entanto, ele recuou no fim de semana, adiando o prazo para 9 de julho após uma ligação com a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen.

Com pouco mais de seis semanas até que as tarifas mais altas possam entrar em vigor, os volumes de carga transatlântica devem aumentar.

— Os embarcadores têm ainda mais incentivo para enviar o que puderem aos EUA antes da nova tarifa — disse Emily Stausbøll, analista sênior de transporte na Xeneta, plataforma digital de frete com sede em Oslo.

A incerteza política adicional será um peso morto para a atividade global, ao aumentar os riscos em decisões de investimento, segundo nota da Oxford Economics divulgada no sábado. Alemanha, Irlanda, Itália, Bélgica e Países Baixos são os países mais vulneráveis, dado o peso das exportações para os EUA em relação ao seu PIB, informou a consultoria.

A Bloomberg Economics afirmou na sexta-feira que tarifas adicionais de 50% provavelmente reduziram as exportações da UE para os EUA a quase zero para todos os produtos sujeitos a tarifas recíprocas, cortando as exportações totais da UE para os EUA em mais da metade.

A crescente incerteza sobre se Trump realmente cumprirá essa ameaça comercial ou se a adiará novamente aumenta ainda mais a pressão sobre o transporte marítimo.

Empresas como a MSC Mediterranean, a maior linha de contêineres do mundo, já anunciaram aumentos nas tarifas e sobretaxas de alta temporada, com início em junho, para cargas vindas da Ásia.

Nas próximas semanas, é provável que esses aumentos elevem as tarifas spot de frete marítimo, cujo custo continua pressionado pelas tensões geopolíticas.

Os navios cargueiros ainda evitam em grande parte o Mar Vermelho, onde os rebeldes houthis do Iêmen começaram a atacar embarcações no final de 2023, optando por navegar ao redor do sul da África para transportar mercadorias nas rotas que conectam Ásia, Europa e EUA.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 27/05/2025*

### **OFENSIVA DO SETOR PRIVADO ELEVA PRESSÃO SOBRE MOTTA POR ANULAÇÃO DO AUMENTO DO IOF E AMPLIA CRISE**

Confederações empresariais divulgam manifesto em que pede ao Congresso que avalie a 'anulação do teor do decreto' do governo. Presidente da Câmara rebate declarações de Haddad

*Por O Globo — Brasília e Rio*



***O Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, é observado pelo presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, em encontro recente — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo***

Confederações que representam o setor privado brasileiro, do comércio à indústria, divulgaram ontem um documento criticando a decisão do governo de elevar o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). O manifesto faz um apelo para que o Congresso “se debruce sobre o tema e avalie com responsabilidade a anulação do teor do decreto” do governo, apresentado

na semana passada.

O texto afirma que “a decisão gera imprevisibilidade e aumenta os custos para produzir no país”, o que reforça a pressão de parlamentares da oposição sobre o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, para colocar em votação um decreto legislativo para anular a medida do Executivo. Tributaristas avaliam que alguns pontos da decisão do governo podem ser questionadas por empresas na Justiça.

As entidades empresariais signatárias do manifesto são a Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização (CNseg), a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC), a Confederação Nacional da Indústria (CNI), a Confederação Nacional da Agricultura (CNA), a Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), a Confederação Nacional das Instituições Financeiras (CNF) e a Associação Brasileira das Companhias Abertas (Abrasca).

O manifesto foi publicado na noite de ontem, no fim de um dia de alta tensão na relação entre o Executivo e o Legislativo. Quatro dias depois de o governo anunciar um aumento no IOF, o presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), criticou ontem a medida ao dizer que o país “não precisa de mais imposto” e que vai discutir com líderes partidários, em reunião na próxima quinta-feira, pedidos da oposição para revogar o decreto do governo que prevê novas alíquotas de IOF.



Ele ainda rebateu declarações do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, feitas em entrevista ao GLOBO publicada no domingo, na qual ele afirmou um ajuste das contas públicas "depende mais do Congresso" do que do Executivo.

Motta contra-atacou dizendo que "quem gasta mais do que arrecada não é vítima, é autor", e acrescentou que o governo "não pode gastar sem freio e depois passar o volante para o Congresso segurar".

Além da reação pública do presidente da Câmara, a oposição no Congresso apresentou ontem novos projetos de decreto legislativo (PDLs) para derrubar o aumento do IOF. Até agora, são sete propostas protocoladas por deputados de PL, Novo, União, MDB e Solidariedade, todos de oposição. Entre eles, Marcel Van Hattem (Novo-RS), Nikolas Ferreira (PL-MG) e André Fernandes (PL-CE).

### **Reação à entrevista de Haddad**

As declarações de Motta foram publicadas 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 quinta-feira, Haddad, a ministra do Planejamento, Simone Tebet, e outros integrantes da equipe econômica anunciaram um congelamento de gastos a ordem de R\$ 31 bilhões e o aumento do IOF em algumas situações, como tomada de crédito para empresas, transações cambiais e gastos com cartões em compras internacionais.

Inicialmente, o governo previa arrecadar R\$ 20 bilhões neste ano com as mudanças, que já estão em vigor. Mas, algumas horas depois do anúncio, no mesmo dia, o governo revogou o IOF que havia sido apresentado para aplicações em fundos nacionais fora do Brasil, para escapar da interpretação no mercado de que se tratava de uma tentativa de controle de saída de capital. Ou seja, retomou a alíquota zero para esse caso.

Nos outros, ficou mantido o IOF maior. Porém, o governo ainda não divulgou as estimativas de receita com as mudanças.

No manifesto publicado ontem, as entidades afirmam que o aumento do IOF vai elevar os custos das empresas e dos negócios com operações de crédito, câmbio e seguros em R\$ 19,5 bilhões só este ano. Para 2026, elas preveem uma alta nos custos de R\$ 39 bilhões.

O texto ressalta que "a medida encarece o crédito para as empresas, ao elevar a carga tributária do IOF sobre empréstimos em mais de 110% ao ano". E prossegue nas críticas acrescentando que o aumento do IOF no câmbio, por exemplo, provocará impacto na importação de insumos e máquinas e equipamentos, tirando incentivos ao investimento privado e à "modernização do parque produtivo nacional". O manifesto também critica a tributação sobre títulos de previdência privada VGBL.

No manifesto de ontem, as confederações afirmam que "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."

As entidades ressaltam que o Brasil "ostenta uma das maiores cargas tributárias do mundo" e que é preciso assegurar que o aumento da arrecadação se dê graças ao crescimento da economia, não com mais impostos. O texto conclui afirmando que "é hora de respeitar o contribuinte".

## JAPÃO PROMETE US\$ 15,5 BILHÕES EM AJUDA A PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS DIANTE DE TARIFAS DOS EUA

Pacote inclui apoio ao financiamento corporativo e facilidades no acesso a crédito  
**Por AFP — Tóquio**



**Trabalhador monta televisão de LCD na linha de produção do Centro de Inovação em Manufatura em Utsunomiya, Japão — Foto: Tomohiro Ohsumi/Bloomberg**

O governo japonês anunciou nesta terça-feira um pacote de US\$ 15,5 bilhões para proteger as pequenas e médias empresas do impacto das tarifas impostas pelos Estados Unidos.

Apesar de ser um aliado-chave e o principal investidor no país norte-americano, o Japão foi atingido, por ora, por uma tarifa de 10% sobre seus produtos, além de encargos setoriais em áreas cruciais para sua economia, como aço, alumínio e automóveis.

- Vamos fornecer apoio completo às pequenas e médias empresas afetadas pelas tarifas dos Estados Unidos - declarou o chefe de gabinete, Yoshimasa Hayashi.

O pacote de 2,2 trilhões de ienes inclui apoio ao financiamento corporativo e facilidades no acesso a crédito por meio de uma instituição ligada ao governo, explicou o alto funcionário.

O presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, também decretou tarifas “recíprocas” de 24% sobre produtos japoneses, mas, assim como fez com dezenas de outros países, suspendeu sua aplicação até o início de julho.

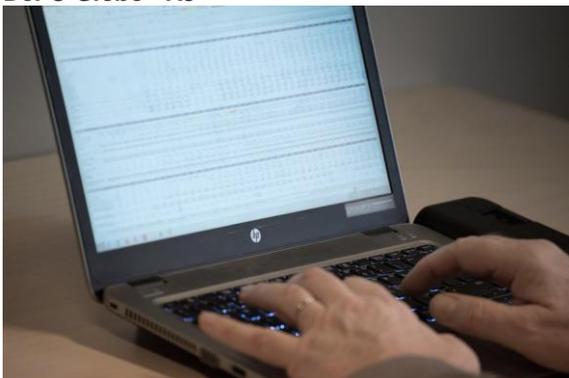
Nesse período, Tóquio espera negociar com Washington o levantamento de todas as tarifas alfandegárias impostas por Trump.

**Fonte: O Globo - RJ**  
**Data: 27/05/2025**

## CONFEDERAÇÕES EMPRESARIAIS PEDEM, EM MANIFESTO, QUE CONGRESSO ANULE DECRETO DO IOF

A nota afirma que a medida do governo encarece o crédito para empreendimentos produtivos, aumentando a carga tributária do imposto sobre empréstimos para empresas

**De: O Globo - RJ**



**Confederações pedem que Congresso anule medidas do governo — Foto: Pixabay**

Em um manifesto divulgado na noite desta segunda-feira, entidades empresariais defenderam que o Congresso anule o decreto do governo, apresentado na semana passada, que elevou alíquotas do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) em transações como câmbio, previdência privada VGBL e tomada de empréstimos por empresas.

Assinam o texto Confederação Nacional das

Seguradoras (CNseg), Confederação Nacional do Comércio (CNC), Confederação Nacional da Indústria (CNI), Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), Confederação Nacional das Instituições Financeiras (CNF) e Associação Brasileira das Companhias Abertas (Abrasca).

As entidades afirmam que o setor privado "recebe com preocupação" as medidas do governo que envolvem o aumento do IOF, como uma expectativa inicial de arrecadação de cerca de R\$ 20 bilhões.

Segundo as confederações, 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 nota afirma que "a medida do governo 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".

As confederações dizem também que 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", diz a nota.

O texto ressalta ainda que o setor espera que o Congresso avalie com responsabilidade a anulação do teor do decreto.

"É hora de respeitar o contribuinte", finaliza.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 27/05/2025*

## **'NÃO ESTÁ SOB A MINHA RESPONSABILIDADE': PRESIDENTE DA COP30 REAGE A CRÍTICAS SOBRE INFRAESTRUTURA EM BELÉM**

André Corrêa do Lago afirmou, em evento no Rio, que o preço da hospedagem na capital paraense 'está incompatível'

**Por Luis Felipe Azevedo — Rio de Janeiro**



**O embaixador André Corrêa do Lago, presidente da COP30 — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo**

Presidente da COP30, o embaixador André Corrêa do Lago reagiu a críticas de delegações a respeito da logística de Belém, que sedia o evento em novembro. Lago afirmou não ter responsabilidade sobre a questão e reforçou que a conferência acontecerá na capital do Pará. A declaração ocorreu nesta terça-feira, no segundo dia do II Fórum de Finanças Climáticas e de Natureza, realizado no Rio de Janeiro.

— A questão logística de Belém não está sob a minha responsabilidade. A ideia é que toda a estrutura aconteça na cidade. A questão do momento se limita ao preço dos hotéis, que está



incompatível. Acredito que não tem necessidade de fazermos atividades fora de Belém durante os dias da COP.

Lideranças da China, Alemanha, Reino Unido e Noruega têm expressado temores a cerca da infraestrutura da cidade para receber comitivas ao governo brasileiro, informou o jornal “Estado de São Paulo”. A seis meses do evento, o aeroporto de Belém não está pronto, mostrou o colunista do GLOBO Lauro Jardim. O GLOBO procurou o governo do Pará, mas não teve retorno até a publicação da reportagem — que será atualizada caso haja resposta.

O embaixador definiu as negociações financeiras como “cruciais” e destacou a arrecadação de US\$ 1,3 trilhão por ano para mitigar os efeitos da mudança do clima como uma das propriedades do evento, que ocorre em Belém, em novembro. O tema deve ser abordado na quarta carta de Lago, segundo a diretora-executiva da conferência, Ana Toni.

— O fórum está tratando de temas extremamente importantes para a COP30. Tenho a responsabilidade de indicar caminhos para chegar a esse financiamento. É um desafio muito grande. Estamos abertos a contribuições. Criamos um círculo de ministros da Fazenda, liderados por Fernando Haddad, para contribuir para esforço de implementação ao combate à mudança do clima.

Durante a abertura do segundo dia do fórum, Lago ressaltou o caráter de implementação que a COP30 pretende ter:

— As COPs estão sendo dinâmicas na elaboração de textos, mas não estamos vendo os resultados. Queremos que essa COP ofereça soluções para que possamos implementar o que já foi assinado. Vamos ter uma participação muito grande do setor privado. A COP30 é um espaço muito grande, que engloba também a agenda de ação, formada pelos atores que realmente participam da implementação do que foi acordado, como a sociedade civil.

Para Lago, o funcionamento do financiamento da natureza é um desafio grande para os países em desenvolvimento:

— A questão financeira é uma dificuldade desde a Rio92. A transferência de países desenvolvidos para em desenvolvimento nunca se concretizou da maneira esperada. O que exige que sejamos mais dinâmicos e inovadores. Não existe uma única resposta para a resolução disso.

O embaixador também se pronunciou sobre a aprovação no Senado do projeto de lei que flexibilizou o licenciamento ambiental.

— O mundo está animado para vir para a COP30 por sermos uma sociedade democrática na qual as questões que estamos debatendo são presentes na nossa vida política. Está sendo tomada uma decisão no Legislativo. Não foi uma proposta do governo. A medida mostra que é um tema com muitas dimensões e deve ser trabalhado em cada país de acordo com os atores políticos. No contexto que estamos, em um país democrático, há forças diferentes que atuam para defender seus interesses de forma legítima.

Na semana passada, o Senado aprovou, por 54 votos a 13, o projeto que altera as regras para licenciamento ambiental. Dois terços dos votos pela mudança foram de governistas, apesar do Ministério do Meio do Ambiente dizer que o projeto “viola a Constituição”.

As alterações são criticadas por ambientalistas, mas apoiadas por representantes do agronegócio e pelo presidente do Senado, Davi Alcolumbre (DEM-AP), que inclusive apresentou uma emenda ao texto nesta quarta, propondo a criação de uma licença especial para “atividades ou empreendimento estratégicos” definidos pelo Conselho de Governo.

### **Antecipação de acordos**



Na semana passada, o embaixador divulgou a terceira carta na qual estabelece prioridades do evento. Lago pediu que os negociadores dos países parte da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima da ONU (UNFCCC) e do Acordo de Paris se antecipem à Cúpula do Clima, na capital paraense, e utilizem uma reunião em Bonn, Alemanha, entre 16 e 26 de junho, para iniciar a discussão de acordos previstos para serem assinados no fim do ano, no Brasil.

Na carta, Lago argumenta que o evento preparatório na Alemanha seja utilizado para dar início às discussões sobre ações climáticas.

"Seria um grande desperdício se o primeiro espaço formal de negociações do ano — os órgãos subsidiários em junho — fosse tomado por procrastinação ou adiamento de decisões. A falta de avanço no cumprimento de mandatos acordados erodirá ainda mais a confiança na capacidade do processo multilateral de produzir os resultados que a humanidade precisa", diz um trecho da carta.

"É hora de concentrar as negociações em restabelecer e aprimorar nosso processo, reconstruindo uma infraestrutura global de confiança para acelerar e ampliar os resultados. A credibilidade do processo multilateral está nas mãos dos negociadores em Bonn", acrescenta o texto.

Lago também pediu um "mutirão global", com cooperação entre as partes, para a transição energética e a sustentabilidade dos resultados. O embaixador reforçou ainda a necessidade de superação do uso de energia proveniente de combustíveis fósseis.

"Devemos apoiar uns aos outros para avançar coletivamente nas metas de triplicar a capacidade global de energia renovável, dobrar a taxa média global de melhoria da eficiência energética e promover a transição para o afastamento dos combustíveis fósseis nos sistemas energéticos, de forma justa, ordenada e equitativa", diz o comunicado.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 27/05/2025*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### OPINIÃO - HÁ UM MAR DE OPORTUNIDADES PARA O BRASIL ALÉM DAS 200 MILHAS DA MARGEM CONTINENTAL

O País, com as riquezas naturais e gente suficiente para gestão, não pode perder o bonde da história  
*Por José Reynaldo Bastos da Silva*

Além das 200 milhas marítimas da Margem Continental do Brasil, a Geologia indica possibilidades assertivas de haver petróleo, gás natural, ouro, cobre, chumbo, zinco, níquel, platina, diamante, depósitos nodulares de manganês, calcários com cálcio e/ou magnésio, sais de fósforo e potássio para corretivos e fertilizantes agrícolas dos quais somos dependentes de importação para abastecer nossa robusta agricultura.

Essas ocorrências já foram constatadas pelo Serviço Geológico Brasileiro e se estendem em toda a costa litorânea no fundo oceânico e para além das 200 milhas. Tanto é que, em 26 de março de 2025, uma decisão da Organização das Nações Unidas (ONU) fez o Brasil agregar uma área comparada ao tamanho da Alemanha no litoral norte.

A Comissão de Limites da Plataforma Continental reconheceu pertencer à jurisdição brasileira a área da Margem Equatorial, com 360 mil quilômetros quadrados além do Mar Territorial das 200 milhas, onde a Petrobras pretende pesquisar petróleo e gás.

Desde 2004 o Brasil pleiteava o que agora se torna realidade, fortalecendo ainda mais nossa soberania, como também anteriormente, pois já foram ampliadas as fronteiras marítimas nas costas

gaúcha e catarinense, tanto quanto será brevemente ampliada a faixa do solo e subsolo marinho que vai de São Paulo à Paraíba, unindo a Margem Oriental Meridional à Margem Equatorial e totalizando mais de 2 milhões de quilômetros quadrados agregados ao território brasileiro, além das 200 milhas.



***Para todas as reservas naturais existe sofisticada tecnologia brasileira, não só da Petrobras para águas profundas, como da pesquisa e desenvolvimento científico públicos e privados***  
**Foto: Sérgio Castro/Estadão**

Sabemos que o mar é a última fronteira de reservas naturais do planeta, bem como a chamada “Floresta Azul”, tão importante e vulnerável ecologicamente quanto a “Floresta Verde” da Mata Atlântica e da Floresta Amazônica.

Porém, para todas existe sofisticada tecnologia brasileira, não só da Petrobras para águas profundas, como da pesquisa e desenvolvimento científico públicos e privados, que podem promover a exploração em equilíbrio com a sustentabilidade dos ecossistemas marinhos e continentais.

Não há por que temer a evolução se houver controle e fiscalização condizentes das agências nacionais, abrindo novas oportunidades de trabalho e renda à juventude que as universidades colocam no mercado laboral a cada ano, em áreas científicas que se especializam cada vez mais em novas profissões qualificadas para os novos tempos que vão chegando.

O Brasil, com as riquezas naturais e gente suficiente para gestão, não pode perder o bonde da história. A consciência ecológica já vem agregada ao aprendizado técnico e científico. Assim, construiremos uma autêntica nação brasileira em prosperidade comunitária, renda compartilhada e qualidade de vida socialmente justa. Para além das 200 milhas continua um mar de oportunidades.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**  
**Data: 27/05/2025**

## **EXPORTAÇÕES DE AÇO DA CHINA DISPARAM E PROVOCAM ONDA DE PROTECIONISMO PELO MUNDO, DIZ OCDE**

América do Sul viu as importações de aço aumentarem cerca de 60% entre 2020 e 2024, como reflexo do redirecionamento das exportações chinesas; Brasil aparece entre os países que adotaram barreiras comerciais

**Por Pedro Lima**

O crescimento das exportações de aço da China em meio ao excesso de capacidade global tem provocado uma onda de medidas protecionistas mundo afora, alerta a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em relatório publicado nesta terça-feira, 27.

A entidade afirma que “as exportações de aço da China dispararam para um nível recorde de 118 milhões de toneladas em 2024”, superando o pico da crise do aço de 2015-2016.

O documento observa que “as pressões provocadas por exportações a preços baixos levaram a um salto nas novas investigações antidumping”. Em 2024, “19 governos iniciaram 81 investigações antidumping envolvendo produtos siderúrgicos”, número cinco vezes maior que o registrado no ano anterior. “Quase 80% dos casos foram iniciados contra produtores asiáticos, com a China respondendo por mais de um terço do total”, diz a OCDE.



***Cada vez mais países têm adotado medidas suas siderúrgicas, por meio de aumentos tarifários, afirma a OCDE Foto: Ina Fassbender/AFP***

Além das disputas formais, crescem também medidas amplas, como aumentos generalizados de tarifas sobre o aço em diversos países. A entidade nota que “cada vez mais países têm adotado medidas mais abrangentes para proteger suas indústrias siderúrgicas, por meio de aumentos tarifários setoriais”.

O relatório aponta ainda que as exportações chinesas não afetam apenas os mercados diretamente importadores. Muitas vezes, “produtores sujeitos a medidas comerciais buscam contornar restrições, desviando exportações para outros mercados ou enviando produtos por países intermediários”. A OCDE calcula que, entre 2013 e 2020, o volume de comércio siderúrgico suspeito de reencaminhamento totalizou “21,5 milhões de toneladas métricas (13,3 bilhões de euros)”.

### **Estabilidade do Brasil**

O Brasil tem mantido uma postura de contenção diante da crise global do aço, com capacidade produtiva estagnada e medidas defensivas para proteger seu mercado, segundo o relatório. A OCDE aponta que o Brasil não registrou qualquer crescimento de capacidade entre 2020 e 2024, permanecendo com 50,9 milhões de toneladas por ano. A participação do país na capacidade global é de apenas 2,1%.

A estabilidade contrasta com o avanço de outras economias emergentes, como a Índia, cuja capacidade aumentou 26,2% no período, e o Irã, com alta de 22,6%. Ainda assim, o Brasil aparece entre os países que adotaram barreiras comerciais. Segundo a OCDE, “Brasil, México e Turquia aumentaram as tarifas com a intenção de enfrentar aumentos substanciais de importações verificados nos últimos anos”.

As ações incluem investigações antidumping. O Brasil foi um dos países que mais iniciaram processos em 2024, com “oito investigações envolvendo produtos siderúrgicos”, mesmo número que Austrália e atrás apenas de Turquia e Estados Unidos, com dez casos cada.

O relatório destaca ainda que a América do Sul, onde o Brasil é o principal player, viu as importações de aço aumentarem “cerca de 60% entre 2020 e 2024”, reflexo do redirecionamento das exportações chinesas, que atingiram recorde de 118 milhões de toneladas em 2024.

**Fonte: O Estado de São Paulo - SP**

**Data: 27/05/2025**

## **MARINA DEIXA AUDIÊNCIA PÚBLICA APÓS BATE-BOCA COM SENADORES SOBRE MARGEM EQUATORIAL**

Ministra do Meio Ambiente diz que se sentiu desrespeitada durante sessão; líder do PSDB, senador Plínio Valério afirmou que ‘a mulher Marina merecia respeito, a ministra, não’

**Por Luiz Araújo (Broadcast)**

BRASÍLIA - A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, deixou uma audiência pública no Senado após uma série de discussões com parlamentares da oposição. Marina diz que se sentiu desrespeitada durante a sessão convocada para debater a criação de unidades de conservação na Margem Equatorial.

A tensão chegou ao ápice quando o líder do PSDB, senador Plínio Valério (AM), afirmou que “a mulher Marina merecia respeito, a ministra não”. Marina exigiu um pedido de desculpas para continuar, mas não foi atendida.

O presidente da Comissão de Infraestrutura (CI), senador Marcos Rogério (PL-RO), reclamou da postura da ministra e cortou o microfone dela pelos minutos finais da audiência. Segundo Marcos Rogério, a ministra estava “provocando”.



***Senador Marcos Rogério (PL-RO) cortou o microfone de Marina pelos minutos finais da audiência Foto: Geraldo Magela/Agência Senado***

Marina Silva, que participava na condição de convidada, informou que, diante do cenário, iria se retirar. O presidente do colegiado disse que, na próxima sessão, vai pautar a convocação de Marina para retomar o debate.

A audiência foi proposta por senadores da região Norte, que avaliam que a criação de reservas é uma iniciativa para dificultar os estudos necessários para exploração da área. Segundo a ministra, porém, a criação não serve para se colocar como obstáculo, mas para consolidar um processo em curso há 20 anos.

### **Unidades de preservação**

Durante a audiência, Marina afirmou que a criação de quatro unidades de conservação na Margem Equatorial, no Norte brasileiro, não impede a exploração econômica da região. Ela disse que, ao contrário de apontamentos feitos durante a sessão, o Ibama não está atrasando análises de forma proposital. “O Ibama não facilita ou dificulta, cumpre a lei”, afirmou.

Para senadores da região Norte, a criação das unidades de conservação marinha na Margem Equatorial é uma iniciativa para dificultar os estudos necessários para exploração da área.

“Unidades de conservação são criadas dentro de um plano, não é algo isolado. Têm um papel estratégico, na proteção, no uso sustentável da biodiversidade”, defendeu Marina Silva. A ministra mostrou uma folha de apresentação com trecho comum das diretrizes que acompanham as propostas de criação das unidades questionadas. “Já está estabelecido que oleodutos, gasodutos, portos... O que tiver de fazer, isso (a reserva) não será impeditivo”, afirmou.

O destaque feito por Marina Silva buscou responder a questionamentos como o do senador Lucas Barreto (PSD-AP). Na fala direcionada à ministra, Barreto reclamou dos níveis de pobreza do Norte do País. “Estamos em cima da riqueza, na pobreza, contemplando a natureza. Olhar para a árvore, beleza cênica, não enche barriga”, disse o senador que, quando listou suas perguntas, demandou explicações sobre a demora das análises ambientais.

“Poderá ser feita (exploração) desde que se faça o licenciamento, obviamente. Com ou sem reserva tem que fazer o licenciamento”, afirmou a ministra. Contudo, emendou com uma crítica direta ao novo marco do licenciamento ambiental (PL 2.159/2021) aprovado pelo Senado na semana passada. Marina Silva disse que a análise prévia seguirá sendo uma premissa “a menos que prevaleça todos os retrocessos que vem se tentando fazer no processo de licenciamento”.

O novo marco incorporou, por iniciativa do presidente da Casa, Davi Alcolumbre (União-AP), a criação da “Licença Ambiental Especial (LAE)”. O dispositivo abre um rito simplificado, de etapa única, para obras classificadas por um conselho de governo como “estratégicas”, ainda que tenham potencial de degradação ambiental. Se for mantida e se tornar lei, a nova categoria servirá, por exemplo, para destravar a prospecção de petróleo na Margem Equatorial, bandeira do senador amapaense.

Outro ponto questionado pelos senadores durante a audiência desta terça foi a maior dificuldade imposta para prospecção de petróleo na região Norte na comparação com as bacias já exploradas no País. “Existe uma resolução do governo que diz que novas frentes de exploração a partir de 2008

deveriam contar com avaliação ambiental para a área de toda a bacia”, respondeu a ministra. Segundo ela, a maior cautela é fruto da maturidade do País e garantirá o conhecimento necessário sobre a área.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*  
*Data: 27/05/2025*

## ESTADOS E MUNICÍPIOS TERÃO PERDA DE R\$ 4,5 BI POR ANO COM REFORMA DO IR, DIZ SECRETÁRIO DA RECEITA

Robinson Barreirinhas afirma em audiência na Câmara que não haverá alta de arrecadação com o projeto de lei que amplia a isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil

***Por Pepita Ortega (Broadcast) e Célia Froufe (Broadcast)***

BRASÍLIA - O secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, afirmou nesta terça-feira, 27, que o projeto de lei que amplia o Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil deve gerar uma perda de R\$ 4,5 bilhões por ano aos governos regionais, sendo de R\$ 1,5 bilhões aos Estados e R\$ 3 bilhões aos municípios. Meses atrás, Barreirinhas já havia adiantado que o valor seria menor que R\$ 5 bilhões.

Ao lado do presidente da Confederação Nacional dos Municípios (CNM), Paulo Ziulkoski, o secretário da Receita Federal indicou ainda que, entre 2015 e 2022, houve um ganho de Estados e municípios em termos de retenção, “simplesmente porque não houve a correção da faixa”.

O secretário também destacou que a renda de Estados e municípios é de dois tipos: via fundo de participação e via retenção na fonte, a arrecadação direta. “Em relação ao primeiro ponto, o efeito é absolutamente neutro, porque o que deixa de entrar nos fundos de participação por conta da isenção da renda mais baixa é compensado pelo que vai entrar na fonte de renda pela renda mais alta. Aquele IR entra igualmente no Fundo de Participação do Estado e do Municípios. Então o efeito em relação ao fundo é absolutamente neutro”, afirmou.



***Secretário da Receita repetiu durante audiência que a tributação no Brasil é injusta Foto: Mario Agra/Câmara dos Deputados***

“A rigor não é neutro. Por quê? Porque, no ano passado, o fundo de participação dos Estados e dos municípios apresentou um crescimento real de aproximadamente 10% e, neste ano, pedi os dados para o Tesouro, o aumento será de 9% a 11%. E por que isso? Por causa de medidas que foram tomadas no Congresso Nacional para aumentar a arrecadação do IR”, completou.

O presidente da CNM, Paulo Ziulkoski, pediu à Comissão Especial uma compensação direta da perda de Estados e municípios com o projeto. “Confio na Câmara, no Parlamento Brasileiro, que haja uma compensação efetiva (do impacto do projeto do imposto de renda para os municípios). Nós queremos uma compensação direta. Não indireta. Nós não confiamos, infelizmente, na questão da federação, quando prometem o dinheiro, depois não é a compensado”, indicou.

Ele frisou que uma forma direta de compensar os municípios seria aumentar em 0,5% do Fundo de Participação dos Municípios. “Vai dar a perda de R\$ 5 bilhões. É uma forma direta e concreta (de compensar municípios). E é estruturante, porque é por população, não beneficia esse ou aquele município. É uma forma de recuperação”, disse.



Ziulkoski alegou que, mesmo com as compensações propostas pelo governo Lula, 1,7 mil municípios perderão recursos, a maioria deles municípios de pequeno porte. “A CNM trabalha pela compensação financeira de todos os municípios.”

Estudo da CNM estima que o projeto do IR, sem as novas compensações a serem discutidas no Congresso, geraria uma perda anual de R\$ 9,5 bilhões aos cofres municipais, distribuída entre R\$ 4,9 bilhões de perda da arrecadação própria e R\$ 4,6 bilhões de FPM. “Esse impacto alcançaria todos os Municípios do país, fragilizando uma posição fiscal que já se encontra em situação delicada”, diz a entidade.

### **Arrecadação**

Barreirinhas garantiu à Comissão Especial do Imposto de Renda na Câmara que não há alta de arrecadação com o projeto de lei que amplia a isenção do Imposto de Renda para quem ganha até R\$ 5 mil, no acumulado de quatro anos.

“No período global, abrangido por essa medida que, no nosso entender, não pode ser analisada isoladamente, há um equilíbrio, há uma tendência a convergir para essa neutralidade. No período total de quatro anos de impacto, não há um ganho efetivo, não há aumento da arrecadação. No ano de 2026 há um valor maior, que ele é compensado, de certa forma, por um valor menor neste ano. Em 2027 haverá uma redução substancial dos valores por conta da aplicação do redutor”, explicou.

A indicação ocorreu após Barreirinhas ser questionado pelo relator Arthur Lira (PP-AL). Em audiência pública na semana passada, o deputado já havia indagado o secretário de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda, Marcos Pinto, sobre o “excesso de compensação” previsto no projeto do IR. Segundo Pinto, os R\$ 8 bilhões a mais devem ser direcionados para as devoluções que devem ocorrer no ano seguinte por força dos próprios mecanismos do texto.

Barreirinhas seguiu a deixa de Pinto. “Quando se analisa anualmente, o senhor tem razão, presidente Lira, há um superávit, vamos dizer, nessa medida, que é compensado, no ano anterior e nos anos posteriores, no nosso entender”, explicou.

O secretário ainda fez ponderações sobre a operacionalização de restituições. Lira também já havia questionado Marcos Pinto sobre o mesmo tema. “A nossa ideia é que seja feito sem custo de conformidade. Tudo na preenchida do IR. Não tem necessidade de o contribuinte fazer a conta. A Receita tem os dados da empresa, ela recebe os dados das empresas e aqui tem uma previsão também de uma contabilização simplificada no resultado das empresas, a empresa presta-se a informação e a pessoa não precisa fazer mais nada”, indicou.

### **Tributação ‘injusta’**

O secretário da Receita repetiu, durante a audiência, que a tributação no Brasil é injusta — um dos argumentos que baseiam o projeto de lei do governo.

“Hoje, uma pessoa de alta renda tem uma alíquota efetiva de em torno de 2,5%. E o que ele paga de Imposto de Renda no final do ano representa 2,5% das suas rendas, enquanto um trabalhador paga em torno de 9% da sua renda. Repare, por exemplo, um professor de ensino médio tem uma alíquota efetiva de 9,6%. Um policial militar, quase 10%. E por que ocorre essa distorção? Porque quando você pega toda a população brasileira, 70% da sua renda é renda do trabalho, o que é natural”, indicou.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/05/2025*

## **OPINIÃO - O IMPACTO DE TRUMP NA ELEIÇÃO PRESIDENCIAL DO BRASIL**

Rafael Cortes, da consultoria Tendências, vê quadro complexo, mas que pode trazer algumas dificuldades para a direita em termos econômicos e políticos.

**Por Fernando Dantas**



Para o cientista político Rafael Cortez, analista político da consultoria Tendências, a influência da presidência de Donald Trump nos Estados Unidos no processo eleitoral brasileiro tem que ser dividida entre o canal econômico e o canal político.

A ambiciosa agenda econômica externa de Trump, provocando um grande reboiço no sistema tarifário internacional, até agora afetou menos o Brasil do que diversos outros países e regiões mais suscetíveis ou mais visados pela guerra comercial do presidente norte-americano.

Porém, com os impactos diretos das tarifas e as incertezas em função do vaivém negocial de Trump, há o risco de desaceleração da economia global, o que já se manifesta em pressões baixistas nas cotações das commodities.

Cortez menciona trabalhos dos cientistas políticos César Zucco e Daniela Campello, que mostram a correlação entre o sucesso dos incumbentes em eleições presidenciais na América Latina e a alta das commodities (também há correlação com a baixa das taxas de juros norte-americanas).

Assim, embora no curto prazo uma eventual consolidação da tendência de queda das commodities, na esteira da possível desaceleração da economia global, possa ajudar o Banco Central no controle da inflação, do ponto de vista das chances de sucesso de Lula em 2026 o barateamento das matérias-primas não parece promissor.

O cientista político lembra que o sucesso da reeleição de Lula em 2006 e da eleição de Dilma em 2010 deu-se durante o boom das commodities da primeira década deste século.

No entanto, do ponto de vista da influência de Trump na eleição brasileira em 2026, o principal foco de Cortez é o canal político. O cientista político considera que a presença internacional de Trump pode ser benéfica para Lula, ao impulsionar a rejeição dos candidatos de oposição pela direita.

Ele observa nas recentes eleições tanto do Canadá quanto da Austrália, os líderes da direita, que se inspiravam parcialmente em Trump, sofreram derrotadas acachapantes - além da vitória do partido rival, os dois líderes perderam suas cadeiras no Parlamento. Também no México o prestígio da presidente de esquerda Claudia Sheinbaum está em alta com figura emblemática da resistência do país contra as ações belicosas do presidente dos Estados Unidos.

No Brasil, diversos pré-candidatos da direita se deixaram levar na associação com Trump, incluindo Tarcísio Freitas, que agora adota postura mais cautelosa. O problema é que Bolsonaro, que se mantém como líder do campo da direita, investe ainda na associação com Trump, inclusive como forma de se manter relevante.

Seu filho Eduardo Bolsonaro chegou ao extremo de se afastar do seu mandato de deputado federal por São Paulo para viajar para os Estados Unidos, onde tenta articular, junto a pessoas ligadas ao governo Trump, sanções contra Alexandre de Moraes, magistrado do Supremo Tribunal Federal (STF).

Na visão de Cortez, Lula deve chegar à eleição de 2026 com popularidade deficiente, que não fará dele o grande favorito. Exemplos no passado de presidentes que chegaram muito bem avaliados às eleições e se reelegeram bem ou elegeram seu indicado são FHC e Lula no primeiro mandato, e Dilma no seu primeiro mandato.

O cientista político acrescenta que não é comum que a avaliação de um incumbente cresça muito no ano eleitoral, o que tende a tornar a eleição de 2026 uma disputa de rejeições - no caso, que tiver a menor se torna favorito.

"A polarização tende a aumentar a rejeição de ambos os lados", diz o analista.

Nesse sentido, Cortez assinala que a rejeição de Lula já é grande porque ele já é amplamente conhecido pelo eleitorado. No caso do candidato, ou da candidata, de oposição, seja Tarcísio,



Michelle Bolsonaro, Eduardo Leite, Caiado ou outro nome, o conhecimento do eleitorado é menor do que sobre Lula.

A partir do momento em que se defina o nome dos candidatos (e mais ainda do vencedor no primeiro turno entre eles), a atenção se voltará com muita mais força para eles, e é nesse momento que se saberá o nível de rejeição de cada um. É nesse momento que os candidatos de direita podem sofrer pela associação com Donald Trump, na visão do cientista político.

Cortez avalia que o impacto político de Trump na eleição brasileira não deve ser tão forte quanto o ocorrido no Canadá, na Austrália e no México. Por outro lado, a corrida eleitoral de 2026 no Brasil deve ser muito apertada, e alguns pontos percentuais de votos a mais para este ou aquele candidato podem ser decisivos. Assim, não se pode minimizar o fator Trump.

Já na seara econômica, a primeira abordada pelo analista político, ainda há dúvidas de qual será o impacto, porque Trump - mantendo sua enorme imprevisibilidade - já deu sinais de amainar a guerra comercial. Adicionalmente, uma derrota (ou a perspectiva dela) dos republicanos nas eleições parlamentares de 2026 podem tirar ainda mais gás da trumponomics. Assim, os efeitos de desaceleração global, afetando as commodities, que estão na ordem do dia agora, podem não se verificar, ou ocorrer de forma mais atenuada, daqui a dois anos.

Fernando Dantas é colunista do Broadcast e escreve às terças, quartas e sextas-feiras.

Excepcionalmente, esta coluna foi publicada em 15/5, quinta-feira.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/05/2025*

## **ESTUDO APONTA PROBLEMAS E SOLUÇÕES PARA O FINANCIAMENTO À BIOECONOMIA DA AMAZÔNIA**

Questões como dificuldade de acesso a crédito privado e oferta insuficiente de assistência técnica dificultam acesso a recursos para produtores que ajudam a manter a floresta em pé

**Por Luis Filipe Santos**

A bioeconomia da Amazônia ainda tem grandes problemas a serem superados, mas há instrumentos financeiros novos que têm funcionado e ajudam os produtores locais a manter a floresta em pé com produtos locais. As conclusões são de um estudo elaborado pela rede Uma Concertação pela Amazônia, com a Associação Brasileira de Desenvolvimento (ABDE) e a Frankfurt School of Finance and Management, com apoio da Agência Francesa de Desenvolvimento (AFD).

O levantamento mapeou 159 mecanismos financeiros ligados à bioeconomia, operados por 111 instituições, entre públicas, privadas ou filantrópicas. Desse total, 23% é focado apenas na bioeconomia, e 13% na sociobioeconomia, ligada diretamente às atividades de comunidades locais, com a preservação da cultura. A construção do levantamento ocorreu a partir fontes como bancos de dados públicos, plataformas digitais de instituições financeiras, questionários aplicados a organizações da sociedade civil e integrantes do ecossistema e entrevistas com especialistas.

O documento cita lacunas a serem preenchidas no financiamento, faz sugestões de melhorias e lista casos de sucesso. A intenção é de facilitar a integração entre a bioeconomia e os recursos. Entre as lacunas, está uma dificuldade de adaptação à realidade da Amazônia com burocracias difíceis de serem cumpridas pelas comunidades locais, como a existência de CNPJ, de uma cooperativa estruturada ou de garantias. Até mesmo a exigência de presença física pode complicar a concessão de um empréstimo, já que as viagens na região podem demorar dias.

“Os instrumentos financeiros formados precisam estar melhor adaptados à realidade amazônica”, avalia Georgia Moutella, coordenadora de conhecimento da rede Uma Concertação pela Amazônia. Ela destaca também o caso de editais com linguagem complexa, enquanto as comunidades

amazônicas nem sempre têm quem possa interpretar as regras. A situação é pior se a concorrência é válida para todo o País, o que ocorre em alguns casos e complica a situação de populações com baixa escolaridade e pouca formalização para negócios.



**Estudo cita formas de melhorar o acesso a recursos para as comunidades da Amazônia**  
**Foto: Tiago Queiroz/Estadão**

Outros problemas são a dependência de recursos filantrópicos, muitas vezes instáveis e sem continuidade; a insegurança fundiária; a falta de métricas sobre o impacto na preservação e a oferta insuficiente de assistência técnica aos produtores. Por outro lado, as iniciativas bem-sucedidas costumam contar com instrumentos financeiros adaptados,

governança comunitária, assistência técnica qualificada, políticas públicas alinhadas às realidades locais, valorização dos conhecimentos tradicionais e da diversidade socioambiental.

### **Filantropia, setor público e setor privado**

O estudo destaca o papel do setor público e da filantropia em ajudar a bioeconomia. No caso do primeiro, em ajudar a dar um pontapé inicial; no caso da segunda, por ser menos burocrática, trabalhar em conjunto com iniciativas locais que já estão presentes no cotidiano da Amazônia há anos e por normalmente oferecer assistência técnica.

Segundo os autores, o estudo identifica a necessidade do Estado, por meio das instituições públicas, de assumir uma função de risco inicial a fim de atrair capital privado depois da correção de falhas de mercado como a falta de infraestrutura institucional, a assimetria de informação, o risco tecnológico e o horizonte longo de investimento que acompanha essas falhas.

“As instituições filantrópicas, públicas e do Sistema Nacional de Fomento aparecem como uma solução para o começo. O estudo tenta mostrar justamente que é necessária uma mobilização integrada entre os diferentes tipos de atores para o avanço do financiamento à bioeconomia na região. A ação pública na adaptação desses instrumentos financeiros e institucionais ajuda a diluir o risco de operações de bioeconomia para então atrair investimento privado”, afirma o diretor executivo da ABDE, André Godoy.

Para Godoy, isso não indica uma falta por parte do setor privado, e sim a necessidade de corrigir as falhas de mercado citadas para que as comunidades locais possam ter acesso ao financiamento e ajudar a bioeconomia a crescer.

### **Soluções**

Entre as soluções citadas, a maioria passa por evitar instrumentos financeiros genéricos, aplicados no País todo, e criar mecanismos específicos para a realidade da Amazônia.

Moutella, da Concertação pela Amazônia, cita algumas ações possíveis. “Diminuir a burocracia social dos empréstimos, simplificar os editais, entender os mecanismos de garantia mais adequados para os diferentes perfis socioeconômicos. Também se pode ter uma melhor transparência e mensuração dos mecanismos, do quanto os instrumentos estão fortalecendo a bioeconomia, e qual é o impacto na preservação.”

Entre casos citados no estudo de mecanismos adaptados para a Amazônia, estão:

- O Inova Amazônia, programa desenvolvido pelo Sebrae que oferece capacitação, mentoria e conexão com investidores;
- A linha de microcrédito BanparáBio, do Banco do Estado do Pará (Banpará), com garantia simplificada e rigor socioambiental;



- O Hub Financeiro para Impulsionar a Sociobioeconomia, do Banco do Brasil, como estratégia de articulação territorial;
- O modelo de garantias compartilhadas do Banco da Amazônia (Basa).

Outras formas de melhorar o acesso a recursos para as comunidades da Amazônia praticarem a bioeconomia exigem atuação estatal. O Estado precisa estar presente para lidar com problemas como a insegurança fundiária e grilagens, a violência em territórios disputados, a concorrência com atividades ilegais e a baixa eficiência administrativa, que fogem ao escopo dos projetos financeiros. “É necessária a atuação do Estado na garantia de direitos territoriais, na fiscalização ambiental e na criação de um ambiente de negócios estável e seguro”, relata Godoy.

A melhoria da infraestrutura também é um ponto importante — pensando não apenas no escoamento de produtos. “Falamos também de fornecimento de energia, água potável e conectividade de internet, que são fundamentais para a formalização das cadeias produtivas”, relata Moutella, da Concertação.

Outras possibilidades são a criação de fundos garantidores voltados para fomentar a bioeconomia e de mecanismos financeiros que possibilitem a atração de capital privado para compor com os recursos públicos e filantrópicos, o chamado “blended finance” (capital misturado, em inglês), para acelerar a bioeconomia em fases de maturidade de diferentes projetos.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/05/2025*

## **GOVERNO ENFRENTA DILEMA ENTRE ENDURECER CONTRA AÇO CHINÊS OU DESAGRADAR SETORES DA INDÚSTRIA**

Reunião de órgão do governo deve decidir se medidas para conter entrada de aço estrangeiro serão renovadas ou até ampliadas; produto estrangeiro já é um quarto do consumo nacional

**Por Ivo Ribeiro**

O regime de cotas e tarifas que o governo adotou em 2024 para acalmar as siderúrgicas frente ao aumento das importações de aço, aceleradas a partir de 2023, vence em 31 de maio. Longe de agradar completamente as fabricantes de aço do País, uma vez que contemplou apenas parte do pleito levado à Brasília, a medida gerou muita insatisfação entre grupos de consumidores, importadores e distribuidores locais.

O Comitê Executivo de Gestão (Gecex), núcleo executivo colegiado da Câmara de Comércio Exterior (Camex), se reúne nesta terça-feira, 27, para discutir o tema. O Gecex é integrado por membros do MDIC (o próprio ministro Geraldo Alckmin) e de outros ministérios, como Fazenda, Casa Civil, Planejamento e Orçamento, Agricultura, de um total de dez, além do secretário executivo da Camex, que não tem direito a voto

Representantes do setor siderúrgico, liderados pelo Instituto Aço Brasil, além de outras entidades ligadas ao setor, vão acompanhar as discussões em Brasília, na expectativa de uma decisão que vá ao encontro de seus pleitos.

Segundo a agenda do Gecex, o pleito das siderúrgicas abrange 14 produtos, definidos conforme Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), que especifica o código de uma mercadoria. A Abitam, entidade das fabricantes de tubos, pede cotas e tarifas para três produtos, enquanto o Sictel, que representa empresas processadoras de aço, solicita medidas às importações de seis produtos siderúrgicos.

Pelo sistema em vigor desde 1º de junho de 2024, as importações que superarem a cota definida — média do volume internado no País de 2020 a 2022 acrescida de 30% — paga a sobretaxa de 25%. Consumidores e importadores têm reclamado que as cotas se esgotam rapidamente a cada período de três meses e que são obtidas, inclusive, por usinas produtoras e suas coligadas de distribuição.

No movimento de importações, as siderúrgicas apontam o aço chinês como o grande vilão, pois continua a entrar no mercado brasileiro “em condições desleais de competição”, abocanhando expressiva fatia das vendas. Por isso, além da renovação do atual sistema de cotas e tarifas, elas aguardam medidas mais robustas por parte do governo para conter o que chamam de “invasão” do aço asiático.



**Governo brasileiro e representantes do setor siderúrgico se reúnem em Brasília para decidirem sobre a renovação do regime de cotas e tarifas nas importações de aço** Foto: Sérgio Roberto Oliveira/Estadão

Procuradas, siderúrgicas não se manifestaram. O Instituto Aço Brasil preferiu se pronunciar somente após a reunião. Consumidores e importadores falaram em condições de anonimato.

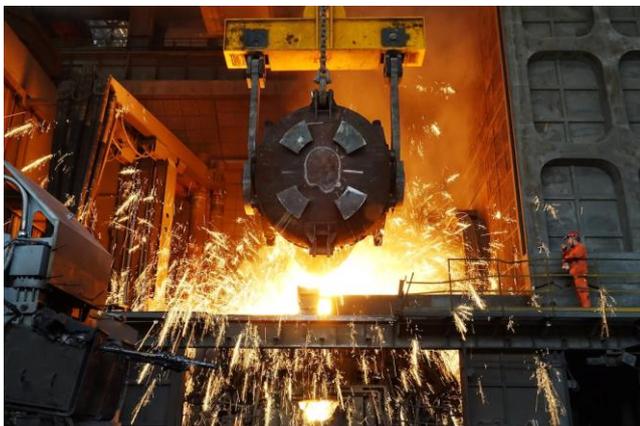
Há dúvidas, principalmente neste momento de tensão geopolítica do comércio internacional, deflagrado pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, contra os produtos de origem chinesa, se o Brasil vai impor medidas mais duras contra seu principal parceiro comercial, a China. A expectativa é que ao menos renove o atual regime.

As empresas apresentam números do próprio governo, por meio do Ministério de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), que apontaram aumento de 27,5% na entrada de aço estrangeiro no País de janeiro a abril, somando 2,2 milhões de toneladas. A participação média do importado no consumo aparente, incluindo todos os tipos de aço, é de 22,5%.

### **Navios e armazéns abarrotados**

No mês passado, segundo o levantamento, do volume de 324 mil toneladas, 76% do material laminado veio da China, somando 261 mil toneladas. Outras duas origens de destaque foram Coreia do Sul e Egito. Nos aços planos laminados, aponta o Aço Brasil, a fatia dos importados correspondeu a 26% em abril, acima da média de 24,9% no quadrimestre. Para as siderúrgicas, o percentual para competição saudável é de 10% a 12%.

Segundo informações do setor, confirmadas por importadores, há no momento cerca de 1 milhão de toneladas de aço para serem desembarçadas. Esse material está em navios a caminho do Brasil, principalmente para o porto catarinense de São Francisco do Sul; em navios estacionados e já em filas de espera para desembarcar as cargas ou em armazéns de importadores nos portos.



**Produtores e importadores estimam que há 1 milhão de toneladas de aço em navios e armazéns para serem desembarcadas em portos brasileiros em alguns meses** Foto: Reuters

Essa quantia deverá ser incorporada ao mercado brasileiro nos próximos cinco meses e a maior parte é antecipação de importações. Há receio de que o governo defina sobretaxas mais pesadas ou acate pedidos de siderúrgicas em ações antidumping contra produtos chineses, principalmente, e outros países.

### **Efeitos das restrições ao mercado**



Grandes consumidores de aço do País, como os setores automotivo, de máquinas e equipamentos e construção civil, e importadores e distribuidores alegam que a imposição de medidas mais duras só tende a agravar a perda de competitividade nas cadeias produtivas da indústria brasileira, já vistas com o regime de cotas e tarifas. Citam, por exemplo, aumento de preços do aço vendido por usinas locais.

Outra consequência de alíquotas de importação elevadas, como os 25% pleiteados em 2024 para todos os tipos de aço, de processos antidumping abertos e de cotas, é restrição à entrada de produtos especiais de qualidade superior aos fabricados no País. Ou aqueles ofertados com volume não suficiente para atender o mercado.

Há certos tipos de aços revestidos, com ligas especiais, não produzidos no Brasil, usados na fabricação de armazéns e silos de grãos e em painéis para geração de energia solar. A China dispõe desse tipo de aço de alta resistência. Esses produtos podem ficar proibidos de serem importados, afirmam os importadores.

Outro exemplo é o aço tipo galvalume. A quantidade mensal disponibilizada pelas fabricantes no País é da ordem de 30 mil toneladas, enquanto o consumo nacional atinge 55 mil toneladas por mês. A diferença tem de ser importada, e a principal fonte de abastecimento, a preço considerado competitivo, é a China, maior fornecedor mundial de produtos siderúrgicos.

As empresas brasileiras argumentam que as siderúrgicas chinesas, por serem estatais e operarem em linha com uma política central de governo, em geral, não têm uma gestão voltada para obter lucros, mas para garantir empregos nas províncias onde estão localizadas. Muitas têm lucro operacional negativo. Por isso, desovam material a preços abaixo de custo de produção, informam especialistas do setor.

No ano passado, a siderurgia chinesa, que responde por 55% da produção mundial de aço (1,010 bilhão de toneladas de aço bruto), exportou 114 milhões de toneladas de produtos siderúrgicos. Nos EUA, com alíquota de importação de 70%, as vendas se resumiram a menos de 500 mil toneladas, segundo publicações especializadas. No Brasil, o país colocou cerca de 3 milhões de toneladas.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 27/05/2025*

## **IOF: QUAL SERÁ O IMPACTO PARA AS EMPRESAS COM O AUMENTO DE IMPOSTO ANUNCIADO PELO GOVERNO**

A elevação do imposto vai encarecer as operações internacionais e o crédito e tende a atingir tanto os pequenos quanto os grandes negócios, mas de forma diferente; entenda

**Por Luiz Guilherme Gerbelli**

A alta do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) vai encarecer as operações internacionais e o crédito para as companhias. As mais afetadas deverão ser as pequenas e as médias, que já enfrentam um cenário de dificuldade por causa do elevado nível da taxa básica de juros (Selic) — atualmente em 14,75%.

Em tese, as grandes companhias têm acesso ao mercado de capitais e podem ter uma alternativa para conseguir escapar do aumento da tributação.

“A questão envolvendo o IOF é muito ruim. Ele é usado só para fins regulatórios, não para fins arrecadatórios. É um imposto cumulativo. Em cada processo de tomada de crédito, você vai pagar o IOF em cima dessa transação”, afirma Luis Otávio Leal, economista-chefe da G5 Partners.

“Essa medida é extremamente regressiva e vai acabar inviabilizando algumas linhas de crédito. As grandes empresas têm a opção de se financiar no mercado de capitais; as pequenas, não”, acrescentam.



**Fernando Haddad, ministro da Fazenda, voltou atrás da alta do tributo sobre fundos no exterior**  
**Foto: Diogo Zacarias/MF**

O IOF incide em diferentes modalidades. Houve mudanças nas alíquotas para operações de câmbio, crédito e seguros. Representantes de diferentes entidades do setor privado já se uniram para pedir ao Congresso Nacional que barre o aumento do IOF.

Anunciado na última quinta-feira, 22, o aumento das alíquotas de IOF deve ajudar a reforçar o caixa do governo num momento de incerteza fiscal. A expectativa é de arrecadar R\$ 20,5 bilhões neste ano e R\$ 41 bilhões no ano que vem.

### Mudanças no crédito

No caso do crédito, o governo justificou o aumento das alíquotas para pessoas jurídicas como uma forma de igualar as taxas que já eram cobradas das pessoas físicas.

O teto da alíquota de uma empresa enquadrada no Simples, por exemplo, aumentou de 0,88% para 1,95%. Já para Microempreendedor Individual (MEI), ficaram estabelecidas a cobrança de menor alíquota fixa, de 0,38%, e a menor alíquota do Simples.

### IOF Crédito empresas

Exemplo de empréstimo de R\$ 10 mil por um ano

	Como era	Como fica
Empresas em geral	R\$ 188 de IOF no ano (teto) e R\$ 15,66/mês (média)	R\$ 395 de IOF no ano (teto) e R\$ 32,91/mês (média)
Simples	R\$ 88 de IOF no ano (teto) e R\$ 7,33/mês (média)	R\$ 195 de IOF no ano (teto) e R\$ 16,25/mês (média)
MEI	Insegurança se tem alíquotas de PF ou de Simples	Direito expresso às menores alíquotas: alíquota fixa menor da PF (0,38%) alíquota diária menor do Simples (0,00274%)

Table: Estadão • Source: Ministério da Fazenda • [Get the data](#)

“Para as empresas menores, o aumento (da alíquota) foi menor, mas não quer dizer que não tenha havido o aumento”, afirma Vinicius Pimenta Seixas, sócio do escritório Pinheiro Neto Advogados. “O crédito ficou mais caro, e a obtenção de um financiamento local para uma pessoa jurídica está mais cara com a nova regra do IOF.”

Além disso, a Receita Federal decidiu dar o mesmo tratamento ao crédito concedido por meio do risco sacado ao crédito regular. O risco sacado é uma operação feita por grandes varejistas a seus fornecedores e, até agora, não recolhia IOF.

Essas operações ocorrem quando um fornecedor não quer esperar o prazo de 30 dias para receber os recursos da varejista. Uma instituição financeira compra aquele recebível e antecipa o dinheiro para o fornecedor. No fim, a varejista, em vez de pagar o fornecedor, paga a instituição financeira.

### IOF Crédito empresas

Operação	Como era	Como fica
Operação de financiamento e antecipação de pagamentos a fornecedores ("forfait" ou "risco sacado")	Insegurança jurídica, não mencionada expressamente no decreto	Indicada expressamente como operação de crédito
Cooperativa tomadora de crédito	Zero	Continua zero para cooperativa com operações até o valor de R\$ 100 milhões/ano; acima disso, tributação como as empresas em geral
Crédito pessoa jurídica	0,38% fixo + 0,0041% ao dia	0,95% fixo + 0,0082% ao dia
	0,38% + 1,5% ao ano (teto)	0,95% + 3,0% ao ano (teto)
	1,88% ao ano (teto)	3,95% ao ano (teto)
Empresas do Simples Nacional, operação até R\$ 30 mil	0,38% fixo + 0,00137% ao dia	0,95% fixo + 0,00274% ao dia
	0,38% + 0,5% ao ano (teto)	0,95% + 1,0% ao ano (teto)
	0,88% ao ano (teto)	1,95% ao ano (teto)

Estadão

Source: Ministério da Fazenda • [Get the data](#)

“Essa é uma operação que tradicionalmente não é sujeita ao IOF crédito, porque não é uma operação de crédito em si. É, simplesmente, a compra de um recebível. Não tem a concessão de um crédito para ninguém”, diz Seixas.

### Mudanças no câmbio

O governo também mudou as alíquotas para as operações de câmbio tanto para pessoas físicas quanto jurídicas.

As empresas que tomam empréstimos de curto prazo no exterior, de até 365 dias, passarão a recolher 3,5% de IOF. Essas operações estavam zeradas desde 2023. Empréstimos de mais longo prazo são isentos.

As operações não especificadas, como a transferência por pessoas físicas a parentes no exterior, também foram alteradas. O IOF subirá de 0,38% para 3,5%. Já operações inversas, de remessas de pessoas físicas no exterior para parentes no Brasil pagarão menos, 0,38%.

### IOF Câmbio

Operação	Como era	Como fica
Cartões de crédito e débito internacional; cartão pré-pago internacional, cheques de viagem para gastos pessoais	Era 6,38% até 2022; reduções para 5,38% em 2023, 4,38% em 2024 e 3,38% em 2025	3.50%
Remessa de recurso para conta do contribuinte brasileiro no exterior e compra de moeda em espécie	1.10%	Investimentos: 1.10%; restante: 3.50%
Empréstimo externo de curto prazo	Era de 6% até 2022	3.50%
	“Curto prazo” chegou a ser de 1.080 dias	“Curto prazo”: até 364 dias
	Zerada a partir de 2023	
Operações não especificadas	0.38%	Entrada: 0,38%
		Saída: 3,5%

Tabela: Estadão • Fonte: Ministério da Fazenda • [Obter dados](#)

A equipe econômica chegou a anunciar a alta do tributo sobre fundos no exterior, mas voltou por causa da repercussão negativa da medida.



“A mudança no IOF do câmbio impacta muitas empresas que têm relações transcontinentais. Ou seja, que lidam no seu dia a dia com a remessa de recursos do Brasil para fora ou que recebem recursos de fora no País”, diz Seixas, sócio de Pinheiro Neto Advogados. “Um impacto que podemos considerar é o encarecimento de algumas operações.”

Por fim, houve ainda uma alteração nos na tributação dos fundos de previdência Vida Gerador de Benefício Livre (VGBL). Os depósitos que superarem R\$ 50 mil mensais pagarão 5% de IOF.

Nesse caso, a equipe econômica justificou a medida porque a Receita identificou que investidores de alta renda estavam migrando de fundos exclusivos para fundos de previdência VGBL com o objetivo de pagar menos impostos.

### IOF Seguros

Operação	Como era	Como fica
Plano de seguro de vida com cobertura por sobrevivência	Zero	Continua zero para aportes mensais até R\$ 50 mil; para aportes mensais superiores a R\$ 50 mil: 5%

Table: Estadão • Source: Ministério da Fazenda • [Get the data](#)

Nos fundos exclusivos, há tributação de Imposto de Renda. No caso dos fundos de previdência VGBL só há pagamento de 10% no saque, se feito no longo prazo.

### Aumento da incerteza

A mudança no IOF também abriu mais um campo de incerteza na economia brasileira. Segundo economistas, as mudanças nas regras de tributação fazem com que os empresários se sintam menos encorajados a investir.

“Incerteza atrapalha as decisões dos agentes econômicos de uma maneira relevante”, afirma Felipe Salles, economista-chefe do C6 Bank. “Imagine que um pequeno empresário esteja pensando em aumentar a capacidade produtiva, fazer mais investimentos. Mas, se o IOF sobre crédito é alterado, ele não sabe quanto vai ser amanhã ou quanto vai deixar de ser, isso dificulta a decisão.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP  
Data: 27/05/2025



Informação que vira dinheiro.

### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### MINISTÉRIO AGUARDA POSICIONAMENTO DA ANTAQ PARA DECIDIR FUTURO DE MEGATERMINAL EM SANTOS

Preocupação da agência está relacionada ao risco de concentração de mercado, considerando a presença significativa de grupos econômicos ligados a empresas de navegação que já operam terminais no Porto de Santos

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



**Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho  
— Foto: Foto: Wenderson Araujo/Valor**

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou nesta terça-feira (27) que a pasta irá aguardar a manifestação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) sobre as regras do leilão de arrendamento do megaterminal Tecon Santos 10 (STS10), no Porto de Santos (SP), para se posicionar sobre eventual restrição à participação de empresas.

A preocupação da Antaq está relacionada ao risco de concentração de mercado, considerando a presença significativa de grupos econômicos ligados a empresas de navegação (armadores) que já operam terminais de contêineres no Porto de Santos. Já há alguns anos essa disputa tem atrasado a oferta do megaterminal em leilão. O governo espera levar o projeto ao mercado em dezembro deste ano. Os estudos econômicos ainda precisam passar por análise do Tribunal de Contas da União (TCU).

"Nós estamos aguardando oficialmente a manifestação da Antaq. Eu tive uma informação que a Antaq está primando, no primeiro momento, pela possibilidade de não incluir armadores no processo de concessão. Existe uma preocupação que a Antaq coloca sobre a questão mercadológica para que não haja uma grande concentração de mercado e o Porto de Santos não fique dependente de grandes grupos econômicos dominando o controle do Porto, mas a gente ainda não teve a oportunidade de ler o voto do relator que ainda não foi publicado", disse o ministro, durante o programa de rádio "Bom dia, Ministro", da EBC.

O estudo atualizado prevê o investimento de R\$ 5,6 bilhões, com valor global do contrato estimado em R\$ 44,4 bilhões. A área de arrendamento está localizada na margem direita do complexo portuário, na região do Saboó. O prazo de contratos é de 25 anos, com início em 2026 e término em 2050.

No início deste mês, o ministro de Portos e Aeroportos apresentou o projeto a investidores chineses, na viagem do presidente Luiz Inácio Lula da Silva a Pequim. "O Tecon Santos 10 vem sendo pensado há mais de 15 anos, mas não avançou. Agora, a gente trabalha para tirar esse terminal do papel, o que vai representar mais de R\$ 5 bilhões de investimentos e dobrar a capacidade de operação de contêineres no Porto de Santos. Isso é muito estratégico para o Brasil e a gente não vai perder essa oportunidade de avançar com o projeto", afirmou Costa Filho, ao Valor, antes da viagem ao país asiático.

**Fonte: Valor Econômico - SP**  
**Data: 27/05/2025**

## **CORTE DE ENERGIA DESAFIA EMPRESAS E REACENDE ALERTA PARA CONSUMIDOR**

Empresas amargam prejuízos no trimestre, revelando falhas na transmissão e reacendendo o debate sobre quem deve arcar com os custos

**Por Robson Rodrigues e Vinícius Lucena — De São Paulo**

No primeiro trimestre de 2025, as empresas do setor elétrico voltaram a sentir os efeitos econômicos dos cortes na geração de energia das fontes solar e eólica, imposto pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). É o chamado "curtailment".

O balanço das empresas de capital aberto mostrou o reflexo em números. Os motivos dos cortes são limitações na infraestrutura de escoamento, falta de capacidade das linhas ou excesso de oferta. Só no primeiro caso há direito a ressarcimento; nos demais, o prejuízo é do gerador. A questão é se essa perda será transferida ao consumidor.

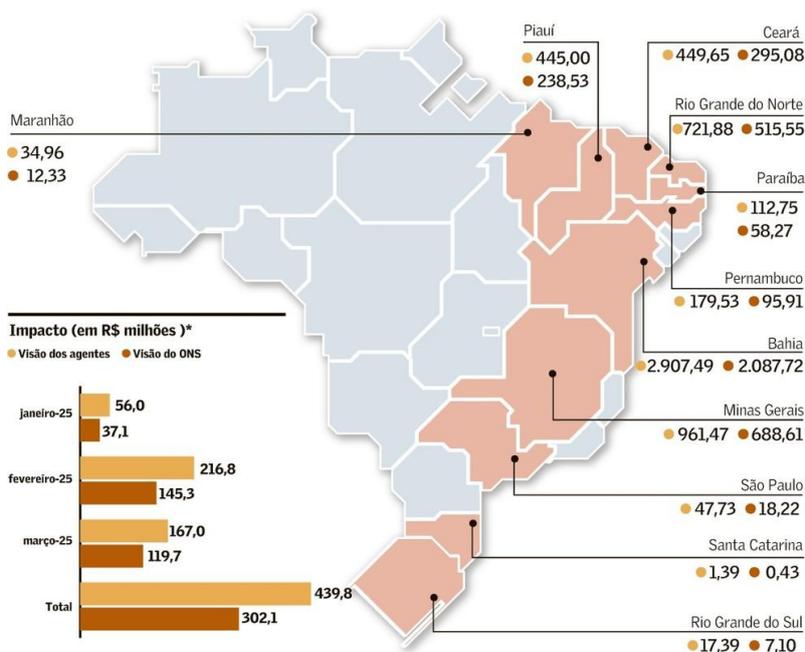
Empresas como Engie, Copel, Auren, CPFL, entre outras, citaram o “curtailment” nos balanços como fator relevante nos resultados. A Serena destacou a perda de 198 GWh de produção por causa de restrições na rede de transmissão, resultando em um impacto líquido de 198 GWh (R\$ 29,9 milhões).

### Onde a energia não virou luz

Empresas e ONS divergem nas contas. Nordeste lidera perdas e consumidor pode acabar pagando a fatura

Ranking dos estados mais cortados em MWh de janeiro a março de 2025 - Corte em mil MWh

● Visão dos agentes ● Visão do ONS



### Pontos mais Cortados em MWh

Região	PontoConexao	Corte MWh Visão dos agentes	Corte MWh Visão do ONS
Norte de Minas Gerais	JANAUBA 3 - 500kV	506.897,14	358.325,25
Nordeste da Bahia	GENTIO OURO II - 230kV	383.092,40	254.653,53
Norte da Bahia	OUROLANDIA II - 230 kV	257.074,59	235.349,55
Centro da Bahia	MORRO CHAPEU2 - 230 kV	243.081,18	140.420,13
Oeste da Bahia	SOL DO SERTAO500kV	242.274,67	217.895,10
Norte da Bahia	OUROLANDIA II500kV	178.037,07	34.961,10
Oeste da Bahia	PINDAI II - 230 kV	173.774,16	131.814,63
Oeste da Bahia	IGAPORA II - 230 kV (B)	168.911,61	136.128,91
Leste do Piauí	S.JOAO PIAUI - 500 kV	168.096,33	61.072,88
Norte de Minas Gerais	JAIBA230kV	165.665,75	147.993,39

Fonte: Volt Robotics \*Valorado pelo Preço de Liquidação das Diferenças (PLD)

A CPFL calculou um impacto direto de R\$ 47 milhões no Ebitda do trimestre apenas com a energia eólica que deixou de ser produzida. Ainda assim, o segmento registrou crescimento de 5% no trimestre. Desconsiderando os efeitos dos cortes, o avanço teria sido de 27%.

“O ‘curtailment’ continua afetando muito nossos negócios”, diz o CEO da empresa, Gustavo Estrella. “Se nada acontecer, temos uma perspectiva muito ruim até o final deste ano.

**” Há inconsistências nos dados e divergências de procedimentos entre as informações do ONS e das empresas”**

— Donato Filho

A Copel reconheceu que o aumento dos cortes no período limitou os ganhos. “Tivemos uma boa safra de ventos e, mesmo sendo prejudicados com o ‘curtailment’, conseguimos um primeiro trimestre bom”, disse o CEO da empresa, Daniel Slaviero.



A Auren registrou cortes de 8,3% na geração eólica, especialmente nos ativos incorporados da AES Brasil. Fábio Zanfelice, CEO da Auren, frisa que os efeitos foram mitigados graças à boa gestão do portfólio de geração. Mesmo assim, a empresa contabilizou impacto líquido de R\$ 31 milhões.

Os empreendimentos afetados pelos cortes são principalmente parques eólicos e solares no Nordeste, onde há grande potencial de geração, mas baixa demanda local e limitações de transmissão para o Sudeste, principal centro consumidor. No caso da Alupar, mesmo com menor exposição, a empresa viu o resultado pressionado. Sem poder gerar a própria energia, a holding recorreu à compra no mercado de curto prazo.

Especialistas do setor já vinham alertando que, em virtude do excesso de subsídios, os investimentos em geração cresceram mais que o consumo de eletricidade. Para o ex-diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Edvaldo Santana, com o avanço tecnológico, as fontes renováveis ficam prontas em no máximo 18 meses, enquanto as linhas de transmissão demoram entre 48 e 60 meses. “Por isso, os cortes de geração de energia vieram para ficar”, diz.

Donato Filho, diretor-geral da Volt Robotics, acrescenta que há inconsistências nos dados e divergências de procedimentos entre as informações do ONS e aquelas reportadas pelas empresas. O mês de fevereiro foi atípico devido à indisponibilidade de uma das principais linhas de transmissão responsáveis por escoar a energia da usina de Belo Monte, no rio Xingu (PA), para o Sudeste.

“Os cortes têm crescido muito porque há muitas usinas entrando no sistema, tanto centralizadas quanto distribuídas, sem que os sistemas de transmissão acompanhem este ritmo”, diz. “Os dados históricos mostram que 30% dos cortes é por falta de carga [demanda], e os outros 70% são por questão elétrica, que são restrições de transmissão”, diz.

Para o ONS a proporção é outra. Segundo o órgão, até o momento, no mês de maio, mais de 77% da restrição de geração foi classificada como “Razão Energética”, “ou seja, quando não há demanda da sociedade para o consumo, o que é considerado risco do negócio”.

O órgão afirma ainda que busca garantir o atendimento da carga e respeitando os critérios de segurança estabelecidos. Isso significa operar dentro dos limites elétricos vigentes, das restrições hidráulicas, ambientais e respeitando o equilíbrio entre carga e geração.

Empresas já estão revendo planos de expansão em renováveis. Neste trimestre, a Alupar seguiu esse movimento. Luiz Coimbra, diretor de relações com investidores da empresa diz que previa construir 214 MW em projetos eólicos, mas optou por instalar apenas 63 MW. A decisão foi motivada pelo cenário de sobreoferta de energia no país e pelas dificuldades em firmar novos contratos.

Gilberto Feldman, CEO da Engeform Energia, conta que já há uma mobilização entre agentes e governo para endereçar uma solução para o problema. “Nas discussões dentro do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE) há uma série de medidas com potencial para mitigar os efeitos dos cortes de geração renovável, principalmente durante os meses da safra de ventos no Nordeste, entre julho e setembro, como a flexibilização nos critérios de operação do sistema, a exemplo do que foi feito na crise hídrica de 2021, permitindo maior envio de energia elétrica do Nordeste para o Sudeste”, diz.

O setor pressiona o governo por uma repactuação das perdas com cortes. O ministro Alexandre Silveira (PSD) prometeu encontrar uma solução. Fontes dizem que o ministério quer como contrapartida que as empresas abram mão da judicialização. Essa alternativa tem um custo: se aprovada, a conta será paga pelo consumidor por meio do Encargo de Serviço do Sistema (ESS), cobrado nas contas de luz.

O diretor-geral da Aneel, Sandoval Feitosa, critica a tentativa de repassar novos riscos de geração de energia ao consumidor. Em entrevista recente ao Valor, o dirigente disse que o debate sobre riscos no segmento de geração é recorrente no setor, que insiste em buscar amparo no estado quando suas premissas de negócio não se realizam.

Há leilões de transmissão marcados que podem aliviar os gargalos no médio prazo. Mas até lá, os riscos permanecem - e a disputa sobre quem paga a conta segue aberta.

**Fonte: Valor Econômico - SP**

**Data: 27/05/2025**

## GARGALOS NOS PORTOS DA EUROPA AMEAÇAM FLUXO DO COMÉRCIO GLOBAL

A suspensão temporária das tarifas de 145% dos EUA sobre as importações chinesas aumenta a pressão no setor marítimo

**Por Brendan Murray, Em Bloomberg**



**Contêineres empilhados em navio, no porto de Savannah, na Geórgia (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 barcas 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 reduziram 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, criaríamos 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: 27/05/2025**

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### LONGO CURSO CRITICA RESTRIÇÕES A ARMADORES NO LEILÃO DO TECON SANTOS 10

Por Danilo Oliveira Portos e logística 27/05/2025 - 13:34



*Centronave contesta argumento de que haverá concentração ou distorção no mercado, caso vencedor do certame seja player que já opera contêineres no complexo portuário*

A possibilidade de o edital do Tecon Santos 10 impor restrições à participação de operadores já atuantes no local é alvo de preocupação e crítica por parte dos transportadores marítimos de longo curso. Eles questionam a possibilidade de que a licitação vede dos operadores hoje presentes em Santos o direito de disputar a exploração do novo terminal. O Centro

Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) contesta o princípio que fundamenta a tese, de que haverá concentração caso algum player já operando no porto vença a concorrência e que isso causaria distorção no mercado.

“Restringir a participação de operadores experientes fere os princípios da liberdade econômica e reduz a competitividade da licitação, resultando em menor outorga ao Estado e menos benefícios para os usuários do sistema portuário”, afirmou Cláudio Loureiro, diretor-executivo do Centronave, que reúne 19 armadores de longo curso.

O Centronave também considera que os terminais ‘verticalizados’ atendem, rotineiramente, navios de diversas linhas e de armadores concorrentes. Loureiro ressaltou que a escolha de terminais é ditada pelo mercado, levando em conta fatores como qualidade, infraestrutura, desempenho, localização, condições comerciais e sustentabilidade ambiental — e não por vínculos societários.

A avaliação do Centronave é que o compartilhamento de espaço entre armadores em navios, por meio de acordos como os Vessel Sharing Agreements (VSAs), reforça que a estrutura atual do setor é, por natureza, interdependente e aberta. Os armadores de longo curso acreditam que, além de melhorar a eficiência das operações portuárias, o novo terminal deve impulsionar a competitividade do comércio exterior brasileiro, além de trazer de volta para Santos cargas que migraram para outros portos por conta das limitações atuais da infraestrutura do porto.

O diretor-executivo defende que o foco da licitação deve estar na eficiência, na escala e no atendimento à carga, e não na exclusão de operadores. Ele acrescentou que, em casos de distorções de mercado, existem mecanismos legais robustos para a atuação regulatória ex-post, evitando o risco de se comprometer, ex-ante, a atratividade e eficácia da concessão e do próprio projeto. “A pergunta que permanece é: quem realmente se beneficia com a imposição de barreiras à competição? Certamente, não é o usuário ou o comércio exterior brasileiro — nem a economia nacional”, indagou Loureiro.

O governo federal pretende realizar, até o final de 2025, o leilão do novo terminal de contêineres, previsto para a última área disponível no porto público de Santos. A expectativa é que o projeto amplie em quase 50% a capacidade de movimentação do complexo portuário.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/05/2025

## ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES AO LEILÃO DO TECON SANTOS 10 É APROVADA NA ANTAQ

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 26/05/2025 - 23:14



*Decisão, em caráter ad referendum, apresenta ressalvas e acréscimos sobre documentos técnicos e jurídicos do certame, que governo pretende realizar ainda em 2025*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a análise das contribuições da audiência pública do processo licitatório do Tecon Santos 10, projeto do novo terminal de contêineres do Porto de Santos (SP), anteriormente denominado STS-10. A decisão, em caráter ad referendum, apresenta ressalvas e acréscimos sobre documentos técnicos e

jurídicos do certame, que o governo pretende realizar ainda em 2025. O diretor-geral substituto da Antaq, Caio Farias, determinou a publicação das respostas às contribuições.

Em seu despacho, Farias também solicitou que a Superintendência de Outorgas (SOG) realize, em processo apartado, o recálculo do valor correspondente ao reequilíbrio econômico-financeiro devido à situação da Ecoporto, conforme decidido pela agência em acórdão de 2022, incorporando a amortização e depreciação dos investimentos após 2023, e demais questões que forem pertinentes ao cálculo.

Os documentos seguirão para apreciação da diretoria colegiada da agência e, na sequência, serão encaminhados pelo ministério ao Tribunal de Contas da União (TCU). Os autos serão encaminhados à Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários da Antaq (CPLA), a fim de atualizar as minutas de edital e de contrato considerando os termos contidos nesta decisão. Após as alterações nos documentos, a CPLA deverá encaminhar a documentação ao Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor), que dará sequência ao processo licitatório.

A agência reguladora informou que recebeu 513 contribuições durante o processo de audiência pública referente ao arrendamento do Tecon Santos 10. A instalação portuária será localizada dentro da poligonal do porto organizado de Santos e será destinada à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas e carga geral.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 27/05/2025*



**MERCO 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.mercoshipping.com](http://www.mercoshipping.com) e no [www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda](http://www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda)

*Fonte : InforMS*

*Data: 27/05/2025*