

# INFORMS

INFORMATIVO  
MERCO SHIPPING



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

Edição 069/2025  
Data: 02/06/2025



## ÍNDICE

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

<b>A TRIBUNA DIGITAL (SP)</b> .....	<b>4</b>
POMINI DESTACA INTEGRAÇÃO E INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS NO PORTO DE SANTOS DURANTE MISSÃO .....	4
REVISÃO DA LEI DOS PORTOS DEVE COMEÇAR; ENTENDA.....	5
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI PROJETAR A BAIXADA SANTISTA E O BRASIL PARA O MUNDO INTEIRO, DIZ ESPECIALISTA .....	6
LEILÃO DO MEGATERMINAL BILIONÁRIO NO PORTO DE SANTOS É ALVO DE CRÍTICAS E DEPUTADO FEDERAL PEDE AUDIÊNCIA NA CÂMARA .....	9
<b>ME – MOVIMENTO ECONÔMICO</b> .....	<b>10</b>
CIÊNCIA ACELERA USO DA MACAÚBA NO NE COMO ALTERNATIVA PARA BIOCOMBUSTÍVEL .....	10
GOVERNO PREVÊ ARRECADAR R\$ 800 MILHÕES COM LEILÃO DE AEROPORTOS DO NE .....	13
MP DA REFORMA DO SETOR ELÉTRICO VAI TRAZER NOVOS CUSTOS AO CONSUMIDOR .....	15
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF</b> .....	<b>17</b>
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS REALIZA 1ª REUNIÃO DO FÓRUM PERMANENTE DOS TRABALHADORES AQUAVIÁRIOS	17
<b>GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF</b> .....	<b>18</b>
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES FORMALIZA TRANSFERÊNCIA DO ANEL RODOVIÁRIO DE BH PARA O MUNICÍPIO .....	18
<b>PORTAL PORTO GENTE</b> .....	<b>19</b>
JBS TERMINAIS INVESTE R\$ 130 MILHÕES NA RETOMADA DO PORTO DE ITAJAÍ.....	19
<b>BE NEWS – BRASIL EXPORT</b> .....	<b>21</b>
EDITORIAL – PIAUÍ E O HIDROGÊNIO VERDE .....	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - PRESIDENTE DE FRENTE PARLAMENTAR PEDE AUDIÊNCIA SOBRE CONCESSÃO DO TECON SANTOS 10 .....	21
<i>Pedido à CVT</i> .....	22
<i>Temor</i> .....	22
<i>Convidados</i> .....	22
<i>Novo presidente</i> .....	22
<i>“Estamos juntos”</i> .....	22
<i>Parceria</i> .....	22
<i>Em 2026</i> .....	22
NACIONAL - AGROPECUÁRIA AVANÇA 12,2% E SUSTENTA CRESCIMENTO DO PIB NO TRIMESTRE .....	22
NACIONAL - BRASIL E FRANÇA PREPARAM NOVA DECLARAÇÃO CLIMÁTICA EM VISITA OFICIAL DE LULA.....	23
REGIÃO NORDESTE - PIAUÍ INICIA OBRAS DE USINA QUE PRODUZIRÁ HIDROGÊNIO VERDE PARA EXPORTAÇÃO .....	24
REGIÃO SUL - TERMINAL VANZIN AMPLIA ESTRUTURA E DEVE SUPERAR 1 MILHÃO DE TONELADAS ATÉ 2029 .....	25
REGIÃO SUDESTE - DISPUTA SOBRE FAIXAS DE DOMÍNIO EM RODOVIAS DE SP CHEGA AO FIM COM ACORDO .....	26
REGIÃO SUDESTE - MINISTRO ANUNCIA INÍCIO DAS OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE AMERICANA.....	27
REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO DEBATE INSTALAÇÃO DE CÂMERAS NOS TERMINAIS DO PORTO DE ITAGUAÍ .....	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SUPERE-SE! SEMPRE É POSSÍVEL DAR MAIS UM PASSO. SUA SAÚDE MENTAL AGRADECE	28
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AMAZONAS: A FLORESTA COMO NÚCLEO .....	30
<b>BAHIA ECONÔMICA - BA</b> .....	<b>31</b>
SALVADOR RENOVA COMPROMISSO COM O PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS E APRESENTA AVANÇOS NA ÁREA DURANTE ENCONTRO .....	31
AGÊNCIAS DE RISCO REBAIXAM A NOTA DA BRASKEM. TANURE NÃO REVELA ONDE VAI TIRAR OS BILHÕES PARA COMPRAR A PETROQUÍMICA .....	32
<b>JORNAL O GLOBO – RJ</b> .....	<b>32</b>
UE AMEAÇA RETALIAR EUA SE TARIFA SOBRE O AÇO SUBIR, COMO ANUNCIADO POR TRUMP .....	32
INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA JÁ ATRASAM POR CAUSA DE JURO ALTO, DIZ DIRETORA DO BNDES .....	34
LIMITAÇÃO ÀS VENDAS DE TERRAS RARAS PELA CHINA JÁ AFETA OS EUA, DE MONTADORAS A FÁBRICAS DE ROBÔS .....	35
PREJUÍZO DOS CORREIOS DOBRA, EMPRESA ATRASA PAGAMENTOS E FUNCIONÁRIOS SE QUEIXAM: 'FALTA DUREX E PAPELÃO'	38
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO - SP</b> .....	<b>41</b>
SIMPLIFICAÇÃO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL É NECESSÁRIA, MAS PL TRAZ RISCOS, DIZ SETOR PRIVADO .....	41
COMO AS EMPRESAS CHINESAS DE ELETROELETRÔNICOS TENTAM GANHAR MERCADO E AMPLIAR VENDAS NO BRASIL .....	43
AGÊNCIAS DE AVALIAÇÃO DE RISCO REAGEM À CAPACIDADE DE INICIATIVA DE UM PAÍS, DIZ HADDAD.....	46



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 069/2025  
Página 3 de 58  
Data: 02/06/2025  
[www.mercoshipping.com.br](http://www.mercoshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)

<b>VALOR ECONÔMICO (SP).....</b>	<b>47</b>
BNDES ANUNCIA PACOTE DE R\$ 350 MILHÕES PARA FOMENTAR ECONOMIA LIGADA AOS OCEANOS .....	47
COM R\$ 7 BI EM INVESTIMENTOS, GNA INAUGURA SEGUNDA TERMELETRICA NO PORTO DO AÇU.....	48
<b>PORTAL PORTOS E NAVIOS.....</b>	<b>50</b>
O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA PORTOS DO PARANÁ (CONSAD) APROVOU O ENG. FELIPE GAMA NOVO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL DA EMPRESA PÚBLICA .....	50
PORTO DE ITAJAÍ REALIZA MAIOR OPERAÇÃO DE VEÍCULOS DA HISTÓRIA DO BRASIL COM NAVIO BYD SHENZHEN.....	50
PORTO DO ITAQUI DISCUTE AÇÕES PARA MELHORAR IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES.....	51
MODEC LANÇA SEGUNDA EDIÇÃO DO PROGRAMA DE FORMAÇÃO DE ENGENHEIROS .....	51
MOVECTA PROMOVE MELHORIAS OPERACIONAIS EM TERMINAIS ALFANDEGADOS E PROJETA AUMENTO DE PRODUTIVIDADE	52
SANTOS BRASIL ABRE INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE ESTÁGIO 2025.....	52
ANP SELECIONA 21 STARTUPS PARA DESENVOLVIMENTO DE SOLUÇÕES NO SETOR DE ENERGIA .....	53
ARIOVALDO ROCHA, DO SINAVAL: OCUPAÇÃO PROGRESSIVA DOS ESTALEIROS.....	53
FRENTE PARLAMENTAR PEDE AUDIÊNCIA PARA DISCUTIR RESTRIÇÕES DO EDITAL DO TECON SANTOS 10.....	56
<b>MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA .....</b>	<b>58</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> .....	58



## A TRIBUNA DIGITAL (SP)

### POMINI DESTACA INTEGRAÇÃO E INVESTIMENTOS BILIONÁRIOS NO PORTO DE SANTOS DURANTE MISSÃO

Presidente da Autoridade Portuária de Santos afirma que Brasil precisa valorizar o que já construiu e defende desenvolvimento com agilidade e eficiência

*Por Alexandre Lopes 2 de junho de 2025*



#### *Pomini cita o Parque Valongo como exemplo de integração do Porto com a Cidade (Sívlio Luiz/AT)*

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou que o Brasil precisa valorizar mais o que já construiu em infraestrutura logística e defendeu um desenvolvimento portuário mais ágil e eficiente. A declaração foi feita durante o encerramento da Missão Internacional Porto & Mar 2025, promovida pelo Grupo Tribuna na última semana nos Estados Unidos e que percorreu cidades como Seattle e São Francisco, além de visitas técnicas a portos e centros de inovação no Vale do Silício.

“Tem muita coisa que a gente aprende nessa viagem, mas, em especial, que o nosso porto é competitivo. Nosso país é muito rico. A gente tem uma vantagem muito grande em relação aos outros países”, disse Pomini. Segundo ele, mesmo portos internacionais com séculos de existência não deixam o Porto de Santos para trás em termos de operação e logística.

Durante o evento, o dirigente reafirmou o compromisso com a modernização e ampliação da infraestrutura portuária brasileira. “Só no Porto de Santos, nós faremos um investimento de R\$ 12,5 bilhões. Daí a importância dessa integração com os órgãos de controle, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, o Tribunal de Contas da União, mas em especial com todos que representam o setor portuário.”

Pomini também elogiou a organização da Missão Internacional na costa oeste americana e o papel do Grupo Tribuna na promoção do debate sobre o setor.

“Quero parabenizar a equipe do Jornalismo do Grupo Tribuna, que fez uma cobertura irretocável, o Roberto Clemente Santini (diretor-presidente da TV Tribuna) e o Marcos Clemente Santini (diretor-presidente de A Tribuna), além do Maxwell Rodrigues (consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna). Vocês ajudam a mostrar a organização e a proatividade do setor, que é absolutamente relevante para o País e que há muito tempo pede um planejamento.”

Ele destacou ainda a importância da aproximação entre o Porto de Santos e as cidades da região - uma realidade vista nos portos americanos.

“Percebemos que não existia uma integração do Porto com as cidades logo que entramos na APS. Iniciamos um estudo e elaboramos uma proposta nesse sentido. Faço, aqui, um elogio ao deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB): o Parque Valongo, após 40 anos (sem operações nos armazéns antigos do Porto de Santos), recebeu, só nos últimos sete ou oito meses, 300 mil visitas.”

Para Pomini, a experiência internacional foi também uma oportunidade de aprendizado e troca de visões. “É uma construção coletiva, de todos nós, cada um exercendo o seu papel. Essa transformação é extremamente importante para fortalecer ainda mais o setor.”

A Missão Internacional Porto & Mar 2025 foi organizada pelo Grupo Tribuna com o objetivo de aproximar autoridades, empresários e especialistas brasileiros de experiências internacionais bem-sucedidas na gestão portuária e inovação logística.

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 02/06/2025**

## REVISÃO DA LEI DOS PORTOS DEVE COMEÇAR; ENTENDA

Comissão especial será instalada este mês na Câmara Federal

**Por Bárbara Farias 1 de junho de 2025**



***Nova lei deve ir ao encontro do que deseja o setor produtivo, que demanda aumento de capacidade nos portos, inovação tecnológica, logística eficiente e acessos adequados (Vanessa Rodrigues/ AT)***

A comissão especial que discutirá o Projeto de Lei (PL) 733/2025, de revisão do arcabouço legal portuário, será instalada este mês na Câmara dos Deputados. Os membros dessa comissão podem aprovar o PL e remetê-lo ao Senado, se não houver pedido para discussão em plenário. Os senadores têm o poder de alterar o texto e devolvê-lo à Câmara ou manter a

proposta e enviar para sanção presidencial. Se for sancionada, a nova lei substitui a 12.815/2013, hoje em vigor.

Anunciada pelo presidente da Casa, deputado federal Hugo Motta (Republicanos-PB), no último dia 24, a comissão terá o deputado Murilo Galdino (Republicanos-PB) como presidente e o deputado Arthur Maia (União-BA), como relator.

Oficialmente, a comissão foi criada na última segunda-feira por despacho de Motta, mas só começa a funcionar após a instalação, quando todos os parlamentares assumirem os postos no grupo.

Em nota, a Casa Legislativa informou que está sendo aguardada a indicação dos integrantes - 19 titulares e 19 suplentes - pelos líderes partidários. Instalada a comissão, é eleito oficialmente o presidente do colegiado, indicado o relator e definido o cronograma de funcionamento e de realização de audiências públicas.

### Tramite

Segundo o Legislativo, o PL está sujeito à apreciação conclusiva pela comissão especial, ou seja, se for aprovado “pode seguir diretamente ao Senado, sem a necessidade de ser votado pelo plenário, exceto se houver recurso apresentado por um décimo dos membros da Casa (51 deputados). Esse recurso para retirar o caráter conclusivo deve ser aprovado pelo plenário”.

A assessoria da Câmara explicou ainda que “por ser projeto de lei, basta a aprovação em um único turno, pela maioria simples dos integrantes da comissão especial — ou do plenário, no caso de recurso aprovado.

Futuro presidente da comissão, o deputado Murilo Galdino explicou que as comissões especiais têm vigência de 40 sessões a partir de sua instalação na Câmara Federal. “Durante 20 sessões, o relator recebe emendas e prepara o relatório que será discutido nos 20 dias restantes. As audiências públicas serão realizadas se houver requerimentos”.



Galdino comentou que é importante melhorar a legislação. “Vamos ouvir todas as categorias, a fim de fazermos um excelente trabalho na comissão que, provavelmente, deve ser instalada na primeira semana de junho”.

O PL nº 733/2025 é resultado do anteprojeto elaborado pela Comissão de Juristas para a Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos), também instituída pela Câmara dos Deputados.

Responsável por apresentar o projeto, deputado Leur Lomanto Jr (União-BA) disse que é fundamental debater a desburocratização e a garantia de segurança jurídica para os investidores.

Futuro relator, o deputado Arthur Maia foi procurado pela Reportagem, mas não se manifestou.

### PROPOSTA

Integrantes da Ceportos garantem que a proposta vai modernizar a legislação portuária, sem prejudicar os trabalhadores. A proposta para os portuários é um dos aspectos mais polêmicos da iniciativa, criticada por sindicatos, que creem no enfraquecimento das entidades e a concentração de poder no setor patronal.

### Ideia é contemplar todos os interesses, diz deputado

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), que preside a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), no Congresso Nacional, será um dos membros da comissão especial que discutirá o Projeto de Lei 733/2025. Ele garante que defenderá os interesses dos municípios portuários, de trabalhadores e empresários e o fortalecimento dos Conselhos de Autoridade Portuária (Caps).

“Temos que ter um projeto final que corresponda ao interesse do País, não deste ou daquele segmento. Para isso, a gente precisa ter desenvolvimento econômico com justiça social, ter esse olhar para o trabalhador que é imprescindível”, diz Barbosa. “Queremos fortalecer o diálogo, garantir que os trabalhadores tenham vez e voz, ouvir os empresários e buscar um bom entendimento entre o setor produtivo e aqueles que vivem do trabalho portuário, para que possamos avançar”, afirma Barbosa.

O deputado pontuou que a comissão debaterá propostas do PL como “o aumento do tempo de contrato (concessão), oferecendo previsibilidade e segurança jurídica ao investidor; a desburocratização do licenciamento ambiental; e a descentralização da gestão com o fortalecimento dos Conselhos da Autoridade Portuária (CAPs)”.

Ex-prefeito de Santos (2013 a 2020), o parlamentar ressalta que compreende as necessidades dos municípios. “Temos pontos polêmicos e que precisam ser discutidos com transparência e diálogo. É o que eu vou garantir na comissão e na frente parlamentar, com a realização de encontros e audiências públicas.”

Sobre as relações de trabalho, o parlamentar comenta que o objetivo é “encontrar um ponto de equilíbrio garantindo requalificação e valorização aos trabalhadores e previsibilidade e segurança jurídica ao empresário”.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 01/06/2025*

**TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ VAI PROJETER A BAIXADA SANTISTA E O BRASIL PARA O MUNDO INTEIRO, DIZ ESPECIALISTA**

Em entrevista exclusiva, Jennyfer Tsai analisa os desafios e oportunidades das obras no Porto de Santos, defende planejamento antecipado e destaca o impacto logístico do túnel submerso entre Santos e Guarujá

Por **Bárbara Farias** 1 de junho de 2025



**Jennyfer: "O túnel colocará a Baixada Santista no mapa mundial de grandes obras" (Alexsander Ferraz/ AT)**

As obras estruturantes são essenciais no sistema portuário, sejam elas infraestruturas de acesso, de cais ou de armazenagem de cargas. E o caminho da infraestrutura até a eficiência logística, operacional e de gestão nos portos envolve vencer uma série de etapas.

Para falar sobre esse complexo percurso, A Tribuna entrevistou a engenheira civil e diretora-executiva da Flow Assessoria e Gestão Empresarial, Jennyfer Tsai, que também foi diretora de Infraestrutura na Autoridade Portuária de Santos (APS), no período de 2019 a 2020. A especialista avalia que a obra do túnel Santos-Guarujá projetará mundialmente a Baixada Santista e o Brasil.

### **Quais são os tipos de obras de infraestrutura portuária?**

Pode-se dizer que temos basicamente três grupos. São as obras de acessos rodoviário, ferroviário, aquaviário e dutoviário; obras de estruturas de acostagem de navios, como cais e píer, e obras de estruturas de armazenagem de cargas, como silos, tanques, pátios, edifícios e garagem. No caso de Santos, temos ainda o terminal de cruzeiros, que demanda uma infraestrutura para embarque e desembarque de turistas e tripulação.

### **Uma obra de infraestrutura portuária deve ser planejada com quanto tempo de antecedência?**

A gente tem um instrumento de planejamento portuário que é o plano mestre. O do Porto de Santos foi publicado em 2019 e contém ações de planejamento de curto, médio e longo prazos. O curto prazo é de até quatro anos, o médio varia de quatro a dez anos e o longo é superior a dez anos.

Diversos parâmetros devem ser considerados para a elaboração de um planejamento de obra de infraestrutura. Quanto mais parâmetros tivermos para cada tipo de projeto, mais frentes de trabalho. Portanto, melhor se for planejado com a maior antecedência possível. Eventualmente, alguns projetos encontram condições de contorno favoráveis e são rapidamente colocados em execução, não demandando tanta antecedência.



**Jennyfer: "O histórico de obras portuárias em Santos demonstra que os principais entraves estão nos aspectos exógenos (externos), principalmente aqueles que demandam iniciativas que não são do próprio empreendedor" (Alexsander Ferraz/ AT)**

### **Pode citar alguns projetos?**

O corredor logístico de celulose no Macuco e o terminal de granéis sólidos no Paquetá (Cofco) são dois projetos recentes, no Porto de Santos, que foram rapidamente tirados do papel.

### **O que precisa ser considerado nesse planejamento?**

Os aspectos exógenos (externos) e endógenos (internos) ao projeto e seus respectivos prazos. Entende-se por exógenos a obtenção de licenças ambientais, autorizações e permissões de órgãos e entidades envolvidas. Pode haver ainda demanda por fornecimento de infraestrutura comum, por exemplo, um terminal que demanda acesso rodoferroviário ou melhoria no acesso aquaviário.



Esses investimentos se qualificam como aspectos exógenos quando não são realizados pelo empreendedor, mas por concessionárias de serviço público como rede de energia, de rodovia ou até pela Autoridade Portuária ou governos Federal, Estadual e Municipal.

Já aspectos endógenos são aqueles relacionados à complexidade da engenharia do projeto, aos recursos como mão de obra, materiais, equipamentos e produtividades do trabalho, sendo que esse último aspecto pode ser crítico ao planejamento quando se tratar, por exemplo, de uma implantação ocorrendo simultaneamente com uma operação portuária.

### **Quais são os principais entraves?**

O histórico de obras portuárias em Santos demonstra que os principais entraves estão nos aspectos exógenos, principalmente aqueles que demandam iniciativas que não são do próprio empreendedor. Nos últimos anos foi possível notar, em Santos, investimentos não sendo realizados no prazo previsto por atrasos em licenciamento ambiental e autorizações de órgãos pertinentes. Além disso, indefinições quanto ao provimento de infraestrutura comum podem trazer riscos elevados à concretização do projeto.

### **Quais são as principais burocracias nos processos licitatórios?**

Tratando-se de recursos públicos, as burocracias nos processos licitatórios são necessárias conforme estabelecido pelas regulamentações, pois garantem a governança necessária ao rito. Mas intercorrências do processo licitatório são comuns e costumam atrasar a conclusão da licitação como, por exemplo, judicializações por parte dos concorrentes.

### **É possível otimizar os prazos nos certames licitatórios?**

A nova Lei das Licitações (14.133/2021) trouxe uma série de otimizações e inovações para contratações públicas que poderiam ser observadas por empresas estatais, tais como a APS, enquanto a própria Lei das Estatais (13.303/2016) não é atualizada.

Um exemplo de inovação é o diálogo competitivo, uma modalidade de licitação que se caracteriza por um processo de diálogo entre a administração pública e os licitantes previamente selecionados para desenvolver a melhor solução para uma necessidade específica. Este diálogo visa identificar alternativas inovadoras e adequadas que possam ser posteriormente apresentadas como propostas finais na fase competitiva.

### **O que precisa mudar para otimizar o tempo de planejamento e execução de uma obra?**

A real necessidade do empreendedor do setor portuário atualmente é ter garantias de que as ações para o planejamento e execução estão sendo tomadas. Por exemplo, se existe a necessidade de melhorar os acessos ao porto, seja terrestre ou aquaviário, todos os envolvidos na melhoria desses acessos estão de fato trabalhando para que as obras sejam efetivadas no prazo necessário? O que posso observar é que ainda existe uma incerteza em relação à responsabilidade de determinadas obras e, desse modo, o planejamento e execução acabam ficando fragilizados.

### **Como é calculado o orçamento de uma obra e como é feita a gestão orçamentária?**

O orçamento de uma obra é calculado com base em um projeto de engenharia. Fazemos o orçamento a partir de tabela oficial e pesquisa de mercado. E essa gestão orçamentária é feita a partir de um cronograma físico-financeiro de obras.

### **Poderia citar uma obra bem-sucedida do planejamento à execução?**

Em geral, as obras dos terminais arrendados e terminais privados.

### **Qual é a sua avaliação do projeto do túnel Santos-Guarujá?**

É um projeto desafiador que colocará a Baixada Santista no mapa mundial de grandes obras, principalmente porque cruzará um canal portuário da representatividade que tem o canal do Porto de Santos. É possível perceber que representantes dos governos do Estado, Federal e Municipal, além da Autoridade Portuária, frente parlamentar e outras autoridades têm unido esforços em torno de mapear os próximos passos pós-leilão para garantir que o projeto tenha o menor desvio de prazo possível.

### **O túnel é uma infraestrutura complexa que demandará uma operação complexa?**

Pela relevância do projeto muito há o que se avaliar, estudar e planejar. Por exemplo, é possível antecipar quais as melhores janelas para que a navegação no canal seja interrompida? Essas janelas podem, desde já, ser alinhadas junto aos operadores portuários para que cada um possa estudar melhores maneiras de minimizar o impacto dessas interrupções em suas respectivas cadeias logísticas? É possível prever um ordenamento alternativo na fila de navios, uma vez que as interrupções podem afetar parte dos terminais?

**Fonte: A Tribuna Digital - SP**

**Data: 01/06/2025**

### **LEILÃO DO MEGATERMINAL BILIONÁRIO NO PORTO DE SANTOS É ALVO DE CRÍTICAS E DEPUTADO FEDERAL PEDE AUDIÊNCIA NA CÂMARA**

Paulo Alexandre Barbosa questiona modelo da Antaq, que limita participação de operadores no Porto de Santos

**Por Bárbara Farias 31 de maio de 2025**



***O diretor-geral substituto da Antaq, Caio Farias, vetou, no processo licitatório do megaterminal no Saboó, a participação de empresas que já têm terminais no Porto de Santos (Alexsander Ferraz/ AT)***

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB) solicitou à Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados a convocação de uma audiência pública para debater as regras impostas para o leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais santista. O parlamentar é contrário ao modelo de

licitação determinado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que restringe a participação de empresas que já operam contêineres no Porto de Santos, e requer garantias de legalidade e transparência no certame.

Em decisão do último dia 22, o diretor-geral substituto da Antaq, Caio Farias, determinou um modelo de licitação em duas fases, vedando a participação de operadores com arrendamentos de terminais de contêineres em Santos na primeira fase. E a segunda etapa só ocorrerá se a primeira fase for deserta, ou seja, sem interessados. O documento já foi encaminhado ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e ao Tribunal de Contas da União (TCU) para análise.

“Na prática, o documento impõe limitações concorrenciais ao referido certame, o que restringe a participação de outras entidades, bem como prejudica, significativamente, todo o processo licitatório, tendo em vista a iminente possibilidade de o certame ser considerado deserto”, justifica Barbosa no documento.

No requerimento protocolado quinta-feira, na comissão permanente, o deputado pede a presença do diretor-geral da Antaq, Caio Farias; do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; do diretor de Planejamento da Infra S.A, Cristiano Della Giustina; do presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva; do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini; do diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mario Povia; do diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Cláudio Loureiro de Souza; e do diretor de Investimentos da América APM Terminals, Leonardo Levy.

Procurada, a Antaq informou que quando for formalmente convidada, participará da audiência pública para prestar os devidos esclarecimentos “e reafirmar que suas decisões são pautadas por parâmetros técnicos e regulatórios em consonância com as diretrizes da política pública portuária estabelecidas pelo poder concedente”.



### **Paulo Alexandre Barbosa cita prejuízo ao leilão (Sívio Luiz/ AT)**

#### **O local**

Considerado um megaterminal, o Tecon Santos 10 ocupará área de 621,9 mil metros quadrados (m<sup>2</sup>) no cais do Saboó, na Margem Direita do Porto de Santos. O investimento inicial de R\$ 5,6 bilhões foi atualizado para R\$ 6,45 bilhões e a capacidade operacional total foi ajustada de 3,5 milhões para 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano,

além da inclusão de transporte de 91 mil toneladas por ano de carga geral.

O ajuste no valor de capex, ou seja, de investimento em infraestrutura, deve-se à inclusão de obras fora da área de arrendamento no projeto. O prazo do contrato é de 25 anos, com início da vigência previsto para o ano de 2026 e término em 2050, no entanto, podendo ser prorrogado.

A estimativa é de que o empreendimento amplie a capacidade operacional de contêineres do cais santista em quase 50%.

#### **Não suspende**

O ministro Antonio Anastasia, do Tribunal de Contas da União (TCU), negou o pedido do Ministério Público para paralisar o leilão do Tecon Santos 10, conforme publicou a Folha de S.Paulo na noite desta sexta-feira (30).

A suspensão havia sido pedida, na quarta-feira, pelo subprocurador do Ministério Público junto ao próprio tribunal, Lucas Rocha Furtado. Ele questionava o modelo de leilão, decidido pela Antaq e em análise no TCU, que restringe a participação, na primeira fase do certame, de empresas que já são donas de terminais de contêineres no complexo portuário santista.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP*

*Data: 31/05/2025*



## **ME – MOVIMENTO ECONÔMICO**

### **CIÊNCIA ACELERA USO DA MACAÚBA NO NE COMO ALTERNATIVA PARA BIOCOMBUSTÍVEL**

Novo protocolo de germinação da macaúba abre caminho para cultivo em larga escala e produção de combustíveis renováveis na região

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

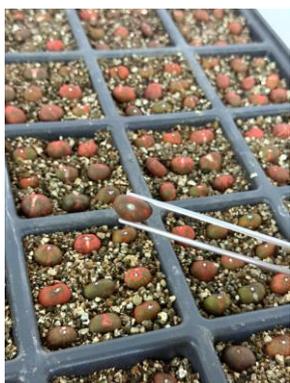


**Planta brasileira de alto poder energético, macaúba será usada na produção de combustíveis renováveis. Foto: Acelen Agripark/Divulgação**

A ciência está ajudando a *Acrocomia aculeata* a germinar mais rápido e a ter um crescimento acelerado, podendo desbancar a soja na produção de biocombustíveis. Trata-se da macaúba, também conhecida como coco-baboso, coco-de-espinho ou macajuba, uma palmeira brasileira que pode mudar a vida de muitos produtores do Nordeste.

A Acelen Renováveis, empresa dedicada à produção de combustíveis renováveis e controlada pela Acelen — do portfólio da Mubadala Capital, gestora global de ativos com sede em Abu Dhabi —, desenvolveu em parceria com a Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes) um novo protocolo de germinação da macaúba. A inovação avança no projeto de US\$ 3 bilhões da companhia para produção de combustível sustentável de aviação (SAF) e diesel renovável (HVO) a partir dessa planta não domesticada.

### Nordeste lidera produção com planta na Bahia



O projeto reforça o papel estratégico do Nordeste na cadeia nacional de biocombustíveis. A primeira planta industrial, em construção na Bahia, será responsável por 1 bilhão de litros de combustíveis renováveis por ano, com cultivo de macaúba em áreas de pastagens degradadas. O clima da região, a disponibilidade de terras e a infraestrutura logística são fatores decisivos.

A planta, nativa do Brasil, produz de sete a dez vezes mais óleo por hectare do que a soja. Até agora, o cultivo enfrentava limitações devido à dormência das sementes. O novo protocolo elimina a etapa de escarificação, simplificando o processo e elevando a taxa de germinação.

***Parceria da Acelen Renováveis com a Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes), a criação de um novo protocolo de germinação da macaúba. Foto: Acelen Agripark/Divulgação***

### Mais de 50% de germinação com novo protocolo

Pesquisadores da Unimontes, liderados pelo professor Leonardo Ribeiro, com apoio técnico da equipe Agro da Acelen Renováveis e do consultor Francisco Peralta, registraram taxas de germinação superiores a 50%.

O protocolo atua diretamente no condicionamento fisiológico das sementes, com pré-tratamento que evita o ressecamento e mantém a viabilidade do embrião. Diferente da escarificação, que exigia mais tempo e mão de obra, o método utiliza controle de temperatura e umidade para induzir a germinação de forma uniforme e em menor tempo.

“Essa abordagem não reduz apenas o tempo e os custos envolvidos, mas também diminui os riscos de contaminação, resultando em mudas mais saudáveis e produtivas. Um avanço significativo na cadeia produtiva”, afirma Victor Barra, diretor de Agronegócio da Acelen Renováveis.

Além disso, o sistema inclui monitoramento constante da atividade metabólica das sementes, permitindo o ajuste das condições em cada etapa do processo. Isso garante mudas mais vigorosas e reduz a mortalidade no plantio.

### Plantio e manejo em áreas degradadas

Após a germinação, as mudas passam por viveiros especializados, onde permanecem de três a quatro meses. O manejo inclui irrigação controlada, suplementação nutricional e aclimação.

O plantio definitivo será feito em sistemas integrados de recuperação de áreas degradadas, com espaçamento que facilita a mecanização da colheita e do manejo. Cada hectare comporta até 400 plantas. A macaúba, adaptada ao clima semiárido, exige pouca irrigação suplementar e se desenvolve bem em regiões com precipitação entre 800 e 1.200 mm.

A colheita será feita em ciclos semestrais, com uso de plataformas mecanizadas. A extração de óleo será realizada em unidades integradas à planta industrial, com aproveitamento de coprodutos como fibra, torta e casca.



**Planta em Montes Claros faz parte de projeto de investimentos para transformar a macaúba em produção de biocombustíveis. Foto: Acelen Agripark/Divulgação**

### **Regiões mapeadas para o cultivo da macaúba**

As áreas destinadas ao cultivo abrangem Bahia e Minas Gerais. No estado baiano, destacam-se Barreiras, Luís Eduardo Magalhães, Correntina e Caetité. Em Minas Gerais, as regiões do Norte e

Noroeste concentram os plantios, com destaque para os vales do Jequitinhonha e do São Francisco e a microrregião de Montes Claros.



A meta é alcançar 180 mil hectares, sendo 20% em parceria com agricultores familiares. As áreas foram mapeadas para evitar competição com a produção de alimentos e respeitar critérios ambientais.

“Este novo protocolo é um divisor de águas para a produção de macaúba. Ele não apenas otimiza o processo de germinação, mas também estabelece um novo padrão de eficiência e sustentabilidade na produção de biocombustíveis”, diz Victor Barra.

### **Foto: Acelen Agripark/Divulgação** **Extração de óleo será feita em Montes Claros**

A Acelen Renováveis anunciou em fevereiro deste ano a primeira extração industrial de óleo de macaúba em fluxo contínuo no Centro de Inovação Tecnológica Agroindustrial da companhia, o Acelen Agripark. A unidade está em construção na cidade de Montes Claros, em Minas Gerais. O processo, que até então era realizado apenas em ambientes laboratoriais, foi viabilizado por uma tecnologia inédita desenvolvida pela equipe de engenharia da empresa e parceiros. O novo sistema de extração permite a produção em maior escala.

Com um investimento de R\$ 314 milhões, sendo R\$ 258 milhões financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a inauguração do parque está prevista para o final do primeiro semestre de 2025. O projeto terá um ciclo estimado de 15 a 20 anos para alcançar a plena maturidade.

O óleo extraído no Agripark será transportado para a planta integrada da Acelen Renováveis, no Polo Industrial de Camaçari (BA), onde será refinado e convertido em combustível sustentável de aviação (SAF) e diesel renovável (HVO). A unidade da Bahia terá capacidade para produzir 1 bilhão de litros por ano em escala industrial.



**Mudas de macaúba passam por viveiros especializados, onde permanecem de três a quatro meses. Foto: Acelen Agripark/Divulgação**

### **Parceria impulsiona avanço da pesquisa aplicada**

O professor Leonardo Ribeiro destaca que a parceria com a Acelen tem acelerado a aplicação de pesquisas desenvolvidas há duas décadas.

“Tem sido fundamental para o avanço das pesquisas realizadas há 20 anos na universidade, abrindo perspectivas para a aplicação dos conhecimentos gerados na construção de tecnologias que viabilizem a transição energética a partir de espécies nativas”, afirma.

### **Nordeste amplia protagonismo nos biocombustíveis**

O Nordeste já ocupa posição de destaque na produção nacional de biocombustíveis. Segundo a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em 2023 a região respondeu por cerca de 18% da produção de biodiesel, com a Bahia liderando regionalmente.

O estado é o terceiro maior produtor de biodiesel do país, com mais de 850 milhões de litros produzidos em 2023. A Bahia também concentra investimentos em combustíveis avançados e em processos industriais com oleaginosas nativas.

A expansão da cultura da macaúba reforça essa posição. Dados do Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA) mostram que, em 2023, a área plantada com oleaginosas para bioenergia no Nordeste cresceu 9,8% em relação ao ano anterior.

### **Cadeia produtiva deve gerar 85 mil empregos**

Estudo da Fundação Getulio Vargas (FGV) prevê a geração de 85 mil empregos diretos e indiretos e movimentação de US\$ 40 bilhões na economia. O projeto da Acelen inclui capacitação de produtores, parcerias com cooperativas e estímulo à cadeia de suprimentos local.

Os biocombustíveis da Acelen serão do tipo drop in, com potencial de reduzir em até 80% as emissões de CO<sub>2</sub> em comparação aos combustíveis fósseis, sem contar o sequestro de carbono promovido pelas plantações.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*

*Data: 02/06/2025*

## **GOVERNO PREVÊ ARRECADAR R\$ 800 MILHÕES COM LEILÃO DE AEROPORTOS DO NE**

Edital do Programa AmpliAR disponibiliza para a iniciativa privada a operação de dez aeroportos do Nordeste em polos regionais turísticos e econômicos de cinco estados

***Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br***



***Aeroporto Regional de Jericoacoara está localizado no município de Cruz, a 275 km de Fortaleza, e é um dos dois terminais nordestinos incluídos em leilão que opera com voos regulares. Foto: SOP-CE/Divulgação***

O governo federal pretende arrecadar aproximadamente R\$ 800 milhões com a privatização de dez aeroportos em cinco estados do Nordeste. Bahia e Pernambuco lideram a lista, com três terminais cada, seguidos por Ceará, com dois aeroportos, e Piauí e Maranhão, com um terminal cada. Os aeroportos

estão localizados em regiões com forte potencial para o turismo e com vocação econômica para o agronegócio, energias renováveis e produção mineral.

O edital, que integra a primeira fase do Programa AmpliAR, será lançado na segunda quinzena deste mês de junho pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Validado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), o programa foi apresentado na última terça-feira (27) às concessionárias que operam os principais aeroportos do país, com o objetivo de detalhar o modelo de concessão de operação por 25 anos e o cronograma previsto para o leilão.

Dos terminais que serão leiloados, apenas dois operam atualmente com voos regulares: o de Cruz, no Ceará, conhecido como o Aeroporto de Jericoacoara, e o de Lençóis, na Bahia, que atende ao Parque Nacional da Chapada Diamantina. Os demais aeroportos operam voos pontuais, sazonais ou

estão fora de operação regular, mas localizados em regiões com demanda potencial para o fortalecimento da aviação regional.



**Aeroporto de Garanhuns, no Agreste Meridional de Pernambuco, chegou a ter voos para o Recife em 2022 operados pela Azul Linhas Aéreas. Foto: Flavio Japa/Seinfra**

### Aeroportos com potencial turístico e logístico

Entre os aeroportos que operam voos pontuais ou sazonais, destacam-se o de Aracati, no Ceará, conhecido como Aeroporto Regional de Aracati/Dragão do Mar, que recebe voos fretados voltados para o turismo do litoral cearense, e o de Serra Talhada, em Pernambuco, o Aeroporto Santa Magalhães, que já operou voos regulares da Azul e atualmente tem operações pontuais. Também nessa categoria está o Aeroporto Isaac Moura Rocha, em Guanambi, na Bahia, que atende a uma demanda crescente ligada aos setores de energias renováveis e agronegócio.

Entre os aeroportos que estão fora de operação regular, estão os de Araripina e Garanhuns, em Pernambuco. O Aeroporto Regional de Araripina atende a uma região produtora de gesso e mineração, enquanto o de Garanhuns tem vocação para apoiar o turismo cultural e eventos regionais. Na Bahia, o Aeroporto de Paulo Afonso serve ao polo hidrelétrico da CHESF e ao turismo regional.

No Piauí, o Aeroporto Serra da Capivara, em São Raimundo Nonato, atende ao Parque Nacional da Serra da Capivara, patrimônio mundial da Unesco. Já no Maranhão, o Aeroporto de Barreirinhas é a principal porta de entrada para os Lençóis Maranhenses, importante destino turístico do estado.

### Aeroportos do Nordeste que integram o leilão do Programa AmpliAR

Aeroporto	Cidade	Estado	Situação atual	Vocação econômica / turística
Aeroporto de Jericoacoara	Cruz	CE	Opera voos regulares	Turismo (praias de Jericoacoara)
Aeroporto de Lençóis (Horácio de Matos)	Lençóis	BA	Opera voos regulares	Turismo (Chapada Diamantina)
Aeroporto Regional de Aracati / Dragão do Mar	Aracati	CE	Voos sazonais	Turismo (litoral leste do Ceará)
Aeroporto Santa Magalhães	Serra Talhada	PE	Voos pontuais	Polo regional de saúde e comércio
Aeroporto Isaac Moura Rocha	Guanambi	BA	Voos pontuais	Agronegócio
Aeroporto Regional de Araripina	Araripina	PE	Fora de operação regular	Mineração (polo do gesso)
Aeroporto de Garanhuns	Garanhuns	PE	Fora de operação regular	Turismo cultural e eventos
Aeroporto de Paulo Afonso	Paulo Afonso	BA	Fora de operação regular	Polo hidrelétrico e turismo regional
Aeroporto Serra da Capivara	São Raimundo Nonato	PI	Fora de operação regular	Turismo arqueológico (Parque Serra da Capivara)
Aeroporto de Barreirinhas	Barreirinhas	MA	Fora de operação regular	Turismo (Lençóis Maranhenses)

Creado con Datawrapper

### Modelo de concessão e investimentos

Além dos terminais nordestinos, o edital incluirá outros nove aeroportos localizados na Amazônia Legal, totalizando 19 unidades a serem ofertadas na primeira fase do Programa AmpliAR. A expectativa do governo é que os dez aeroportos do Nordeste recebam investimentos totais estimados em R\$ 770 milhões, com uma média de R\$ 77 milhões por terminal.

O modelo de concessão prevê que as empresas vencedoras sejam remuneradas por meio de aditivos que reequilibrarão os contratos vigentes das concessionárias que já atuam em aeroportos federais. A previsão é que as propostas sejam abertas em setembro, com assinatura dos contratos e início das operações privadas até o final deste ano. Aeroportos que não receberem propostas poderão ser incluídos em

futuras rodadas do programa.

### Impactos esperados para o desenvolvimento regional

A Bahia e Pernambuco são os estados com maior número de aeroportos contemplados no leilão, com três terminais cada. O Ceará terá dois aeroportos privatizados, seguido por Piauí e Maranhão, com um terminal cada. A distribuição dos terminais foi definida com base em critérios de potencial turístico, importância logística e demanda regional por conectividade aérea.

O Programa AmpliAR foi estruturado para ampliar a conectividade aérea regional, atrair investimentos privados e promover o desenvolvimento das regiões atendidas. Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, “o crescimento do turismo de lazer e do turismo de negócios exige uma aviação regional cada vez mais robusta. Com o AmpliAR, vamos levar infraestrutura onde ela é essencial para o desenvolvimento do país”, destacou.

Além do turismo, os investimentos devem beneficiar cadeias do agronegócio, energias renováveis e mineração. Estados como Bahia, Pernambuco e Ceará já apresentam demanda crescente por conectividade aérea em polos econômicos voltados para essas atividades. A privatização dos aeroportos deve impulsionar a criação de novas rotas e atrair companhias aéreas regionais.

De acordo com dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), os aeroportos regionais nordestinos movimentaram cerca de 8,2 milhões de passageiros em 2024, sendo considerados essenciais para a integração logística de cadeias produtivas e para o atendimento a mercados de difícil acesso. A ampliação da oferta de voos regionais é considerada estratégica para a redução das desigualdades regionais e para o fortalecimento das economias locais.

*Fonte: ME – Movimento Econômico*

*Data: 02/06/2025*

### MP DA REFORMA DO SETOR ELÉTRICO VAI TRAZER NOVOS CUSTOS AO CONSUMIDOR

A MP da reforma do setor elétrico criou um novo encargo para bancar futuras perdas das distribuidoras de energia

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



***O governo federal divulgou que a conta de energia vai ficar mais barata, no futuro, com a MP da reforma do setor elétrico. Foto: Arquivo/Agência Brasil***

A Medida Provisória 1.300, de 2025, que propõe a reforma no setor elétrico, estabelece, entre outras mudanças, que todos os consumidores poderão escolher de qual empresa vão comprar energia. No entanto, a própria MP determina que os consumidores

que hoje estão no mercado cativo – comprando energia de uma única distribuidora – terão que arcar com “os custos financeiros causados pela sobrecontratação ou exposição involuntária das distribuidoras”. Ou seja, será criado um novo “encargo” para compensar a futura perda de consumidores destas empresas.

No setor elétrico, o mercado livre é o ambiente onde o consumidor pode escolher a empresa da qual vai comprar a energia. No Brasil, até agora, o mercado livre só é permitido para quem consome em alta tensão, – ou seja, clientes com maior consumo – e esses consumidores não tiveram que pagar qualquer encargo ao migrar, obtendo, em média, uma redução de 30% na conta de energia ao saírem do mercado cativo.

O novo encargo para compensar as futuras perdas das distribuidoras será cobrado porque estas empresas compram energia em contratos de longo prazo e, com a provável migração de

consumidores, as empresas podem vender menos energia. Em 2024, os brasileiros pagaram R\$ 48,2 bilhões de encargos na conta de energia e isso representou 13,80% na conta de luz dos consumidores residenciais, segundo informações da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Antes da MP, a previsão era de que o mercado livre fosse uma realidade para todos os consumidores em 2028. Com a MP, os pequenos comércios e indústrias vão poder migrar para o mercado livre em agosto de 2026, e os demais em dezembro de 2027. Segundo o líder na área de Energia do escritório Da Fonte Advogados, Vitor Katz, a forma como a reforma está sendo feita, por meio de uma Medida Provisória, inviabiliza um planejamento mais detalhado e, por isso, acaba gerando um novo encargo complementar.

“A MP não traz um prazo final para a contribuição do novo encargo tarifário”, diz Vitor, acrescentando que “a expectativa é de que no final, se atinja uma redução do custo total da conta de energia com a reforma do setor elétrico, mesmo com o novo encargo. Esta é a tese do governo federal. Resta ver se vai se concretizar”, comenta Vitor.

Ele também argumenta que a MP traz muitas dúvidas e não permite um amplo debate como ocorre nos processos do legislativo ordinário. E continua: “cada uma das medidas da MP vai criar desafios e oportunidades diferentes. O Brasil é o país da geração barata, mas a energia não chega com preço baixo ao consumidor”.



***Especialista em Energia, Vitor Katz, diz que a MP da reforma do setor elétrico vai trazer desafios e oportunidades. Foto: Da Fonte Advogados/Divulgação***

Para a população, de maneira geral, os maiores impactos da reforma do setor elétrico serão, na opinião de Vitor, a abertura do mercado e o aumento da isenção da baixa renda. A MP propõe a gratuidade da conta de luz para os consumidores que gastam até 80 quilowatts-hora por mês e têm uma renda de até meio salário mínimo mensal. Isso deve aumentar o custo do subsídio de R\$ 6 bilhões para R\$ 11,5 bilhões por ano. Esse valor adicional será bancado por todos os consumidores.

Outras mudanças citadas por Vitor são a retirada do desconto de 50% nas Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD) e na Tarifa de Uso do Sistema de Transmissão (TUST) que incidem sobre a compra da energia produzida por geradoras renováveis que se enquadravam nesses incentivos.

“O desconto vai continuar pra quem registrou o contrato na Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) e para quem registrar até 31 de dezembro deste ano. Os novos contratos provavelmente não terão o desconto”, explica Vitor. Ela afirma também que os contratos registrados não podem ter condições alteradas, como as partes envolvidas ou o volume de energia.

A retirada do desconto nas duas tarifas acima vai impactar o consumo de energias renováveis, como a eólica e solar, que têm muitas geradoras no Nordeste.

### **MP da reforma do setor elétrico tem 598 emendas**

A MP chegou ao Congresso Nacional no último dia 21 depois da assinatura do presidente Lula (PT). A MP 1300 recebeu 598 emendas, sendo a maioria sobre autoprodução de energia, subsídios – incluindo a Conta de Desenvolvimento Econômico (CDE) -, a Micro e Mini Geração Distribuída (MMGD), que são os pequenos sistemas de geração, geralmente solar, implantados por pequenos consumidores que geram sua energia e injetam o restante no sistema elétrico.

O senador Laércio Oliveira (PP-SE) chegou a propor que a MMGD possa vir a ter cortes de geração, produzindo menos do que o previsto por determinação do Operador Nacional do Sistema (ONS). Os cortes de geração ocorrem, geralmente, quando há excesso de energia produzida para o consumo baixo e não há como escoar a energia produzida. Os cortes têm atingido as geradoras maiores, como as usinas centralizadas de energia solar e as eólicas, principalmente no Nordeste.

A MMD é uma das fontes de energia que mais está crescendo no Brasil e beneficia o sistema como um todo, porque a geração se dá próxima ao consumo e a energia não tem que percorrer longas distâncias. Acontece que o excesso de geração da MMD geralmente ocorre pela manhã, quando o consumo de energia é baixo no País e isso contribui para o ONS fazer cortes de geração para as empresas que produzem energia.

A MP vai ser analisada pelo Congresso Nacional e tramita em caráter de urgência.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/06/2025

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

### MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS REALIZA 1ª REUNIÃO DO FÓRUM PERMANENTE DOS TRABALHADORES AQUAVIÁRIOS

Evento reuniu profissionais e entidades do setor para debater sobre infraestrutura aquaviária, políticas públicas e capacitação



#### **Primeira reunião do Fórum Permanente dos Trabalhadores Aquaviários (FTP) - Foto: MPor**

A primeira reunião do Fórum Permanente dos Trabalhadores Aquaviários (FTP) ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, na última quarta-feira (28). No evento, realizado pela Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), os participantes debateram a modernização da infraestrutura do setor e capacitação dos trabalhadores marítimos.

O Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, membro coordenador do Fórum, esteve no evento e destacou, na ocasião, a importância estratégica do colegiado "como espaço permanente de escuta e construção de propostas voltadas ao desenvolvimento sustentável do setor aquaviário e à valorização dos trabalhadores". Antunes também reforçou o compromisso do Ministério com o setor. "Nós, do Ministério de Portos e Aeroportos, queremos garantir o fortalecimento, o desenvolvimento e uma transição justa no transporte aquaviário brasileiro."

Os participantes também realizaram uma visita ao Centro de Simulação Aquaviária (CSA), da Fundação Gente do Mar, onde puderam conhecer as tecnologias e metodologias empregadas na formação de profissionais do setor. Em seguida, a comitiva participou de uma visita técnica ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), reforçando o compromisso do Fórum com a valorização da formação profissional e com a atualização das estruturas de ensino na área marítima.

O Diretor de Navegação e Fomento do MPor, Otto Luiz Burlier da Silveira Filho, reforçou que a criação do Fórum representa um importante passo na consolidação de políticas públicas voltadas ao setor aquaviário. "O fórum fortalece o diálogo permanente e colaborativo entre os diversos atores da navegação nacional, contribuindo para um ambiente mais integrado e eficiente", afirmou.

Participaram da reunião representantes da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) e da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani). Também estiveram presentes representantes dos trabalhadores da navegação de apoio marítimo, de cabotagem e da navegação interior, indicados pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo (CONTTMAF).



O encontro contou ainda com a presença de convidados da Marinha do Brasil, do Ministério do Trabalho e Emprego, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Transpetro.

### **Espaço de diálogo**

O Fórum Permanente para discussão de Políticas Públicas para os Trabalhadores Aquaviários foi instituído em março deste ano pelo Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos. A iniciativa visa fomentar o diálogo entre governo, trabalhadores do setor aquaviário para o fortalecimento da organização, formação, capacitação e demais temas relevantes à categoria.

O comitê é um espaço de diálogo entre setor público, privado e trabalhadores sobre organização, formação e capacitação dos aquaviários e faz parte de uma estratégia mais ampla do Ministério de abertura de diálogo e valorização da classe trabalhadora. Em outubro de 2023, foi criado o primeiro Fórum Permanente dos Trabalhadores Portuários e, em 2024, foi a vez do Fórum Permanente dos Trabalhadores da Aviação Civil.

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

*Data: 30/06/2025*



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

### **MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES FORMALIZA TRANSFERÊNCIA DO ANEL RODOVIÁRIO DE BH PARA O MUNICÍPIO**

Evento acontece nesta terça (3) e marca avanço na reestruturação da mobilidade urbana da capital mineira

#### **Aviso de Pauta**

O Ministério dos Transportes realiza nesta terça-feira (3) a cerimônia que marca a transferência da gestão do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo, em Belo Horizonte, para a Prefeitura da capital mineira.

Com extensão de 21,8 quilômetros, o trecho compreende segmentos das BRs-381 e 040, que atualmente recebem investimentos federais da ordem de R\$60 milhões em pavimentação e sinalização.

A medida de transferência se alinha à construção do Rodoanel Metropolitano, que vai retirar o trânsito pesado e de longa distância do Anel Rodoviário, permitindo que ele assuma plenamente sua função urbana.

#### **Cobertura de Imprensa**

Não é necessário credenciamento para os jornalistas interessados em acompanhar a cerimônia.

#### **Serviço:**

Cerimônia de transferência do Anel Rodoviário de Belo Horizonte para o município

Data: Terça-feira (3)

Horário: 9h

Local: Viaduto São Francisco – Belo Horizonte (MG)

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

*Data: 02/06/2025*

### PORTAL PORTO GENTE

## JBS TERMINAIS INVESTE R\$ 130 MILHÕES NA RETOMADA DO PORTO DE ITAJAÍ

*Redação Portogente*

Em sete meses, terminal movimentou mais de 143 mil TEUs. Empresa planeja novos aportes da ordem de R\$ 90 milhões



**Crédito: Diorgenes Pandini.**

Desde que assumiu a operação do Porto de Itajaí (SC), em outubro de 2024, a JBS Terminais já investiu R\$ 130 milhões no terminal, que atende atualmente mais de 1,7 mil clientes. Os investimentos consolidam a empresa como um dos principais complexos logísticos do Sul do país, com projeção de crescimento e novos aportes de R\$ 90 milhões em tecnologia e infraestrutura. Desde o início da concessão, o empreendimento

movimentou uma média mensal de 20 mil TEUs (Twenty Feet Equivalent Unit, medida de referência no setor), totalizando 143.230 TEUs.

"Essa operação é, para nós, motivo de muita satisfação e de muita responsabilidade. Sabemos o quanto importante esse porto é para o país", afirmou o empresário Wesley Batista, durante cerimônia de retomada das operações do Porto de Itajaí, realizada nessa quinta-feira (29). O empresário ressaltou que 50% do frango e da carne suína exportados no Brasil são escoadas por portos da região.

Presente ao evento, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva destacou a importância dos investimentos público e privado para a geração de emprego e renda. "Esse ano é o ano da colheita. Estamos aqui colhendo o desenvolvimento de Itajaí e de Navegantes. Colhendo o desenvolvimento de Santa Catarina", afirmou.

Localizado em uma área de 180 mil metros quadrados, o terminal da JBS conta com 1.030 metros de cais, quatro berços de atracação e uma profundidade de 14 metros, permitindo a operação de grandes embarcações. São 1.750 tomadas para contêineres refrigerados (reefers) e oito gates reversíveis. Os investimentos devem aproximar a operação com a capacidade atual de movimentação de até 558 mil TEUs/ano.

"Conseguimos, em um curto espaço de tempo, retomar o protagonismo de Itajaí como um terminal eficiente e competitivo. Estamos no processo de ramp up dos volumes e temos como prioridade entregar serviços de excelência aos nossos clientes", afirma Aristides Russi Junior, presidente da JBS Terminais.

Hoje, o terminal conta com sete linhas de navegação e oito escalas semanais. A partir de junho de 2025, a operação contará com novas rotas internacionais, como a GS1, que conectará a América do Sul ao Golfo do México. A rota vai otimizar a exportação de produtos como madeira, carne congelada, cerâmica e maquinários, e a importação de plásticos, borrachas e produtos químicos. A chegada da linha Mercosul Line CMA CGM em junho também reforça a conectividade do terminal.

A JBS Terminais atende mais de 1.700 clientes e gera cerca de R\$ 7 milhões em ISS para o município. A empresa conta com 334 colaboradores diretos e 350 Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs). A distribuição de cargas de outubro de 2024 a abril de 2025 incluiu 33% em importações dry e reefer, 24% em exportações dry, 17% em exportações reefer e 26% em cabotagem, transbordo e outras categorias.



O investimento de R\$ 90 milhões será realizado para modernizar as operações do terminal com a aquisição de dois guindastes móveis MHC modelo Konecranes Gottwald ESP.9. Os equipamentos têm capacidade para 125 toneladas e alcance de 20 rows. Além disso, a empresa está testando caminhões elétricos do tipo Terminal Tractor (TT), visando a eletrificação da frota para maior eficiência, segurança e redução de emissões.

A JBS Terminais também iniciou o processo de adensamento do complexo, assumindo a gestão unificada do porto público de Itajaí. Essa iniciativa visa gerar ganhos operacionais, eliminando gargalos, reduzindo o impacto urbano e agilizando o trânsito de cargas na região.

"Nossa experiência global, forjada em décadas de exportação para mais de 180 países com produtos JBS, e o conhecimento adquirido com operações logísticas de grande escala em empresas como a Braskarne, são diferenciais que aplicamos diariamente em Itajaí. Soma-se a essa expertise a operação logística da Eldorado Celulose, pertencente ao grupo J&F, controlador da JBS. Esse know-how nos permite oferecer um terminal não apenas eficiente, mas estratégico para o fluxo do comércio exterior brasileiro", explicou o executivo.

A atuação da JBS Terminais em Itajaí reflete a forte e consolidada presença da JBS em Santa Catarina, um estado estratégico para a Companhia. A JBS movimentou 2,47% do PIB catarinense, com um impacto de produção de R\$ 24,3 bilhões no Estado. Com presença em 22 cidades, a companhia emprega diretamente mais de 25 mil colaboradores, além de 2.700 famílias de produtores integrados. Além do terminal portuário, a Companhia opera 25 fábricas, 1 centro de inovação em biotecnologia, 4 granjas, 1 operação JBS Transportadora, 3 centros de distribuição e 5 incubatórios.

### **NÚMEROS DA OPERAÇÃO — JBS TERMINAIS (MAIO/2025)**

Início das operações: setembro de 2024

Área total: 180.000 m<sup>2</sup>

Capacidade anual: até 558.000 TEUs

Movimentado até abril/25: 143.230 TEUs

Tomadas reefers: 1.750

Gates reversíveis: 8

Clientes atendidos: 1.700

Linhas de navegação: 7

Escalas semanais: 8

Colaboradores diretos: 334

Trabalhadores avulsos: 350

ISS gerado: R\$ 7 milhões

Investimento inicial: R\$ 130 milhões

Investimentos anunciados: R\$ 25 milhões + US\$ 12 milhões em guindastes

### **Sobre a JBS**

A JBS é uma das maiores empresas de alimentos do mundo. Com uma plataforma diversificada por tipos de produtos (aves, suínos, bovinos e ovinos, além de plant-based), a Companhia conta com mais de 280 mil colaboradores, em unidades de produção e escritórios em países como Brasil, EUA, Canadá, Reino Unido, Austrália, China, entre outros. No Brasil, a JBS é uma das maiores empregadoras do país, com 158 mil colaboradores. No mundo todo, a JBS oferece um amplo portfólio de marcas reconhecidas pela excelência e inovação: Friboi, Seara, Swift, Pilgrim's Pride, Moy Park, Primo, Just Bare, entre muitas outras, que chegam todos os dias às mesas de consumidores em 180 países. A empresa investe em negócios correlacionados, como couros, biodiesel, colágeno, higiene pessoal e limpeza, envoltórios naturais, soluções em gestão de resíduos sólidos, reciclagem e transportes, com foco na economia circular. A JBS conduz suas operações priorizando a alta qualidade e a segurança dos alimentos e adota as melhores práticas de sustentabilidade e bem-estar animal em toda sua cadeia de valor, com o propósito de alimentar pessoas ao redor do mundo de maneira cada vez mais sustentável.

**Fonte: Portal Porto Gente**

**Data: 02/06/2025**



# BE NEWS

## BE NEWS – BRASIL EXPORT

### EDITORIAL – PIAUÍ E O HIDROGÊNIO VERDE

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

A notícia do início das obras para a instalação do parque industrial da Solatio na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Parnaíba, no Piauí, ecoa como um sinal promissor na jornada brasileira rumo à transição energética. O projeto, focado na produção de hidrogênio verde, reforça o potencial do País em se posicionar na vanguarda da produção de combustíveis sustentáveis, com impactos significativos para a descarbonização da economia global.

A iniciativa da Solatio, classificada como o maior projeto de hidrogênio verde do mundo, sublinha a ambição e a escala dos empreendimentos que podem florescer no Brasil. O apoio do Governo do Piauí, evidenciado pela presença do governador Rafael Fonteles no anúncio em Dubai, nos Emirados Árabes, reforça a importância da parceria entre o setor público e privado para o avanço de projetos dessa magnitude. O interesse manifestado por investidores árabes atesta o reconhecimento internacional do potencial do empreendimento e do Brasil no setor de energias limpas.

A primeira etapa das obras, com a limpeza de uma extensa área para a instalação da usina, marca a materialização de um projeto que, como mencionado pelo presidente da Solatio, Pedro Vaquer, evoluiu de um sonho à realidade. O cuidado com as normas ambientais e o acompanhamento especializado durante essa fase inicial demonstram uma preocupação com a sustentabilidade do empreendimento desde o seu nascedouro.

A capacidade projetada da usina, de gerar 3 GW por ano, e a estimativa de criação de milhares de empregos diretos e indiretos ressaltam os benefícios econômicos e sociais que projetos de hidrogênio verde podem trazer para as regiões onde são implementados. A destinação da produção principalmente para os mercados da Europa e da Ásia, com crescente demanda por combustíveis sustentáveis, posiciona o Piauí e o Brasil como importantes atores no cenário global da transição energética.

O alinhamento do projeto com a Missão 5 do programa Nova Indústria Brasil (NIB), voltada à bioeconomia, descarbonização e segurança energética, demonstra a sintonia da iniciativa com as diretrizes estratégicas do governo federal. A autorização para a instalação na ZPE e a obtenção da licença prévia ambiental são passos importantes que atestam o amadurecimento do projeto.

O hidrogênio verde, reconhecido como uma solução promissora para os desafios das mudanças climáticas, representa um vetor estratégico para a descarbonização de diversos setores da economia. Nesse contexto, torna-se fundamental que o poder público não apenas apoie, mas também lidere ações que fomentem a implantação de usinas de hidrogênio verde em todo o país. O caso do Piauí serve como um exemplo inspirador de como essa liderança e esse apoio podem catalisar investimentos e impulsionar a transição para uma matriz energética mais limpa e sustentável. O Brasil, com seu vasto potencial em energias renováveis, tem a oportunidade de se tornar um protagonista global na produção de hidrogênio verde, e o apoio governamental é crucial para pavimentar esse caminho.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/06/2025

## NACIONAL - HUB – CURTAS - PRESIDENTE DE FRENTE PARLAMENTAR PEDE AUDIÊNCIA SOBRE CONCESSÃO DO TECON SANTOS 10

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



### **PEDIDO À CVT**

A Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados estuda realizar uma audiência pública sobre a concessão do Tecon Santos 10, o STS10, megaterminal (para os padrões brasileiros) de contêineres e carga geral a ser instalado no Porto de Santos (SP). O pedido para a organização do debate partiu do presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), diante das restrições definidas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para o arrendamento da unidade. O órgão impôs que o leilão do empreendimento ocorra em duas fases e empresas que já atuam no setor de contêineres do cais santista só vão poder participar na segunda etapa, a ser realizada caso não haja interessados na primeira.

### **TEMOR**

Para Paulo Alexandre Barbosa, o modelo apresentado pela Antaq inibe a concorrência e pode resultar em uma ausência de propostas.

### **CONVIDADOS**

Caso a Comissão de Viação e Transportes aceite seu pedido para a realização de uma audiência, o deputado propõe a participação de lideranças empresariais e autoridades do Governo nesse debate. Ele defende que estejam presentes o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho; e o diretor-geral substituto da Antaq, Caio César Farias.

### **NOVO PRESIDENTE**

O prefeito de Recife (PE), João Campos, assumiu a presidência nacional do PSB nesse domingo, durante congresso realizado pelo partido em Brasília. Aos 31 anos, ele substituiu Carlos Siqueira com uma missão clara: preparar a legenda para as eleições do próximo ano e, em especial, garantir que o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, continue na chapa de reeleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

### **“ESTAMOS JUNTOS”**

A escolha de Campos foi comemorada por aliados políticos, entre eles, o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho (Republicanos). Em uma de suas redes sociais, o ministro postou que “a política é feita de soma e de diálogo, para transformar a vida das pessoas. Durante a minha trajetória, aprendi muito com o saudoso Eduardo Campos e fico feliz em acompanhar João nessa nova história. Estamos juntos, ao lado dessa gente boa, para trabalhar por nossa gente!”.

### **PARCERIA**

Eduardo Campos, pai de João, faleceu em 2014, quando disputava as eleições presidenciais como vice da então candidata Marina Silva, hoje, ministra do Meio Ambiente. Quando foi governador de Pernambuco, Campos tinha Costa Filho como seu secretário de Turismo.

### **EM 2026**

Nas eleições do próximo ano, Sílvio Costa Filho deve sair candidato ao Senado, disputando uma das vagas de Pernambuco e tendo o apoio de Campos, que estará concorrendo ao governo do estado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/06/2025

## **NACIONAL - AGROPECUÁRIA AVANÇA 12,2% E SUSTENTA CRESCIMENTO DO PIB NO TRIMESTRE**

dados do IBGE indicam que o setor teve o maior avanço entre todas as atividades econômicas no início deste ano

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



**De acordo com o relatório do IBGE, pela ótica da produção, além do avanço da agropecuária, os serviços apresentaram crescimento, embora mais modesto, de 0,3%**

A agropecuária brasileira registrou alta de 12,2% no primeiro trimestre de 2025 em relação ao último trimestre de 2024, segundo dados divulgados na última sexta-feira, dia 30, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O setor apresentou o maior crescimento entre as atividades econômicas e contribuiu diretamente para a expansão de 1,4% no Produto Interno Bruto (PIB) do país no mesmo período.

De acordo com o relatório, pela ótica da produção, além do avanço da agropecuária, os serviços apresentaram crescimento, embora mais modesto, de 0,3%.

“O agro foi o grande responsável por esse crescimento. É a força da economia brasileira puxada pela agropecuária. Fruto de um trabalho de investimento no Plano Safra recorde e ampliação das oportunidades comerciais”, afirmou o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro.

Na comparação com o mesmo período de 2024, o PIB brasileiro cresceu 2,9% no primeiro trimestre deste ano, enquanto a agropecuária teve avanço de 10,2%. Esse resultado foi impulsionado, principal mente, pelo bom desempenho de produtos agrícolas com safra relevante no início do ano e pela produtividade do setor.

Segundo o Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA), divulgado em maio pelo IBGE, entre os produtos que apresentaram safra no primeiro trimestre e crescimento na esmava anual de produção estão a soja (13,3%), o milho (11,8%), o arroz (12,2%) e o fumo (25,2%).

O PIB acumulado nos quatro trimestres encerrados em março de 2025 teve crescimento de 3,5% em relação aos quatro trimestres anteriores. Esse resultado reflete o avanço de 3,2% no Valor Adicionado a preços básicos e de 5,2% nos Impostos sobre Produtos Líquidos de Subsídios. Por setores, a agropecuária cresceu 1,8%, a indústria 3,1% e os serviços 3,3%.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 02/06/2025**

## **NACIONAL - BRASIL E FRANÇA PREPARAM NOVA DECLARAÇÃO CLIMÁTICA EM VISITA OFICIAL DE LULA**

Com foco na COP30 e parcerias estratégicas, o encontro com o presidente Emmanuel Macron promete resultar em cerca de 20 acordos bilaterais

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



**Luiz Inácio Lula da Silva visitará Toulon para encontro com o presidente Emmanuel Macron na Base da Marinha, tratando do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (ProSub)**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) fará uma visita de Estado à França de 4 a 9 deste mês, a primeira em 13 anos por um chefe de governo brasileiro. Um dos destaques será o anúncio de uma nova declaração climática conjunta com o presidente Emmanuel Macron.

"Há expectativa de adoção de uma nova declaração dos dois líderes sobre a mudança do clima considerando o engajamento dentro dos países nesse tema e a necessidade de maior mobilização internacional para a COP30 (Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas), sediada pelo Brasil. Também esperamos acordar a criação de um corredor marítimo descarbonizado com a França", afirmou o embaixador Flávio Goldman, do Ministério das Relações Exteriores.

Serão assinados cerca de 20 atos bilaterais em áreas como vacinas, segurança, educação e ciência, além de um anúncio de investimentos. Em 2024, a corrente comercial entre Brasil e França somou US\$ 9,1 bilhões, alta de 8% sobre 2023.

"Ativista acontece num momento muito positivo do relacionamento bilateral... Lula discutirá reforma da governança global, multilateralismo, combate ao extremismo e COP30", disse Goldman.

Lula chega oficialmente no dia 5, com cerimônia no Pátio de Honra dos Inválidos e reunião no Palácio do Eliseu com Macron, seguida de assinatura de acordos.

No dia 6, receberá o tulo de Doutor Honoris Causa da Universidade Paris 8 e visitará a exposição do Ano do Brasil na França, que terá atividades em mais de 50 cidades até setembro.

Também será homenageado na Academia Francesa — única honraria a chefes de Estado concedida antes a Dom Pedro II, em 1872 — e participará do Fórum Econômico Brasil-França.

Além disso, Lula vai ao evento que reconhece o Brasil como país livre da febre aftosa sem vacinação, se reunirá com a prefeita Anne Hidalgo e visitará Toulon para encontro com Macron na Base da Marinha, tratando do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (ProSub).

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 02/06/2025*

## REGIÃO NORDESTE - PIAUÍ INICIA OBRAS DE USINA QUE PRODUZIRÁ HIDROGÊNIO VERDE PARA EXPORTAÇÃO

Parque industrial da Solatio na ZPE de Parnaíba terá capacidade de gerar 3 GW e criar cerca de 3 mil empregos

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



***Rafael Fonteles anunciou em Dubai o início da primeira etapa das obras do parque industrial da Solatio na ZPE de Parnaíba; investidores árabes demonstraram interesse***

O governador do Piauí, Rafael Fonteles (PT), anunciou na sexta-feira (30), em Dubai, o início da primeira etapa das obras para a instalação do parque industrial da Solatio na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Parnaíba. O projeto prevê a implantação de uma usina para produção de hidrogênio verde no estado. As máquinas já estão

atuando na limpeza do terreno, etapa que deve durar entre seis e sete meses.

Durante o anúncio, Fonteles destacou o impacto da iniciativa. "É um grande projeto de transição energética, que impacta o mundo pela grandiosidade e pela descarbonização que ele vai proporcionar para o meio ambiente. E a ZPE de Parnaíba, o Piauí, o Nordeste, o Brasil sendo protagonista desse projeto, gerando trabalho, emprego e renda para o nosso povo", afirmou.

O presidente da Solatio, Pedro Vaquer, também participou do encontro e classificou a obra como o maior projeto de hidrogênio do mundo. "Hoje temos um momento simbólico para poder mostrar as



obras começando, com a limpeza do terreno lá dentro da ZPE de Parnaíba. É um momento histórico, porque o que começou como sonho, há dois anos, agora se torna realidade”, disse.

Investidores árabes demonstraram interesse no empreendimento, avaliando o potencial de crescimento e sucesso. “Fiquei muito feliz e estou ansioso para visitar a instalação para avançarmos, porque eu vi ali um grande potencial e tenho clientes que querem investir nesse projeto”, comentou H.E. Mohammad Khalifa Al Qamzi, representante dos investidores.

A primeira fase das obras envolve a limpeza de 154 hectares para a instalação da usina, que será destinada à produção de hidrogênio verde e amônia. As atividades seguem normas ambientais e contam com o acompanhamento de profissionais especializados, como engenheiros civis, agrônomos, biólogos e médico veterinário, com foco na segurança do trabalho e na preservação da fauna e da flora locais.

Segundo Pablo Aguiar, engenheiro da empresa contratada pela Solatio para a supressão vegetal da área, diversas medidas ambientais estão sendo adotadas. “Dentre as ações utilizadas, estão o uso de sons para afugentar animais, paralisação imediata em caso de identificação de ninhos ou tocas ativas, preservação total de espécies ameaçadas (como aroeira e amburana), registro de todos os animais resgatados, coleta de mudas e preparo de viveiros para o remanejo adequado da flora, além do isolamento da área para proteger a população de qualquer tipo de acidente”, explicou.

A usina terá capacidade para gerar 3 GW por ano e deve criar cerca de 3 mil empregos diretos e indiretos. A produção será destinada principalmente aos mercados da Europa e da Ásia, que apresentam demanda crescente por combustíveis sustentáveis. O projeto está alinhado à Missão 5 do programa Nova Indústria Brasil (NIB), voltada à bioeconomia, descarbonização e segurança energética.

A autorização para a instalação na ZPE foi assinada em março deste ano pelo vice-presidente e ministro da Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin. A empresa também já obteve a licença prévia da Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Semarh).

O hidrogênio verde é considerado uma das soluções mais promissoras para os desafios das mudanças climáticas, por ser produzido a partir de fontes renováveis e sem emissões de carbono. A substância pode ser armazenada e transportada em diferentes formas, como gás comprimido, líquido, amônia ou metano sintético.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 02/06/2025**

## **REGIÃO SUL - TERMINAL VANZIN AMPLIA ESTRUTURA E DEVE SUPERAR 1 MILHÃO DE TONELADAS ATÉ 2029**

Diretoria da Portos RS visitou o local em Rio Grande, que terá aumento gradual de capacidade, com geração de 300 novos empregos

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

A diretoria da Portos RS esteve na última semana no Terminal Vanzin, em Rio Grande, para acompanhar as obras de ampliação do Terminal 1. A visita faz parte de uma nova agenda de aproximação da autoridade portuária com o setor produtivo e marca o início de uma série de visitas técnicas a empreendimentos públicos e privados dos portos organizados do Rio Grande do Sul.

O presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, participou da visita ao lado dos diretores Sandro Oliveira (Relações Institucionais), Henrique Ilha (Meio Ambiente), Lucas Cardoso (Infraestrutura) e do gerente de Planejamento e Desenvolvimento, Fernando Esmá. Eles foram recebidos por Leonardo Vanzin, presidente da empresa, e Guilherme Schuch, gerente administrativo.

Em expansão, o Terminal Vanzin deve alcançar capacidade estática de 800 mil toneladas no segundo semestre de 2026, ante as 500 mil atuais. A previsão é que, com a implantação do Terminal Marítimo Vanzin (TMV), em 2029, o volume total chegue a 1,05 milhão de toneladas. As obras incluem três novos armazéns, 17 moegas rodoviárias e uma moega ferroviária com capacidade para descarregar cinco vagões simultaneamente. Até agora, nove moegas rodoviárias e a moega ferroviária já estão com a estrutura civil adiantada.

Segundo Leonardo Vanzin, dois novos armazéns devem entrar em operação no primeiro trimestre de 2026. “A estrutura que visitamos já está recebendo carga. As bases dos próximos armazéns estão prontas e agora avançamos para a montagem das paredes e coberturas, que são pré-moldadas”, explicou.

O projeto também prevê ampliar a capacidade de recebimento para 6 mil toneladas por hora via rodoviária e 500 toneladas por hora via ferroviária. A expedição poderá variar entre 2 mil e 3 mil toneladas por hora após a conclusão das obras. Atualmente, o terminal emprega cerca de 200 trabalhadores, número que deve chegar a 500 com a conclusão do TMV.

A empresa atua na movimentação de graneis agrícolas como arroz, soja, trigo, milho e canola, consolidando-se como um elo importante na cadeia logística de exportação no sul do país.

**Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT**

**Data: 02/06/2025**

## REGIÃO SUDESTE - DISPUTA SOBRE FAIXAS DE DOMÍNIO EM RODOVIAS DE SP CHEGA AO FIM COM ACORDO

Programa da PGE-SP media acordo entre Artesp e Telefônica, encerrando litígio judicial de 20 anos envolvendo vias concedidas no estado

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



***Pelo acordo entre as partes, a Telefônica se compromete a pagar pelo uso das faixas de domínio até o fim das concessões rodoviárias iniciadas antes de 22 de abril de 2015***

A Procuradoria Geral do Estado de São Paulo (PGE-SP) intermediou um acordo que põe fim a um conflito judicial de 20 anos envolvendo o uso remunerado das faixas de domínio das rodovias concedidas à iniciativa privada no

estado. O entendimento foi firmado entre a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), as concessionárias responsáveis pelas rodovias e a empresa Telefônica S.A., com homologação no Centro de Solução Consensual de Conflitos do Superior Tribunal de Justiça (Cejusc/STJ).

Este é o primeiro acordo com desfecho consensual homologado pelo Cejusc/STJ desde sua criação, em abril deste ano, e marca um avanço importante na adoção de métodos alternativos para resolver disputas envolvendo o poder público.

Pelo acordo, a Telefônica se compromete a pagar pelo uso das faixas de domínio até o fim das concessões rodoviárias iniciadas antes de 22 de abril de 2015, incluindo possíveis prorrogações decorrentes de ajustes econômicos. A empresa também reconheceu a necessidade de pagar pelas análises técnicas feitas pela Artesp em projetos de infraestrutura instalados nas rodovias.

Outro ponto importante do acordo foi a renúncia da Telefônica ao pedido judicial que questionava a legalidade dos termos exigidos pela Artesp para a instalação de sua rede nas rodovias.



A negociação foi conduzida no âmbito do ProSolve, programa da PGE-SP que busca incentivar a mediação e conciliação em processos judiciais envolvendo órgãos públicos estaduais. O programa é coordenado pela Subprocuradoria do Contencioso Geral da PGE-SP.

Os procuradores Amanda Modo, Leonardo Cocchieri Leite Chaves e Paulo Henrique Procópio Florencio participaram do caso.

### **Diálogo**

O governo de São Paulo informa que, recentemente, a PGE-SP lançou o ProSolve, voltado a litígios não tributários, com o objetivo de institucionalizar o diálogo como ferramenta para resolver conflitos. No mapeamento inicial, o programa identificou casos que envolvem ao menos R\$ 10 bilhões em disputas judiciais, muitas delas em tramitação há décadas, e que poderiam ser solucionadas de forma consensual.

“Ao institucionalizar a negociação como ferramenta estratégica, buscamos soluções mais eficientes e promovemos uma cultura jurídica orientada ao diálogo. Essa iniciativa é transformadora para o setor público e para a iniciativa privada, pois cria uma nova cultura de governança que evita prejuízos ao interesse público e paralisações de serviços que beneficiam a população”, afirmou o subprocurador do Contencioso Geral da PGE-SP, Bruno Megna.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 02/06/2025*

## **REGIÃO SUDESTE - MINISTRO ANUNCIA INÍCIO DAS OBRAS DE MODERNIZAÇÃO DO AEROPORTO DE AMERICANA**

Investimento de R\$ 16,3 milhões vai ampliar capacidade e melhorar infraestrutura do terminal no interior de SP

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

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assina nesta segunda-feira (2) a ordem de serviço para o início das obras de modernização do Aeroporto Municipal de Americana (SP). O investimento total no empreendimento será de R\$ 16,3 milhões, destinados à ampliação da capacidade e à qualificação da infraestrutura do terminal.

As obras incluem o alargamento da pista de pouso e decolagem de 18 para 23 metros, o reforço na capacidade do pavimento, a implantação de áreas de segurança (RESAs) nas cabeceiras, a restauração das pistas de taxiamento com a implantação de acostamentos, além da instalação de novo balizamento luminoso e sinalização horizontal e vertical. Também está prevista a implantação de um sistema visual indicador de rampa de aproximação (PAPI) em ambas as cabeceiras.

Com essas intervenções, o governo pretende impulsionar o transporte aéreo regional, atrair novos investimentos, gerar empregos e fortalecer a economia local.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT*

*Data: 02/06/2025*

## **REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO DEBATE INSTALAÇÃO DE CÂMERAS NOS TERMINAIS DO PORTO DE ITAGUAÍ**

Representantes da Autoridade Portuária discutiram o tema durante reunião com gestores da Vale e do Porto Sudeste

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



**Em fase de planejamento, o futuro Centro de Controle Operacional de Itaguaí pretende ampliar a visualização do acesso marítimo e reforçar o monitoramento do tráfego aquaviário**

Representantes da diretoria da PortosRio, responsável pela gestão dos portos do Rio de Janeiro, se reuniram na última semana com executivos da Vale, do Porto Sudeste, para discutir a

instalação de câmeras de alta tecnologia nos terminais do Porto de Itaguaí (RJ). O encontro também abordou outros temas relacionados à segurança das operações portuárias.

Em fase de planejamento, o futuro Centro de Controle Operacional (CCO) do Porto de Itaguaí pretende ampliar a visualização do acesso marítimo e reforçar o monitoramento do tráfego aquaviário, com o objetivo de tornar as operações mais seguras e eficientes.

Participaram da reunião o gestor de VTMS da PortosRio, Fagner Tayano; a gerente de Acesso Aquaviário do Porto de Itaguaí, Julia Crisóstomo; o Port Captain dos Portos Sul da Vale, Francisco Rozendo; o gerente de Operações Portuárias e Marítimas do Porto Sudeste, Robson Maia; e o analista master marítimo da mesma empresa, Jeferson Ferreira.

Após o encontro, o grupo visitou o CCO da Vale, em uma ação de benchmarking para conhecer boas práticas que podem ser aproveitadas na implantação do centro de controle do Porto de Itaguaí.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2025

## OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - SUPERE-SE! SEMPRE É POSSÍVEL DAR MAIS UM PASSO. SUA SAÚDE MENTAL AGRADECE



### HUDSON CARVALHO

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

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

“Levanta sacode a poeira, dá a volta por cima.”

Trecho de Volta Por Cima, de Paulo Vanzolini.

Sei que você já teve semanas difíceis. Espero que esta não seja uma delas, como foi a minha. Três funerais, de pessoas próximas, uma internação de familiar. Não farei uma apologia à tristeza ou à autopiedade. Você entenderá o meu propósito. Ao contrário, tendo chamado sua atenção, quero levá-lo a uma reflexão sobre superação.

Pensar, junto com você, como nos tornamos maiores do que os problemas que se (ou que nos) colocam sobre os ombros. Dificuldades são fatos da vida e, usando toda a extensão do termo, inclui a parte importantíssima, que são as carreiras.

***A necessidade de superar nossos próprios limites, óbvio, fica mais clara quando tanta coisa acontece em tão pouco tempo. Ainda bem, nem sempre é com tal coincidência que os problemas aparecem em nossas vidas. Na prática, o que mais frequentemente acontece é que a sucessão de situações difíceis intercala-se com suas respectivas***



***soluções, ou, quando não é possível resolver completamente, adaptar-se continuamente, até que a oportunidade da solução definitiva apareça. Como diz Mario Sergio Cortella: “Faça o teu melhor na condição que você tem, enquanto você não tem condições melhores para fazer melhor ainda!”.***

Acrescento dois pontos ao filósofo. Primeiro, não espere para começar a fazer. Além disso, compartilhe as dificuldades com quem se importa, de verdade, com você, com seu bem estar e com seu sucesso. Família e amigos próximos, como está acontecendo comigo neste momento, fazem toda a diferença. Mais uma? Não faça das Redes Sociais um muro de lamentações.

Quero voltar à questão das carreiras ilustrando com os casos de dois jovens profissionais a quem mentoro, enquanto vivo a “tal” semana. Um brilhante, bem preparado intelectual e psicologicamente, normalmente equilibrado, mas enfrentando período intenso de trabalho que o levou a um sério burnout. Procura todos os dias, literalmente, motivos para sair da cama. E sai. Encontra forças dentro de si, busca forças e ajuda no seu entorno. Me impressiona a sua capacidade de seguir trabalhando e vivendo, como se estivesse bem, plenamente. Fora do pequeno círculo de pessoas de suas relações, quase não se percebe o que vem passando.

O outro, também inteligente, dono de boas ideias, já ocupando posição de liderança, prefere centrar-se em si mesmo. Autossuficiente, ignora, olímpicamente, a clara necessidade de ser ajudado. Segue repetindo comportamentos ruins que desagregam a equipe ao seu redor, a qual, por sua vez, performa muito abaixo do que poderia, se tivesse uma liderança madura. Há um longo caminho a ser percorrido até o equilíbrio e depois o início do efetivo processo de melhora.

O que une esses dois casos? A necessidade que cada um tem de superar-se. De formas diferentes. Um deles precisa resolver sua incapacidade de dizer não e continuar colocando mais e mais carga em seus próprios ombros, enquanto o outro, a incapacidade de enxergar suas limitações.

Perceba que os dois estão em pontos absolutamente diferentes de sua caminhada para corrigir seus comportamentos, por uma razão primária: o autoconhecimento. Positivo para um, nem tanto para o outro.

Quando a pessoa tem consciência de suas limitações e disposição para trabalhar sobre elas, metade da questão está resolvida. Ao contrário, sem a percepção dos erros que comete e da extensão das consequências, o remédio tem que ser mais forte.

No segundo caso, mais trabalhoso, como já se viu, eu uso uma abordagem simples e clara, apresento fatos e dados que demonstrem o efeito das decisões ruins e seus desdobramentos. Ao mesmo tempo, proponho uma simulação que inclui imaginar o que aconteceria se a pessoa tivesse agido diferente. Na verdade, peço a ela que crie sua própria situação alternativa e imagine-se vivendo uma situação diferente e boa. Proponho também que avalie como e de que forma outras pessoas foram afetadas, na esperança de que essa consciência acelere o processo de reorganização mental que leva a melhora.

Você deve estar pensando: “É, mas tem gente que nunca vai conseguir enxergar seus próprios erros, mesmo mediante as mais sérias consequências”. Eu digo: há pessoas que só enxergam a necessidade de mudar comportamentos quando colocadas frente às tais “sérias consequências”. É uma pena.

As grandes mudanças que vi, em pessoas próximas ou profissionais os quais ajudei nessa transição, ocorreram depois dos fatos dessa magnitude, como a perda do emprego, de um ente querido ou da própria saúde. Não deixe a situação chegar a esse ponto. Não é inteligente, nem necessário.

Você deve ter percebido a quantidade de vezes que usei a palavra “consequência” neste texto. De propósito, foram cinco vezes. Quero deixá-la muito evidente. Cada passo, certo ou errado, carrega uma delas. Podemos senti-las de imediato ou após muito tempo, mas – boas ou ruins – elas sempre virão.

É o que eu quero que considere: o poder das consequências. E ... boa semana.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/06/2025

### OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - AMAZONAS: A FLORESTA COMO NÚCLEO

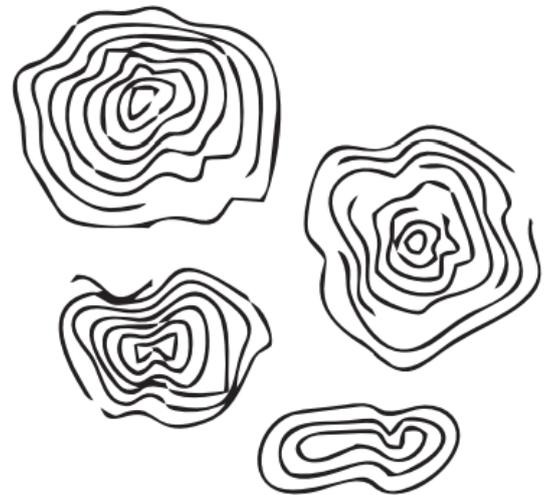


#### AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

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

O núcleo da vida do Amazonas é a sua floresta. Não há como renunciar a este dever histórico. Vez por outra entramos em conflito entre nós, mas a preservação deveria ser a centralidade das ações. Fora disso, não haverá paz. A grande questão é que, a despeito desta centralidade, a destruição invade as florestas, com uso dos recursos naturais para poucos e a degradação de vários ecossistemas, ao mesmo tempo em que amazônidas não conseguem fazer um uso mínimo do espaço e das riquezas potenciais. O dilema que vivemos é este meio termo entre nada fazer e tudo destruir.



O meio deste debate certamente não será exatamente no centro, pois em um ponto central, no longo prazo, teremos destruição. A questão é: como ter um convívio pacífico e construtivo? Como fazer, sem renunciar à liderança do território? Como aproveitar o recurso sem ser predador? Como construir infraestrutura, sem provocar destruições? Como morar em harmonia com a natureza? Como colher, sem buscar agricultura extensiva e industrial? Como manter os caboclos ou o capitalismo nacional, sem se internacionalizar? Como desenvolver o humano, sem destruir as comunidades tradicionais? Como usar as novas tecnologias, sem atropelar as tradições milenares?

Este é o maior desafio histórico do momento em que vivemos e dos próximos 50 anos. Enquanto a geopolítica global está em rearranjo, precisaremos encontrar-nos com as nossas vocações, entre o dilema da colônia destruidora para agradar um império ou a colônia quieta para agradar outro império. Encontrar o caminho da liderança de si mesmo, voltando para uma postura ativa internacional, é o nosso desafio, largando a mania de ser colônia de algum império extrativista. Não será com data-centers ou produzindo pescado para o mundo que faremos a transição para a modernidade. Não será sem fazer uso da floresta que transformaremos a pobreza sem felicidade ou harmonia em uma alegria saudável e harmônica com o verde.

Enquanto não pacificarmos entre nós, conosco, enfrentando a alteridade (o “eu” só se constitui ao encontrar o outro e as suas culturas), enquanto não equilibrarmos os dilemas entre o global e o local, nossa relação com o planeta e o capital, não teremos paz. O Amazonas, com a quase totalidade do ambiente preservado, poderia ser o centro desta discussão, com altivez. Impor o capital como a única saída pode ser um erro. Não usar o capital para a transformação pode ser também outro erro. Encontrar o caminho do meio, não tão ao centro é que é o desafio imposto. O absoluto centro do equilíbrio, onde não se faz nada, não funciona. Onde se destrói pelo grande capital, também não.

A oportunidade está posta, se a simplificação do marco legal não levar a destruição, mas é difícil acreditar nisso, pois a história aponta noutra direção. A questão que falta é: quando o Estado e o Governo Federal vão realizar o seu papel no Amazonas e na Amazônia? Por ora, seguimos a extrair

e destruir, ora devagar, ora rapidamente. Os freios e contrapesos são apenas para frear a locomotiva da destruição. Não temos ninguém apontando para governança, proteção e soberania. Até quando seguiremos na marcha de um debate entre a inação e a destruição desvairada?

**O MEIO DESTE DEBATE CERTAMENTE NÃO SERÁ EXATAMENTE NO CENTRO, POIS EM UM PONTO CENTRAL, NO ONGO PRAZO, TEREMOS DESTRUIÇÃO. A QUESTÃO É: COMO TER UM CONVÍVIO PACÍFICO E CONSTRUTIVO? COMO FAZER, SEM RENUNCIAR À LIDERANÇA DO TERRITÓRIO? COMO APROVEITAR O RECURSO SEM SER PREDADOR?**

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT  
Data: 02/06/2025



## BAHIA ECONÔMICA - BA

### SALVADOR RENOVA COMPROMISSO COM O PROGRAMA CIDADES SUSTENTÁVEIS E APRESENTA AVANÇOS NA ÁREA DURANTE ENCONTRO

Por João Paulo - 02/06/2025 13:00



Fotos: Betto Jr./ Secom PMS

Na Semana do Meio Ambiente, Salvador renovou, nesta segunda-feira (2), sua participação no Programa Cidades Sustentáveis (PCS), iniciativa que incorpora sustentabilidade urbana nos âmbitos social, ambiental, econômico, político e cultural junto ao planejamento municipal. O prefeito Bruno Reis assinou o documento durante a abertura do 1º Encontro para ODS da Região Metropolitana de Salvador, realizado no Arquivo Público (Comércio), e reforçou o compromisso da cidade com a agenda. “Desde minha primeira gestão, em janeiro de 2021, renovei o compromisso com o Pacto de Paris, que este ano completa 10 anos e cujo objetivo é reduzir a emissão dos gases que impactam no efeito estufa. Inclusive, há um projeto encaminhado por nós para a Câmara Municipal para neutralizar a emissão desses gases até 2049, quando Salvador completa 500 anos”, frisou Bruno Reis.

Também participaram a vice-prefeita e secretária municipal de Cultura e Turismo, Ana Paula Matos, e os secretários de Sustentabilidade, Resiliência e Bem-estar e Proteção Animal (Secis), Ivan Euler, e da Reparação (Semur), Isaura Genoveva, além do diretor-geral da Defesa Civil de Salvador (Codesal), Sosthenes Macedo. O chefe do Executivo municipal citou avanços que fizeram com que a capital baiana tomasse a dianteira para o desenvolvimento sustentável no estado e no país. As medidas envolveram, por exemplo, a implantação de novos parques, de dois espaços verdes inéditos, como o viveiro de restinga (Praia do Flamengo) e um Centro de Interpretação da Mata Atlântica (Bonfim), além da aquisição de ônibus elétricos para a mobilidade urbana.

“A gente sabe que o transporte público é o maior emissor de gases. Então, há uma série de medidas que adotamos e que precisamos adotar daqui para frente para evitarmos desastres, perdas de vidas e um mundo mais equilibrado, mais sustentável e, conseqüentemente, um mundo melhor para todos”, acrescentou o prefeito de Salvador. O 1º Encontro para ODS da Região Metropolitana de Salvador reuniu gestores públicos, organizações internacionais e instituições financeiras para tratarem, inclusive, sobre o novo ODS 18 – iniciativa voluntária criada pelo Brasil para combater o racismo estrutural e as desigualdades que afetam especificamente os povos indígenas e a população negra.

Iniciativa – Desenvolvido pelo Instituto Cidades Sustentáveis, o Programa Cidades Sustentáveis (PCS) é estruturado em 12 eixos temáticos que são alinhados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), das Nações Unidas. Na prática, o programa oferece ferramentas e metodologias de apoio à gestão pública e ao planejamento urbano integrado, além de mecanismos de controle social e estímulo à participação cidadã.

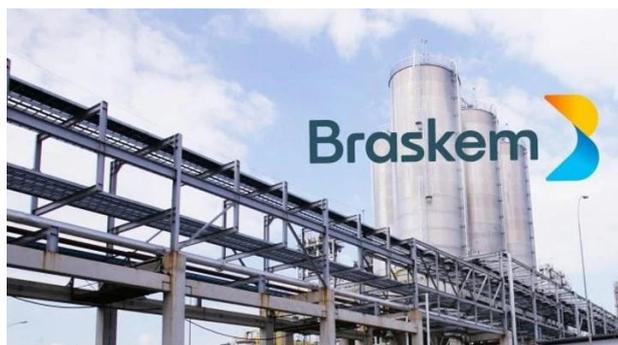
As ferramentas do PCS incluem um conjunto de 260 indicadores relacionados às diversas áreas da administração pública, um painel de monitoramento para o Plano de Metas e um software que permite a comparação de dados e informações entre as cidades. Segundo a coordenadora do PCS, Zuleica Goulart, o fato de a capital baiana se manter no programa coloca a cidade mais uma vez como protagonista da agenda sustentável. “Salvador é uma referência como capital, como uma cidade polo. A ideia é a gente criar uma rede na Região Metropolitana, tendo a capital com uma referência diante de uma agenda tão desafiadora, mas que faz parte do dia a dia da gestão pública municipal”, disse.

**Fonte: Bahia Econômica**

**Data: 02/06/2025**

## AGÊNCIAS DE RISCO REBAIXAM A NOTA DA BRASKEM. TANURE NÃO REVELA ONDE VAI TIRAR OS BILHÕES PARA COMPRAR A PETROQUÍMICA

**Redação - 01/06/2025 17:33 - Atualizado 02/06/2025**



Em suas conversas nos últimos dias com os bancos credores da Braskem, Nelson Tanure deixou uma interrogação no ar: de onde vai tirar os bilhões necessários para a compra da maior (e mais endividada) empresa petroquímica da América Latina? Ele revela apenas que tem um suporte financeiro, mas sem revelar de quem.

A oferta de Tanure ocorre num momento delicado para a Braskem. A Fitch e a S&P recém-rebaixaram as notas de risco da empresa. Seu endividamento e alavancagem estão em níveis recordes: 11 vezes o EBITDA da Braskem. Com informações do

colunista Lauro Jardim.

**Fonte: Bahia Econômica**

**Data: 02/06/2025**



## JORNAL O GLOBO – RJ

### UE AMEAÇA RETALIAR EUA SE TARIFA SOBRE O AÇO SUBIR, COMO ANUNCIADO POR TRUMP

Bloco europeu se prepara para nova rodada de negociações comerciais com os EUA

**Por Bloomberg — Bruxelas**

A União Europeia está se preparando para mais uma rodada de negociações comerciais com os Estados Unidos e alertou que pode acelerar medidas retaliatórias caso o presidente Donald Trump cumpra suas ameaças tarifárias, a mais recente das quais inclui uma tarifa de 50% sobre as importações de aço e alumínio.



***UE tenta acelerar as negociações com os EUA antes de 9 de julho, quando Trump afirmou que imporá tarifas de 50% sobre praticamente todas as importações do bloco — Foto: Bloomberg***

A Comissão Europeia, que lida com assuntos comerciais em nome da UE, disse nesta segunda-feira que “lamenta fortemente” o aumento das tarifas — que subiram dos 25% originalmente planejados para 50% — e afirmou que a medida está minando os esforços para encontrar uma solução para o conflito comercial.

O chefe de comércio da UE, Maros Sefcovic, se reunirá com o representante comercial dos EUA, Jamieson Greer, nesta quarta-feira, em Paris, e uma equipe da Comissão está a caminho de Washington para dar continuidade às conversas técnicas, disse o porta-voz da Comissão, Olof Gill, a repórteres em Bruxelas nesta segunda-feira.

— Se nenhuma solução mutuamente aceitável for alcançada, tanto as medidas de retaliação já existentes quanto possíveis medidas adicionais da UE entrarão automaticamente em vigor em 14 de julho ou antes, caso as circunstâncias assim exijam — afirmou Gill. —A Comissão sempre deixou claro que está pronta para agir em defesa dos interesses da UE, protegendo nossos trabalhadores, consumidores e a indústria.

A UE está tentando acelerar as negociações com os EUA antes do prazo final de 9 de julho, quando Trump afirmou que imporá tarifas de 50% sobre praticamente todas as importações do bloco. Ele tem criticado o bloco por ser injusto no comércio e pediu à UE que reduza seu superávit comercial de bens e diminua barreiras tarifárias e não tarifárias, como o imposto sobre valor agregado (IVA).

Anteriormente, Trump concordou em adiar a implementação das tarifas sobre metais, bem como sobre carros e autopeças, na tentativa de permitir que as negociações resultem em um acordo comercial mais amplo. A UE também concordou em adiar suas próprias medidas de retaliação.

A UE já aprovou tarifas sobre € 21 bilhões (US\$ 24 bilhões) em produtos dos EUA em resposta às tarifas sobre metais impostas por Trump, que podem ser implementadas rapidamente. Essas tarifas miram estados americanos politicamente sensíveis e incluem produtos como soja da Louisiana — estado natal do presidente da Câmara dos Representantes, Mike Johnson — além de produtos agrícolas, aves e motocicletas.

O bloco também está preparando uma lista adicional de tarifas sobre € 95 bilhões (US\$ 107,7 bilhões) em produtos americanos. Essas medidas, que são uma resposta às tarifas “recíprocas” e às taxas sobre automóveis de Trump, visariam bens industriais, incluindo aeronaves da Boeing, carros fabricados nos EUA e bourbon.

— No caso de nossas negociações não resultarem em um desfecho equilibrado, a UE está preparada para impor contramedidas, inclusive em resposta a este mais recente aumento tarifário — disse Gill.

Apesar de alertar sobre novas tarifas, o bloco afirmou que sua prioridade é abrir espaço para as negociações e que a redução de tarifas continua sendo o objetivo de longo prazo.

A estratégia de negociação da Comissão se concentra em setores críticos — como semicondutores e produtos farmacêuticos — além de barreiras tarifárias e não tarifárias, informou a Bloomberg anteriormente. A Comissão também vai vincular sua abordagem para enfrentar barreiras regulatórias aos seus planos de simplificar regras.

As indústrias nas quais Sefcovic vai focar já foram atingidas por tarifas dos EUA ou estão na mira para futuras taxações. A UE propôs aprofundar a cooperação com os EUA nesses setores como

parte de uma proposta anterior compartilhada com os americanos na semana passada, informou a Bloomberg.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 02/06/2025*

### INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA JÁ ATRASAM POR CAUSA DE JURO ALTO, DIZ DIRETORA DO BNDES

Aprovações de novos financiamentos para setores de energia, saneamento e logística poderão não passar de R\$ 80 bilhões este ano, segundo Luciana Costa

*Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro*



*Sede do BNDES, no Centro do Rio — Foto: Leo Martins/Agencia O Globo*

O ciclo de alta da taxa básica de juros (a Selic, que atingiu 14,75% ao ano, após sucessivas altas desde setembro) está atrasando alguns investimentos em infraestrutura e, por isso, o total de aprovações de novas operações do BNDES para o setor poderá não passar de R\$ 80 bilhões este ano, disse nesta segunda-feira Luciana Costa, diretora de Infraestrutura e Mudança Climática do banco de fomento.

— Rodovias estão muito fortes (nas aprovações). Também temos projetos de saneamento e energia, mas não sei se dá para mais de R\$ 80 bilhões — afirmou Luciana, após participar de um evento de debates sobre transição energética, promovido pelo Fórum Econômico Mundial e pelo Ministério de Minas e Energia (MME), no Rio.



*Luciana Costa, diretora do BNDES, diz que os projetos que podem adiar investimentos estão fazendo isso — Foto: Gabriel de Paiva/20-3-2024*

Segundo a diretora, os juros elevados são o principal motivo para não ter certeza se dá para aprovar mais de R\$ 80 bilhões em financiamentos para a infraestrutura este ano:

— Alguns projetos, se podem atrasar um pouquinho o capex (os investimentos para a construção ou ampliação de ativos), vão atrasar.

Nesse quadro, o BNDES tem lançado mão de novos instrumentos, que oferecem flexibilidade aos financiamentos, para mitigar os efeitos dos juros mais altos, disse a executiva.

Luciana citou a aquisição de títulos de dívida — as debêntures de infraestrutura, incentivadas por isenção de Imposto de Renda — das empresas que apoia, inclusive com ofertas “em fases”, como forma de dar segurança aos operadores de concessões de que poderão se beneficiar de condições melhores caso os juros baixem no futuro.

### Brasil está estável para investir, em contraste com os EUA

Mitigar o cenário de juros elevados é importante, segundo a diretora, porque o momento está positivo para o Brasil atrair investimentos estrangeiros em infraestrutura:

— Os investidores internacionais estão olhando o Brasil para investir

Mesmo com seus problemas, a regulação, a segurança jurídica e o mercado brasileiros são relativamente estáveis, na comparação com outros países. E essa comparação melhorou recentemente, já que esses itens parecem ter piorado nos EUA.

— O Brasil conseguiu construir ao longo dos anos arcabouços regulatórios sólidos. Também é um lugar onde existe a percepção de que se respeita o Estado de direito. Nos Estados Unidos, o Trump está dando canetada toda hora — completou Luciana.

### **Secretário do MME defende reforma do setor elétrico**

Durante o evento, o secretário de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do MME, Pietro Mendes, aproveitou seu discurso de abertura para defender a reforma do setor elétrico, proposta pelo governo em uma medida provisória editada há duas semanas.

— Estamos chamando a reforma de Luz do Povo, porque vai garantir a 60 milhões de brasileiros mais segurança energética ainda — afirmou Mendes, que representou o ministro Alexandre Silveira.  
— Famílias com renda até meio salário mínimo por pessoa e que consomem até 80 kW/h por mês podem ter a sua conta zerada. Tudo isso com a ideia de aumentar a inclusão energética.

O secretário lembrou ainda que a reforma permitirá a abertura do mercado livre a consumidores de baixa tensão, como famílias e pequenos negócios. E demonstrou convicção de que isso levará a preços mais baixos.

Antonio Scala, presidente para o Brasil da italiana Enel, dona da concessão da distribuição de eletricidade em cidades como São Paulo e Niterói, elogiou a medida, ressaltando que ainda é preciso ver como ficará o formato final da reforma, após a conversão da MP em lei, no Congresso.

— Acho que é bastante importante o que a MP aponta. Vivemos na Europa a experiência da liberalização do mercado já 20 anos atrás. Leva seu tempo para chegar e ter um sistema equilibrado. É algo muito técnico, difícil para fazer de forma perfeita, mas o esforço feito por parte do governo federal e do MME é algo que pode chegar a ótimos resultados para o país — afirmou Scala, que também participou do evento no Rio.

Após os problemas com apagões recorrentes na área da concessão de São Paulo, Scala ressaltou que a companhia italiana elevou os investimentos no Brasil e já vem colhendo melhores resultados na prestação dos serviços.

*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/06/2025*

## **LIMITAÇÃO ÀS VENDAS DE TERRAS RARAS PELA CHINA JÁ AFETA OS EUA, DE MONTADORAS A FÁBRICAS DE ROBÔS**

Executivos alertam que a produção de carros elétricos em algumas regiões pode ser reduzida nos próximos dias

*Por The New York Times — Pequim*



**Montadoras de carros elétricos já são afetadas por restrições chinesas a exportações de terras raras — Foto: DAVID HECKER / AFP**

Há duas décadas, fábricas no estado de Indiana, nos Estados Unidos, que transformavam metais de terras raras em ímãs transferiram sua produção para a China — justamente quando a demanda por esses ímãs começava a disparar, sendo utilizados em tudo, de carros e semicondutores a jatos de combate e robôs.

Agora, os Estados Unidos estão enfrentando as consequências de ter perdido essa cadeia de suprimentos. Em abril, o governo chinês interrompeu abruptamente as exportações de ímãs de terras raras para qualquer país, como parte de sua guerra comercial com os EUA.

As autoridades americanas esperavam que a China aliviasse suas restrições aos ímãs como parte da trégua comercial que os dois países firmaram em 12 de maio, em Genebra. No entanto, na sexta-feira, o presidente Donald Trump sugeriu que a China continuava restringindo o acesso.

Agora, empresas americanas e europeias estão ficando sem esses ímãs.

As montadoras americanas são as mais afetadas, com executivos alertando que a produção em fábricas no Meio-Oeste e no Sul dos EUA poderá ser reduzida nos próximos dias e semanas.

As montadoras precisam dos ímãs para os motores elétricos que acionam os freios, a direção e os injetores de combustível. Os motores de um único banco de carro de luxo, por exemplo, usam até 12 ímãs.

Robôs industriais também dependem de ímãs de terras raras.

— Esse é o calcanhar de Aquiles dos Estados Unidos, e do mundo, que a China explora continuamente — disse Nazak Nikakhtar, que foi secretária assistente de comércio responsável pelos controles de exportação durante o primeiro mandato de Trump.

O governo chinês tem falado pouco ultimamente sobre suas restrições à exportação de terras raras. Kevin Hassett, diretor do Conselho Econômico Nacional da Casa Branca, disse no programa “This Week”, da ABC, neste domingo, que Trump e o líder chinês Xi Jinping poderiam conversar sobre comércio já nesta semana, embora nenhuma data tenha sido definida.

Após a China suspender todas as exportações, informou que os envios futuros exigiriam licenças de exportação separadas. Desde então, o Ministério do Comércio da China tem enfrentado dificuldades para emitir essas licenças. Concedeu algumas a empresas europeias em meados de abril e mais algumas para empresas americanas na semana passada, mas os estoques globais estão se esgotando rapidamente.

— Algumas aprovações estão sendo concedidas, mas estão longe de serem suficientes para evitar paralisações iminentes na produção — disse Jens Eskelund, presidente da Câmara de Comércio da União Europeia na China. — Ainda estamos enfrentando uma grande interrupção nas cadeias de suprimento.



### ***China tem papel dominante na mineração e refinamento de terras raras — Foto: Bloomberg***

Para piorar a situação, alguns fabricantes chineses de ímãs de terras raras pararam de produzir enquanto aguardam permissão para retomar as exportações. A lacuna de várias semanas na produção de ímãs está se propagando pelas cadeias de suprimento e pode em breve atingir os fabricantes.

— A China poderia paralisar as montadoras de automóveis dos Estados Unidos — disse Michael Dunne, consultor automotivo especializado na China.

A China produz 90% das cerca de 200 mil toneladas anuais de ímãs de terras raras de alto desempenho do mundo. Empresas japonesas produzem a maior parte do restante no Japão e no Vietnã, principalmente para fabricantes japoneses.

Já os Estados Unidos praticamente não produzem nada, embora pequenas fábricas comecem a operar em plena capacidade ainda este ano na Carolina do Sul e no Texas. Uma sucessão de governos tentou reativar a indústria desde que a China chamou atenção para sua dominância ao impor um embargo de dois meses sobre o envio de terras raras ao Japão durante uma disputa territorial em 2010.

Mas pouco foi feito por causa de uma realidade difícil: fabricar ímãs de terras raras exige investimentos consideráveis em todas as etapas da produção. No entanto, as vendas e os lucros são muito baixos.

As vendas globais de terras raras extraídas somam apenas US\$ 5 bilhões por ano — um valor ínfimo quando comparado a indústrias como a de mineração de cobre ou de minério de ferro, que movimentam US\$ 300 bilhões cada uma.

### **Vantagem competitiva**

A China tem uma vantagem competitiva formidável. A indústria estatal quase não tem custos de conformidade ambiental em suas minas e conta com um orçamento governamental praticamente ilimitado para construir grandes refinarias de processamento e fábricas de ímãs.



***Centro de processamento de terras raras em Longnan, China, em 11 de abril de 2025 — Foto: Keith Bradsher/The New York Times***

O processamento de terras raras é tecnicamente complexo, mas a China desenvolveu novos métodos. Programas de química voltados para terras raras são oferecidos em 39 universidades do país, enquanto os Estados Unidos não têm programas similares.

Segunda maior economia do mundo, a nação asiática refina mais de 99% da oferta mundial das chamadas terras raras pesadas, que são as menos comuns. As terras raras pesadas são essenciais para a fabricação de ímãs capazes de resistir às altas temperaturas e campos elétricos encontrados em carros, semicondutores e muitas outras tecnologias.

A única mina de terras raras dos Estados Unidos, localizada em Mountain Pass, na Califórnia, parou de operar em 1998, após o vazamento de traços de metais pesados e material levemente radioativo de um oleoduto no deserto. Empresas chinesas tentaram três vezes, sem sucesso, comprar a mina desativada antes que ela fosse adquirida por investidores americanos em 2008.

Um programa de investimento de US\$ 1 bilhão apoiado pelo Pentágono foi lançado em 2010 para melhorar a conformidade ambiental e expandir a mina e sua refinaria adjacente. Mas o complexo, de alto custo, não conseguiu competir quando reabriu brevemente em 2014, fechando novamente no ano seguinte.

A MP Materials, um grupo de investidores de Chicago que incluía uma empresa parceira minoritária parcialmente controlada pelo governo chinês, comprou a mina em 2017. Ela foi reaberta no ano seguinte, mas o minério extraído era enviado para a China, onde era feita a difícil separação dos diversos tipos de terras raras.

Somente nos últimos meses a mina passou a conseguir separar quimicamente as terras raras em mais da metade de sua produção. No entanto, isso gera prejuízo, pois o processamento na China é muito mais barato. A MP Materials construiu uma nova fábrica no Texas para transformar as terras raras separadas em ímãs.

Um gargalo considerável está na transformação das terras raras separadas em lingotes metálicos quimicamente puros, que podem ser utilizados nos fornos das máquinas de fabricação de ímãs. Uma

startup da Nova Inglaterra, a Phoenix Tailings, está tentando resolver essa limitação, mas sua pequena escala evidencia o desafio.

A Phoenix Tailings assumiu grande parte da equipe e dos equipamentos da Infinium, uma startup que havia tentado fazer a mesma coisa. A Infinium ficou sem recursos em 2020, quando os formuladores de políticas dos Estados Unidos estavam mais focados na pandemia de COVID-19 do que nas terras raras.

Com os minerais de terras raras chineses difíceis de obter, a Phoenix produz o metal a partir de rejeitos de mina — material remanescente que já foi processado uma vez para a remoção de outro elemento, como o ferro.

A Phoenix Tailings possui quatro máquinas, cada uma do tamanho de uma pequena casa, em sua fábrica em Burlington, Massachusetts. Cada máquina produz um lingote de três quilos a cada três horas, funcionando 24 horas por dia. A capacidade total da operação é de 40 toneladas por ano, segundo Nick Myers, CEO da Phoenix. Ele não revelou o nome do comprador, mas disse que se trata de uma montadora.

A Phoenix está instalando equipamentos em uma unidade maior em Exeter, New Hampshire, para produzir metal a uma taxa de 200 toneladas por ano — ainda um volume pequeno comparado às fábricas chinesas, que produzem mais do que isso em um único mês.

Thomas Villalón Jr., diretor técnico da Phoenix, disse que aumentar rapidamente a produção é essencial durante uma guerra comercial: — É uma corrida neste momento.

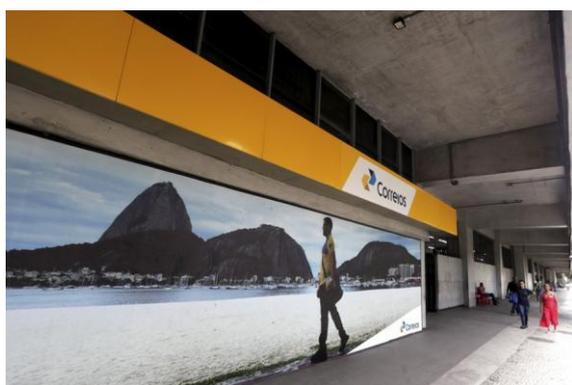
*Fonte: O Globo - RJ*

*Data: 02/06/2025*

## PREJUÍZO DOS CORREIOS DOBRA, EMPRESA ATRASA PAGAMENTOS E FUNCIONÁRIOS SE QUEIXAM: 'FALTA DUREX E PAPELÃO'

Com receita em queda, perdas crescentes e forte concorrência com o mercado de entregas, estatal se converteu em um foco de tensão no governo

*Por Geralda Doca — Brasília*



**Com pior resultado para o primeiro trimestre desde 2017, Correios têm sido dor de cabeça para o governo — Foto: Marcelo Theobald / Agência O GLOBO**

A crise financeira dos Correios alcançou novo patamar. A estatal registrou prejuízo de R\$ 1,72 bilhão no primeiro trimestre, o que significa mais do que o dobro das perdas apuradas em janeiro a março do ano passado (R\$ 801 milhões). A divulgação do balanço não detalha causas do desempenho, mas os números da empresa mostram que ela teve o pior resultado para

um primeiro trimestre desde 2017.

Os últimos anos foram marcados por perdas (e problemas) em série e desde 2022 os Correios fecham as contas no vermelho. A estatal é chefiada por Fabiano Silva dos Santos, ligado ao Prerrogativas, grupo de advogados simpáticos ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

A estatal se converteu em um foco de tensão no governo, diante da combinação de receita em queda, prejuízos crescentes e forte concorrência no mercado de entregas. As estatísticas do balanço se traduzem em uma operação no dia a dia na qual funcionários e terceirizados relatam atrasos em pagamentos de fornecedores, problemas na manutenção de agências e falta de material de trabalho em algumas localidades.

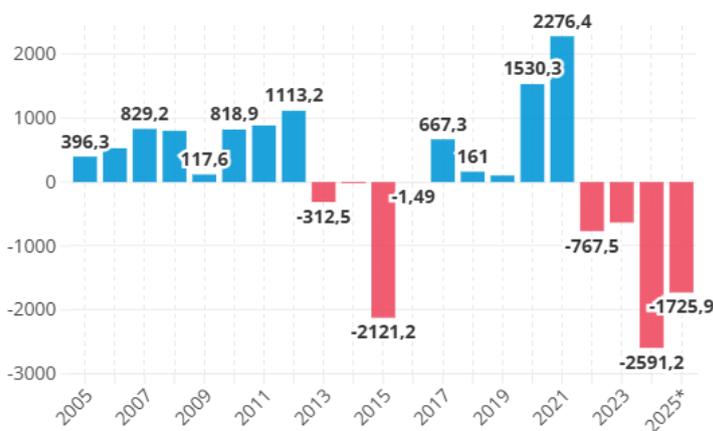
A empresa disse, em nota, que tem adotado ações para garantir o equilíbrio financeiro e assegurar a manutenção da qualidade dos serviços.

Nos resultados do primeiro trimestre, a empresa diz que “a continuidade operacional dos Correios está assegurada para o ano de 2025”. Em outro trecho, reforça que “a natureza estatal da empresa e a proteção legal, que impede sua descontinuidade, reforça a sua estabilidade operacional, garantindo a continuidade das atividades mesmo diante de desafios econômicos”.

### Na mira do TCU

#### Estatal já acumula três anos de perdas

Nos últimos anos, os Correios têm oscilado entre lucro e prejuízo  
Resultado consolidado do ano (em R\$ milhões)



Fonte: Correios • \*No primeiro trimestre

O quadro contábil pode ser ainda mais negativo. A área técnica do Tribunal de Contas da União (TCU) aponta que a estatal usou mecanismo em desacordo com normas técnicas que levou à redução do prejuízo da estatal, em 2023. Relatório sigiloso da área técnica da Corte, ao qual O GLOBO teve acesso, aponta irregularidade ao efetuar a baixa de uma despesa de R\$ 1,032 bilhão.

A cifra estava provisionada (reservada) no balanço para fazer frente ao pagamento de adicional de periculosidade para os funcionários da estatal em atividades externas. O pagamento é questionado na Justiça, e a direção da estatal transformou a dívida em um valor simbólico de R\$ 18, em referência às 18 ações coletivas sobre o tema.

A decisão foi tomada com base em uma liminar, portanto, antes do desfecho do processo. Com isso, o prejuízo dos Correios em 2023 ficou em R\$ 663,5 milhões. Se o valor total da dívida fosse provisionado, o resultado seria negativo em R\$ 1,6 bilhão. No relatório, que ainda é preliminar e precisa passar pelo plenário do TCU, auditores propõem que a empresa refaça a contabilidade em um prazo de 90 dias.

Correios: estatal aumenta gastos com dirigentes em meio a sequência de resultados negativos  
A auditoria transcorreu no segundo semestre de 2024, mas as explicações da empresa foram consideradas insuficientes pela equipe técnica.

“Verificou-se que a reversão (da previsão no balanço) foi realizada em desconformidade com normas contábeis e com as diretrizes previstas na cartilha interna de contingências da própria empresa”, diz parecer técnico do TCU.

Em nota, a empresa afirma que o balanço está “em conformidade com as normas contábeis aplicáveis ao setor público e com respaldo jurídico”, que “não há qualquer irregularidade no procedimento adotado” e que acompanha “com tranquilidade” a análise do TCU.

### Anac suspende voos



Em outra frente, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) determinou a suspensão de voos dos Correios a partir de quarta-feira por questões relacionadas ao transporte de produtos perigosos. Os serviços são prestados por terceiros.

A companhia e a agência estão em conversas para evitar a parada e está prevista uma reunião amanhã. Em nota, os Correios afirmaram que estão “comprometidos com o cumprimento integral da legislação vigente” e que o problema decorre “de práticas herdadas de gestões anteriores”.

O presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos de São Paulo (Sintect-SP), Elias Divisa, afirma que as reclamações sobre falta de material nas agências são generalizadas:

— Recebo direto reclamações dos trabalhadores, faltando manga (papelão), durex e até envelope nos caixas para Sedex. Faltam empilhadeiras nos centros de distribuição de cargas.

Neste ano, parte das empresas transportadoras terceirizadas já fez paralisação e alegou falta de pagamento. A situação foi regularizada, mas o problema resultou em acúmulo de cargas nos centros de distribuição.

A empresa afirma que está adotando medidas de otimização de custos, como parte de um plano de sustentabilidade e eficiência operacional. “O pagamento aos fornecedores tem sido feito de forma gradual. A empresa também está realizando a revisão de contratos”, diz o texto.

“A estatal está adotando uma série de ações corretivas e contingenciais para garantir a regularização dos prazos e minimizar impactos nas entregas. Além disso, a empresa está ampliando sua capacidade de distribuição, com operações extras aos fins de semana, e monitoramento diário e dedicado da evolução das entregas”, disse, em nota.

### **Dívida com o Postalís**

As medidas contemplam o encerramento de unidades instaladas em imóveis alugados e localizadas em áreas onde há sobreposição de cobertura por outras agências próximas. “Essa reestruturação é realizada com base em critérios técnicos e operacionais, e não implicará prejuízo à população nem impactará as metas de universalização postal”, garante a estatal.

No Rio, segundo o presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (Sintect-RJ), Marcos Sant'Aguida, foram fechadas 17 unidades, sendo a maioria em locais cedidos pelas prefeituras, sem custo com aluguel.

INSS: devoluções de descontos indevidos começam em julho; valor médio cobrado foi de R\$ 48, diz presidente do instituto

Em outra frente, a empresa está devendo duas mensalidades ao fundo de previdência complementar de seus funcionários, o Postalís, no valor total de R\$ 274 milhões. O atraso se refere à parte patronal.

O atraso gerou receio entre os trabalhadores, o que obrigou o Postalís a divulgar nota na qual afirma estar “em contato direto e constante com os Correios para tratar do atraso no repasse de contribuições da patrocinadora aos planos de previdência complementar”. A empresa não comentou.

Apesar de os Correios terem anunciado um Plano de Demissão Voluntária (PDV), faltam carteiros, relatam funcionários. Na cidade de Caraá (RS), de oito mil habitantes, existe agência, mas não há quem faça entregas. As pessoas buscam cartas e encomendas na agência, disse o funcionário Carlos Alberto Duarte, do movimento Ativismo Sindical Trabalhadores dos Correios do Rio Grande do Sul.



Sobre a falta de carteiros, a empresa informou que a “convocação dos candidatos aprovados em concurso público será realizada de acordo com a necessidade da empresa e a ordem de classificação”.

No governo de Jair Bolsonaro, a empresa foi incluída no Plano Nacional de Desestatização (PND), mas a proposta não avançou no Congresso. Ao assumir, Lula retirou os Correios do programa.

Ao todo, são 83 mil funcionários e dez mil agências. A empresa anunciou adiamento de férias, retorno ao expediente presencial e plano de demissão voluntária. A meta é reduzir o quadro de pessoal para 80 mil e economizar R\$ 1,5 bilhão com ajustes nas áreas administrativa e operacionais.

A Federação Nacional dos Trabalhadores de Empresas em Correios e Telégrafos (Fentect), que reúne 30 sindicatos, recorreu e obteve liminar contra a suspensão das férias agendadas para este ano.

### ‘Taxação das blusinhas’

Segundo a empresa, apenas 15% das agências são superavitárias. A estatal cita ainda investimentos de R\$ 830 milhões ao longo de 2024 e R\$ 1,6 bilhão desde 2023, ano em que a nova gestão assumiu.

Outro argumento dos Correios para a crise é a perda no faturamento com a “taxação das blusinhas”, tributação de compras internacionais abaixo de US\$ 50 de plataformas como as asiáticas, em 2024.

Os Correios eram remunerados por essas empresas porque havia, na prática, isenção para compras em valores mais baixos. Com a tributação, é mais vantajoso para elas contratar transportadoras ou montar estrutura própria.

Mas para Márcio Holland, professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV), essas explicações não bastam:

— Dinheiro não dá em árvore. A Lei das Estatais é muito clara: empresa pública precisa cumprir função social, mas ser economicamente sustentável.

*Fonte: O Globo - RJ*  
*Data: 02/06/2025*

## O ESTADO DE S. PAULO

### O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

#### SIMPLIFICAÇÃO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL É NECESSÁRIA, MAS PL TRAZ RISCOS, DIZ SETOR PRIVADO

Coalizão Brasil, que une 482 representantes do setor privado, de ONGs e da academia, afirma que texto pode levar a aumento de judicialização, perda de investimentos e consequências ambientais negativas

**Por Luciana Dyniewicz**

Uma simplificação do processo de licenciamento ambiental é necessária. Mas, da forma como o PL 2.159/21 – que institui a Lei Geral do Licenciamento Ambiental – vem tramitando, há riscos de aumento de judicialização, perda de investimentos e consequências ambientais e sociais negativas.

Essa é a visão de grande parte do empresariado brasileiro. “No setor privado, o projeto tem um apoio grande. A visão é de que é preciso dar celeridade e desburocratizar. Agora, tem pontos que precisam de maior debate com a sociedade”, diz Fernando Sampaio, cofacilitador da Coalizão Brasil Clima, Florestas e Agricultura e diretor de sustentabilidade da Abiec (Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carnes).

“Uma das críticas principais que fazemos é em relação ao processo de tramitação. O projeto existe há anos, mas, em poucos dias, foram feitas alterações no texto sem a gente nem saber do que as emendas tratam”, acrescenta Sampaio. A Coalizão Brasil reúne 482 representantes dos setores privado e financeiro, da academia e da sociedade civil. Entre esses representantes estão companhias como Bayer, JBS, BASF, Unilever, Suzano, Bradesco, Itaú e Marfrig, entre outras, além de associações empresariais e ONGs.



**Uma das principais críticas é o fato de o PL não definir objetivamente os critérios de quem terá direito ao autolicenciamento nem como será o controle disso Foto: Daniel Teixeira/Estadão**

Ex-presidente do Itaú Unibanco, Candido Bracher – que tem se aprofundado nas discussões sobre meio ambiente desde que deixou o comando da instituição financeira, em 2021 – vai na mesma linha da Coalizão. “É inegável que necessitamos de uma lei para modernizar e tornar eficiente esse processo (de licenciamento). Mas está claro que houve exagero de

flexibilização, o que coloca em risco nosso meio ambiente e pode comprometer nossas perspectivas no ciclo econômico de baixo carbono”, disse ao Estadão.

A principal crítica do setor privado é a mesma dos ambientalistas: o fato de o PL não definir objetivamente os critérios de quem terá direito ao autolicenciamento (chamado de Licença por Adesão e Compromisso, ou LAC) nem como esse processo será controlado. O texto, que voltou para a Câmara dos Deputados na semana passada, autoriza o autolicenciamento para projetos de médio porte. Nesses casos, os empreendedores fornecerão informações sobre seus projetos por meio de um relatório e receberão a licença automaticamente, sem que haja estudo de impacto ou análise de órgãos ambientais. Hoje, esse tipo de licença só é permitido a empreendimentos de baixo risco e pequeno potencial poluidor.

O problema é que, como está o PL, não fica claro o que seriam projetos de médio porte. A pavimentação de uma estrada, por exemplo, pode ser considerada o aumento de capacidade de uma rodovia já existente. Nesse caso, seria autolicenciada. Uma obra em uma via como a BR-319 – que liga os Estados de Rondônia e Amazonas e é de terra – seria, assim, facilmente liberada mesmo que essa pavimentação resulte em maior desmatamento na região.

Em nota publicada neste mês, a Coalizão Brasil reconheceu que a LAC pode ser um instrumento eficaz para simplificar o licenciamento de baixo impacto, principalmente na agropecuária. Mas destacou que, conforme o proposto pelo PL, a falta de análise prévia dos empreendimentos de médio impacto compromete a segurança jurídica, dado que diretrizes da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) e o entendimento do Supremo Tribunal Federal em relação ao tema são contrariados.

Outra preocupação é a ausência de critérios técnicos nacionais mínimos para o licenciamento ambiental. Como está, o texto do PL permite que cada Estado defina quais atividades precisam ser licenciadas e como esse processo se dará. A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, afirmou, na semana passada, que isso pode gerar uma espécie de nova guerra fiscal entre os Estados, com eles tornando suas regras ambientais mais flexíveis para atrair investimentos.

Em relação a esse tema, a Coalizão Brasil aponta que o PL “amplia assimetrias, compromete a segurança jurídica e pode gerar uma fragmentação regulatória que pune tanto o meio ambiente quanto empreendedores que atuam em conformidade”. “A definição de diretrizes nacionais claras, com base técnica e controle social, é fundamental para garantir isonomia, previsibilidade e coerência entre os diferentes Estados – reduzindo disputas, sobreposições e ineficiências”, diz o documento da Coalizão.

Outro ponto destacado pela Coalizão Brasil é a restrição de responsabilização do empreendedor à área direta de influência de seus projetos, apesar de ser de conhecimento público que grandes obras acabam induzindo o desmatamento em seus entornos. “A exclusão de medidas preventivas e compensatórias em tais contextos enfraquece a credibilidade do licenciamento e pode comprometer metas como a NDC (plano de ação climática que o Brasil submeteu ao aderir ao Acordo de Paris)”. A Coalizão sugere que essa proposta do PL seja substituída por uma abordagem proporcional à dimensão da obra em questão.

Como sofreu modificações no Senado na semana passada, o PL voltou à Câmara. Ele também ainda precisa ser sancionado pelo presidente Lula.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/06/2025*

## COMO AS EMPRESAS CHINESAS DE ELETROELETRÔNICOS TENTAM GANHAR MERCADO E AMPLIAR VENDAS NO BRASIL

Nomes como Oppo, Midea, Hisense e Jovi aumentaram a aposta no mercado brasileiro e buscam reconhecimento do consumidor

**Por Lucas Agreia**

Grandes empresas do setor de eletroeletrônico da China desembarcaram no Brasil com o objetivo de ampliar sua presença no mercado nacional e conquistar parte da clientela de seus concorrentes. Exemplos disso são as marcas de celulares Oppo e Jovi, que chegaram ao mercado com opções de aparelhos premium para competir com nomes como Samsung, Motorola e Apple.

Já a Midea tem ampliado sua presença no mercado, entrando em novas categorias de produtos e criando uma nova fábrica, enquanto a Hisense aposta em televisores de 100 polegadas e na marca Toshiba.

O movimento das fabricantes chinesas segue a rota feita por japonesas e sul-coreanas nas décadas passadas. Nos anos 1990 foram as japonesas que dominaram o mercado. Na década seguinte, foi a vez das sul-coreanas, que hoje lideram diversos segmentos de produtos no mercado nacional. E, a partir de 2020, são as chinesas que começaram a ganhar força no mercado doméstico.

Nesse movimento, a Oppo fez o que muitas empresas de eletrônicos fazem ao entrar no Brasil: primeiro, testou a temperatura da água antes de mergulhar de cabeça. A marca chegou ao País em 2022 com produtos importados e só dois anos mais tarde firmou uma parceria com a Multi (antiga Multilaser) para ter fabricação local, acelerando sua estratégia de expansão.

A marca trouxe ao Brasil neste ano dois novos aparelhos chamados Reno 13 e Reno 13F, vendidos a partir de R\$ 3 mil. De acordo com o gerente sênior de vendas da Oppo Brasil, André Alves, a estratégia da empresa está na venda de smartphones do segmento chamado intermediário-avançado, embora também tenha alguns produtos de entrada, que são mais baratos.



**André Alves, gerente sênior de vendas da Oppo Brasil, marca de celular chinês que amplia presença no País Foto: Tiago Queiroz/Estadão**

Para se diferenciar no mercado, a companhia aposta em design diferente dos aparelhos e em recursos de inteligência artificial para fotografia, além de oferecer uma configuração de hardware avançada, como a bateria de alta capacidade (5.800 mAh).

“Esses celulares têm recursos de retrato com

inteligência artificial, como melhoria de nitidez nas fotos. Às vezes, você tira uma foto de um grupo e uma pessoa se mexeu. A IA corrige isso. Temos também um removedor de pessoas das fotos”, afirma.

A meta da companhia é ousada: tornar-se a segunda maior vendedora de smartphones com sistema operacional Android.

Na prática, isso significa tomar o lugar da Motorola no mercado nacional, e não comprar briga nem com a Apple nem com a Samsung, que domina o setor com folga. Globalmente, a empresa almeja que o Brasil seja um dos cinco principais mercados do mundo.

### Participação mundial no mercado de celulares

Três empresas chinesas integraram o top 5 de marcas de smartphones no mundo em 2024

	Fabricante	2022	2023	2024
1	Samsung	21%	20%	19%
2	Apple	18%	19%	18%
3	Xiaomi	12%	13%	14%
4	Oppo	10%	9%	8%
5	Vivo (Jovi)	8%	8%	8%
6	Outros	30%	31%	33%

Fonte: Counterpoint Research

Já a Midea ampliou a presença no mercado nacional ao entrar em 24 categorias de produtos neste começo de ano, incluindo desde torradeiras, ar condicionado, ventiladores e até aspirador-robô e Air Fryer. Os produtos chegarão gradativamente ao mercado ao longo de 2025.

Além disso, a Midea fez uma aposta grande no País. A empresa inaugurou no fim do ano passado uma fábrica em Pouso Alegre, em Minas Gerais. A unidade foi criada com investimento de R\$ 600 milhões e atualmente se dedica a fabricar refrigeradores e alguns modelos de máquinas de lavar. Desse modo, a companhia busca ser competitiva no mercado, que tem marcas como Whirlpool, Electrolux, Samsung e LG.

O vice-presidente de vendas e marketing da Midea, Mario Sousa, afirma que o momento, apesar de adverso para o consumo com o juro em 14,75%, apresenta uma oportunidade de conquistar novos clientes e aumentar o reconhecimento entre os brasileiros.

“Como marca, temos um espaço grande para crescer. Os mercados podem até ficar mais instáveis, mas a gente tende a ganhar participação no mercado. É uma força que a Midea tem globalmente. Então, existe essa oportunidade de roubar espaço dos outros”, diz.



**Mario Sousa, vice-presidente da Midea, diz que empresa tem se consolidado no segmento de refrigeração Foto: Divulgação/Midea**

Apesar de a empresa ter três fábricas no País, os novos produtos anunciados para o mercado brasileiro serão importados. Com isso, um dos desafios que a Midea enfrentará é a oscilação do câmbio.



“O mercado brasileiro sempre tem uma possível instabilidade econômica e política, que a gente tem de saber ler e se antecipar. O dólar subiu para 6, houve receio de subir mais e agora está reduzindo. Por isso, a gente tem de ser muito hábil para a empresa continuar mantendo a rentabilidade”, afirma Sousa.

Segundo as empresas, o planejamento não foi impactado pela guerra comercial, pois faz parte de uma estratégia de longo prazo. Além disso, o Brasil é considerado um mercado estratégico por diversas marcas do setor de eletrônicos, e as companhias chinesas estão determinadas a conquistar uma fatia significativa desse segmento.

Para o sócio-diretor da Gouvêa Consulting, Jean Paul Rebetez, a estratégia da Midea de importar produtos é comum no mercado para empresas que desejam diversificar rapidamente o portfólio e antecedem uma avaliação de fabricação local de algumas categorias.

“A Midea tem consolidado sua presença no mercado brasileiro, especialmente no segmento de climatização, onde é reconhecida. Além disso, a Midea tem investido em patrocínios e campanhas publicitárias para aumentar sua visibilidade. Não podemos esquecer que a marca é uma das líderes de mercado no mundo e fará o possível para alcançar essa liderança aqui no Brasil também”, afirma Rebetez.

O especialista lembra ainda que a companhia é reconhecida no mercado de ar condicionado, que teve aumento de fabricação e demanda no País no ano passado.

“Em 2024, o Brasil registrou um aumento significativo na produção e venda de aparelhos de ar condicionado. A produção cresceu 38%, atingindo 5,8 milhões de unidades fabricadas. Tudo isso impulsionada por ondas de calor intensas e condições econômicas favoráveis, principalmente no que tange desemprego em baixa e ganhos reais de salários”, diz.

### **Hisense e a TV de 100 polegadas**

A Hisense tem se posicionado no mercado brasileiro como uma marca de televisores, apesar de também atuar nos segmentos de lavadoras, refrigeradores e ar condicionado.

Nas TVs, a marca vende modelos de 32 a 75 polegadas, produzidos localmente pela Multi, enquanto os modelos de 100 polegadas são importados atualmente, com planos de nacionalização na próxima linha. Essa telona é vendida na casa dos R\$ 20 mil.

O vice-presidente de vendas e marketing da Hisense no Brasil, Erico Traldi, afirma que a estratégia da marca em ter um televisor voltado ao segmento premium do mercado é um movimento estratégico que ajuda a marca a se destacar.

“O consumidor que faz um investimento num produto como esse é mais crítico. Ele estuda mais, realmente pesquisa e não quer errar nessa compra. A gente está tendo um resultado muito bom nesse segmento”, diz.

A empresa é dona ainda da marca Toshiba, que voltou ao mercado após anos. Os produtos também são fabricados no País pela Multi.

Segundo o executivo, a marca também atua no segmento de projetores que, na prática, funcionam como uma espécie de TV sem tela. O principal produto é um projetor a laser que tem resolução 4K (4x mais do que o padrão HD) e imagem de até 300 polegadas. Na prática, o tamanho da imagem projetada é como a de um cinema de bairro.

A empresa também considera a expansão para novas categorias de produtos no País, como fornos, cooktops e aparelhos de áudio, como soundbars para televisores.

### **Realme e Jovi**

Sem revelar dados de investimento, a empresa chinesa de smartphones chamada Realme anunciou em abril a abertura da sua primeira fábrica no País, localizada na Zona Franca de Manaus (AM), que terá capacidade para fabricar 20 mil celulares por dia.

A companhia estima que a unidade irá gerar cerca de 500 novos empregos. A Realme atua no mercado brasileiro desde 2021 e, agora, quer brigar por uma fatia maior de um mercado, hoje dominado por Samsung, Apple e Motorola, fora a ascensão das rivais chinesas, como a Xiaomi, a Oppo e a novata Jovi.

A Vivo, como é chamada na China, precisou mudar de nome devido à operadora de telefonia e sua marca por aqui virou Jovi. A empresa desembarcou por aqui no começo deste ano e terá fabricação local em Manaus em parceria com a GBR Componentes, especializada na produção de máquinas e aparelhos eletrônicos.

### **Xiaomi**

A Xiaomi, uma das principais fabricantes de eletrônicos da China, teve uma entrada marcada por altos e baixos no mercado brasileiro. Em 2015, estreou com grande alarde, contando inclusive com o brasileiro Hugo Barra na equipe de expansão global – executivo que ganhou destaque ao ter uma ascensão meteórica no Google no início da década passada.

A estratégia era vender celulares e outros dispositivos apenas online. Pouco depois, começaram as vendas também por meio da operadora Vivo. No entanto, cerca de um ano depois, a companhia deixaria o País para voltar somente em 2019.

Na segunda vinda, a empresa firmou parceria com a fabricante mineira DL Eletrônicos, abriu lojas físicas e começou a vender no varejo geral. Com a estratégia, a empresa segue um ritmo de lançamentos estável no País nos últimos anos.

De acordo com a própria companhia, a marca continua consolidando sua presença na América Latina. No último ano, a Xiaomi cresceu 10% na região, e ocupa atualmente o segundo lugar no segmento de celulares.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/06/2025*

## **AGÊNCIAS DE AVALIAÇÃO DE RISCO REAGEM À CAPACIDADE DE INICIATIVA DE UM PAÍS, DIZ HADDAD**

Segundo ministro da Fazenda, Brasil deixará de avançar se houver ‘alguma acomodação no ajuste das contas públicas’; Moody’s rebaixou perspectiva do País de positiva para estável  
Por Fernanda Trisotto (Broadcast)

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta segunda-feira, 2, que as agências de avaliação de risco reagem à capacidade de iniciativa de um país. A declaração, feita a jornalistas ao chegar à sede da Pasta, veio após a agência Moody’s optar por manter a nota de rating do Brasil em Ba1, mas rebaixar a perspectiva de positiva para estável.

“As agências reagem à capacidade de iniciativa do país. Se percebem que o país deu uma parada, não está enfrentando os temas, ela também para. Ela fala: vamos esperar para ver o que acontece”, ponderou o ministro, sem comentar especificamente a mudança divulgada pela Moody’s.

Haddad falou sobre o decreto do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) e alternativas mais estruturantes para sanear o quadro fiscal e destacou que houve uma boa evolução nas conversas com os presidentes da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), e do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), sobre soluções para esse impasse, que também vêm sendo debatidas com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Para o ministro, será dada uma perspectiva muito mais sustentável para o País, sem tantas ações paliativas.



**Haddad disse que não abrirá mão das metas que a Fazenda estabeleceu com o Executivo e com o Legislativo Foto: Kelly Fersan/MF**

“O que eu sempre deixei claro é que eu não vou abrir mão das metas que a Fazenda estabeleceu de comum acordo com o Executivo e com o Legislativo. Nós não podemos abrir mão. O que tiver que fazer, eu vou fazer. Agora, eu prefiro soluções estruturais. Se você perguntar para qualquer ministro da economia o que ele prefere, são soluções estruturais. Se o Congresso está

dizendo que também prefere, vou dizer o contrário? É muito melhor para o País soluções estruturais. O que a Fazenda não pode é perder a iniciativa”, disse o ministro.

Ele analisou que se houver alguma acomodação no ajuste das contas públicas, o País deixará de avançar. “Por que a gente avançou tanto nos dois primeiros anos e deu uma parada agora? Porque está faltando iniciativa, está faltando impulso, está faltando você chacoalhar a discussão, fazer o debate e voltar para a mesa. Se não acontecer isso, em vez da gente conseguir o grau de investimento, nós vamos ficar patinando, melhorando uma nota, melhorando outra nota e não vamos chegar”, disse.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP*

*Data: 02/06/2025*

ECONÔMICO  
**Valor**

Informação que vira dinheiro.

### VALOR ECONÔMICO (SP)

#### **BNDES ANUNCIA PACOTE DE R\$ 350 MILHÕES PARA FOMENTAR ECONOMIA LIGADA AOS OCEANOS**

Segundo o presidente do banco, Aloizio Mercadante, recursos não reembolsáveis serão destinados a iniciativas de preservação, mapeamento e desenvolvimento sustentável do litoral brasileiro

*Por Camila Zarur, Valor — Rio*



**Presidente do BNDES, Aloizio Mercadante — Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil**

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou nesta segunda-feira (02) um pacote de ações para fomentar a economia ligada aos oceanos. De acordo com o presidente do banco, Aloizio Mercadante, serão R\$ 350 milhões em recursos não reembolsáveis para iniciativas de preservação, mapeamento e desenvolvimento sustentável do litoral brasileiro.

“O futuro do planeta também está diretamente associado no último ano”, disse Mercadante. “Hoje, o BNDES Azul tem R\$ 350 milhões de programas complementares e articulados para enfrentar os desafios dos oceanos. [São] recursos não reembolsáveis, que vêm das outras atividades de crédito do banco.”



O anúncio foi feito em evento com a Marinha, na Fortaleza de São José, na Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro. Entre os projetos anunciados está a primeira chamada do banco para a proteção de ilhas oceânicas brasileiras. A iniciativa terá um orçamento de R\$ 80 milhões, dos quais R\$ 40 milhões são recursos do Fundo Socioambiental do BNDES.

O objetivo do projeto é financiar a restauração de habitats reprodutivos de aves marinhas ameaçadas ou migratórias. Serão nove conjuntos de ilhas e arquipélagos beneficiados, todos sob gestão do Instituto Chico Mendes (ICMbio): São Pedro, São Paulo e Noronha; Atol das Rocas, Abrolhos, Cagarras, Alcatrazes, Tupiniquins, Ilhas dos Currais, Arvoredo, Trindade

A ideia é que, com a chamada, seja possível fazer o controle de espécies invasoras, que atacam a flora e fauna nativa, além de fazer o monitoramento ambiental e o desenvolvimento de bases para créditos de biodiversidade. Poderão se inscrever no edital instituições sem fins lucrativos que apresentem projetos com valor mínimo de R\$ 5 milhões.

O BNDES também anunciou a ampliação do programa do banco para a recuperação de recifes no litoral do Brasil. Agora, a iniciativa chamada de “BNDES Corais” passará a contar com R\$ 176 milhões, ao todo, sendo que R\$ 88 milhões são oriundos do braço socioambiental da instituição de fomento.

“A agenda dos oceanos é uma agenda estratégica e precisa ser financiada. Nós estamos aportando esses recursos, são recursos que nunca ninguém aportou antes, mas são R\$ 350 milhões. Nós precisamos de bilhões para cuidar dos corais, precisamos de bilhões para cuidar do oceano”, afirmou Tereza Campello, diretora socioambiental do BNDES.

“Estamos dando um primeiro passo estratégico com recursos próprios do banco. Mas eles são absolutamente insuficientes para dar conta de toda a transição que nós precisamos fazer”, disse a executiva.

Nesta segunda-feira, Mercadante também anunciou o consórcio vencedor que será responsável pelo Planejamento Espacial Marítimo (PEM) do Norte do Brasil. O projeto será feito pelo consórcio formado por FGV, Environpac Sustentabilidade e Codex Remote.

A previsão de entrega dos estudos é de quatro anos. A pesquisa, que deverá abranger a região costeira do Maranhão, Pará e Amapá, terá um aporte de R\$ 13,3 milhões, por meio do Fundo de Estruturação de Projetos (BNDES FEP).

Nesta manhã, ainda foi assinado o contrato para o PEM do Sudeste brasileiro, que será executado pelo consórcio “Sudeste Azul”, também formado pela FGV e pela Environpact Sustentabilidade. O projeto receberá R\$ 12 milhões em recursos do BNDES FEP e focará no litoral de São Paulo, Rio e Espírito Santos – onde, segundo o banco, se concentram 82% da economia azul brasileira, em razão das atividades portuárias, de óleo e gás e turismo.

*Fonte: Valor Econômico - SP*

*Data: 02/06/2025*

## **COM R\$ 7 BI EM INVESTIMENTOS, GNA INAUGURA SEGUNDA TERMELETRICA NO PORTO DO AÇU**

Nova usina tem capacidade instalada de 1.673 megawatts (MW) e é a maior termelétrica em operação no país

**Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo**

A Gás Natural Açú (GNA), joint venture formada entre Siemens Energy Spic Brasil e bp, colocou em operação sua segunda usina de geração de energia no Porto do Açú, no norte fluminense. O projeto recebeu R\$ 7 bilhões em investimentos e é a maior termelétrica em operação no Brasil.

Chamada de GNA II, a nova usina tem capacidade instalada de 1.673 megawatts (MW) e recebeu sinal verde da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) para começar a operar. Com capacidade para atender cerca de 8 milhões de residências, ela coloca a Gás Natural Açú na posição de operadora do maior complexo de usinas a gás natural da América Latina.



***Megausina termelétrica da GNA no Porto do Açú, no norte do Rio de Janeiro — Foto: Divulgação/GNA***

A planta se soma à GNA I, de 1.338 MW de potência e em funcionamento desde 2021, ampliando ainda mais o papel estratégico da empresa na geração de energia termelétrica. Ao Valor, o CEO da empresa, Emmanuel Delfosse, explica que o objetivo foi criar um hub de gás no Porto de Açú. Juntas, as usinas representam 17% da capacidade de geração

termelétrica do país e são importantes para o sistema principalmente em épocas de seca, quando as hidrelétricas produzem menos energia.

As plantas estão conectadas ao terminal de regaseificação de GNL de uso privado com capacidade de 21 milhões de metros cúbicos por dia, o que permite importar gás de navios e transformá-lo novamente em estado gasoso para uso. “As usinas funcionam como um seguro para o sistema elétrico. Elas entram em ação quando é mais necessário”, diz.

As térmicas consomem 12 milhões de metros cúbicos por dia. Em equivalências energéticas, isso é igual ao consumo de todo o Estado de São Paulo. “Com a inflexibilidade de GNA II, nossa ociosidade é muito menor”, diz Delfosse. O terminal pode ainda atrair indústrias para a região do porto para consumir o gás.

O empreendimento é operado a gás natural e foi contratado por meio de leilões de energia. A planta funciona com uma configuração de ciclo combinado, ou seja, mais eficiência e menor emissão. Contudo, ela opera com 40% de inflexibilidade, ou seja, o sistema é obrigado por contrato a usar a usina em pelo menos 40% do tempo no período seco, ou seja, entre julho e novembro.

O executivo frisa que a usina opera a um preço competitivo, com custo variável unitário (CVU) de R\$ 400 por megawatt-hora. Por outro lado, a usina não funciona, como é conhecido no jargão do setor, com “rampa rápida”, ou seja, a planta precisa ser ligada alguns dias antes para ser preparada para o sistema.

A GNA II faz parte do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal, voltado a obras de infraestrutura. Já o investimento total no complexo foi de R\$ 12 bilhões. “Foi um desafio técnico e de logística em meio à pandemia. Fazer negócios no Brasil é uma complexidade. O primeiro destaque é a magnitude desta aventura industrial com investimento de R\$ 12 bilhões”, diz Delfosse.

O projeto pode crescer ainda mais: o potencial de expansão é de mais 3,4 GW, o que mais que duplicaria a capacidade atual. A empresa já tem autorização ambiental para dobrar de tamanho, mas uma eventual expansão dependerá da demanda nos próximos leilões.

Os acionistas tiveram papel relevante. Além dos aportes, a Siemens Energy entrou com o fornecimento de três turbinas a gás e uma turbina a vapor. A bp foi responsável pelo gás. Já a estatal chinesa Spic entrou em um contexto em Pequim fazia pesados aportes no Brasil no setor elétrico. A Prumo Logística, responsável pela infraestrutura do Porto do Açú, também é sócia da usina GNA I.

## portosenavios

### PORTAL PORTOS E NAVIOS

#### O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA PORTOS DO PARANÁ (CONSAD) APROVOU O ENG. FELIPE GAMA NOVO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL DA EMPRESA PÚBLICA

*Executivos 02/06/2025 - 17:28*



O Conselho de Administração da Portos do Paraná (CONSAD) aprovou nesta segunda-feira (02) a nomeação do engenheiro civil Felipe Gama como novo diretor de Desenvolvimento Empresarial da empresa pública. Gama, que ocupava a Secretaria-Geral da Presidência, assume a vaga deixada por André Pioli, com a diretoria sendo comandada interinamente até então pelo diretor-presidente Luiz Fernando Garcia.

Com experiência técnica e executiva, Gama afirmou estar comprometido com a integração às diretrizes estratégicas da companhia. O presidente do CONSAD, Alex Sandro de Ávila, destacou a importância da escolha de um profissional de confiança e com sólida qualificação para a área sensível do Desenvolvimento Empresarial.

Além da nomeação de Gama, o CONSAD também reconduziu Micheli de Cássia Hernandez Opini Al Naimi e Francisco Vicente de Souza como presidente e titular do Comitê de Auditoria Estatutário, respectivamente. Davi Xavier da Silva Neto foi indicado como novo vice-presidente, substituindo Rogério Luiz Paganelli.

A reunião do conselho tratou de 12 pautas relacionadas à gestão da empresa, reforçando o compromisso com a governança dos Portos de Paranaguá e Antonina.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/06/2025*

#### PORTO DE ITAJAÍ REALIZA MAIOR OPERAÇÃO DE VEÍCULOS DA HISTÓRIA DO BRASIL COM NAVIO BYD SHENZHEN

*Da Redação Portos e logística 02/06/2025 - 17:28*



O navio BYD Shenzhen concluiu com êxito sua operação no Porto de Itajaí neste domingo (1), após quatro dias de atividades contínuas, descarregando 7.292 veículos elétricos e híbridos. Esta foi a maior movimentação de veículos já registrada em uma única escala no Brasil. A operação seguiu um planejamento rigoroso, com uso de guindastes MHC, logística otimizada e coordenação entre autoridades e operadores para garantir eficiência e agilidade.

Segundo o superintendente João Paulo Tavares Bastos, a ação comprova a eficiência do porto e sua consolidação como hub de alto valor agregado. Ele destacou a transformação do terminal, que passou de ocioso a referência operacional, gerando empregos, receita e fortalecendo o comércio exterior. A descarga incluiu suporte de rebocadores, controle de calado e execução coordenada de amarração e desamarração, garantindo a segurança da operação.

Os veículos descarregados seguem para centros de distribuição e concessionárias em todo o país, movimentando o setor de transporte, logística, seguros e arrecadação pública. O Porto de Itajaí reforça, assim, seu papel estratégico no cenário portuário nacional, e a operação do BYD Shenzhen será apresentada como case no setor. O balanço detalhado será divulgado nos próximos dias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/06/2025

## PORTO DO ITAQUI DISCUTE AÇÕES PARA MELHORAR IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES

Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 02/06/2025 - 17:28



O Porto do Itaquí promoveu na quinta-feira (29) uma reunião com representantes de importadoras para discutir estratégias voltadas à eficiência operacional na importação de fertilizantes. O encontro aconteceu na sede da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) e abordou temas como a ampliação da autonomia dos clientes no planejamento de atracações, reforço da segurança, limpeza no cais, aumento da produtividade e capacidade de receber mais navios e cargas.

Carlos Roberto Frisoli, diretor de operações do porto, destacou a importância do setor, que movimenta cerca de 4 milhões de toneladas por ano. Entre os tópicos debatidos estiveram a adaptação do berço 99 para navios maiores e a otimização do Sistema Bússola, que fornece dados em tempo real para garantir continuidade nas operações, mesmo diante de falhas sistêmicas.

O gerente regional da Fertipar, Elizeu Tomporowsk, reforçou a importância do alinhamento entre usuários e a administração do porto para melhorar os resultados. O Porto do Itaquí segue ampliando sua movimentação de cargas, atendendo a regiões produtoras como Mato Grosso, Goiás, Piauí e MATOPIBA, com impacto direto no desenvolvimento do Maranhão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/06/2025

## MODEC LANÇA SEGUNDA EDIÇÃO DO PROGRAMA DE FORMAÇÃO DE ENGENHEIROS

Da Redação Indústria naval 02/06/2025 - 17:28



A MODEC abriu as inscrições para a segunda edição do programa Toward Excellence, voltado à formação de engenheiros para posições estratégicas em suas operações. Com duração de 15 meses, o programa oferece treinamentos técnicos e gerenciais intensivos, além de acompanhamento contínuo por líderes da empresa. As inscrições vão até 30 de junho, pelo site <https://towardexcellenceprogram.gupy.io/>.

Voltado a engenheiros com formação entre um e cinco anos nas áreas Civil, de Petróleo, Controle e Automação, Química, Elétrica, Mecânica, Naval ou de Produção, o programa exige fluência em inglês, experiência prévia nos setores de Óleo & Gás, Químico ou Petroquímico e disponibilidade para residir no Rio de Janeiro durante a fase de formação, com possibilidade de relocação para Santos ou Macaé posteriormente.

A iniciativa busca desenvolver talentos para garantir a excelência das operações da empresa. Segundo Anna Kac, gerente de Projetos Estratégicos da MODEC, o objetivo é formar profissionais

integrados às áreas estratégicas, reforçando o compromisso da companhia com o desenvolvimento de pessoas.

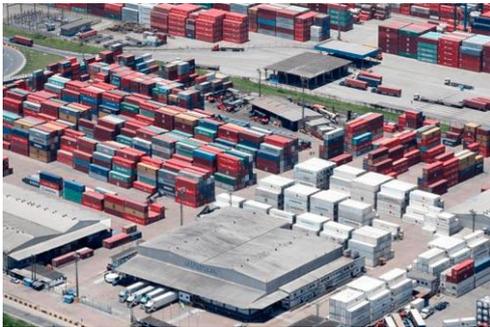
Com mais de 55 anos de atuação global e mais de duas décadas no Brasil, a MODEC é líder no segmento de plataformas para produção de óleo e gás, operando atualmente 13 unidades no país e empregando mais de 3.300 profissionais.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/06/2025*

## MOVECTA PROMOVE MELHORIAS OPERACIONAIS EM TERMINAIS ALFANDEGADOS E PROJETA AUMENTO DE PRODUTIVIDADE

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 02/06/2025 - 17:27*



A Movecta, uma das principais empresas de logística integrada do país, está promovendo melhorias operacionais em seus terminais alfandegados localizados em Santos, Guarujá, Suape e Itajaí. As mudanças, que incluem a verticalização de armazéns, adequação de pisos e processos de transformação digital, devem elevar a produtividade em 10% e reduzir os custos operacionais em 5% até o final do ano.

Segundo Roberto Teller, diretor de operações da companhia, a reorganização da movimentação de contêineres baseada em históricos de fluxo permitiu atingir uma taxa de ocupação de 80% com margem para novas demandas. A iniciativa também visa proporcionar uma melhor experiência ao cliente, aliando agilidade e eficiência.

Entre as medidas, a Movecta criou uma nova gerência de planejamento para apoiar os projetos e mudanças operacionais. Além disso, está adotando um sistema de planejamento de terminais com uso de inteligência artificial, integrado a plataformas como o Salesforce, para identificar redundâncias e oportunidades de melhoria.

Com previsão de investimentos superiores a R\$ 100 milhões até 2026, a empresa seguirá destinando recursos à infraestrutura, novos equipamentos e tecnologias. Em 2024, foram aplicados cerca de R\$ 50 milhões na modernização de terminais, com aquisição de reach stackers, caminhões e novos sistemas.

Com 71 anos de história, a Movecta opera oito unidades e quatro terminais alfandegados, somando 430 mil m<sup>2</sup> de área disponível. É a única do setor com terminais nos principais hubs marítimos do Brasil e se destaca como operadora de produtos químicos e cargas de projeto no Porto de Suape, além de manter o único terminal alfandegado frigorificado em Santos.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*

*Data: 02/06/2025*

## SANTOS BRASIL ABRE INSCRIÇÕES PARA PROGRAMA DE ESTÁGIO 2025

*Da Redação Portos e logística 02/06/2025 - 17:26*



A Santos Brasil abriu inscrições para seu Programa de Estágio 2025, com 13 vagas disponíveis em unidades da empresa em São Paulo (capital e Baixada Santista) e no Pará (Barcarena). As oportunidades são voltadas a estudantes de diversos cursos a partir do segundo ano de graduação ou segundo semestre de tecnólogo. As inscrições vão até 2 de julho, pela plataforma Across.

As vagas contemplam áreas como Planejamento Financeiro, Infraestrutura de TI, Automação, Desenvolvimento de

Sistemas, Suporte, Excelência de Gestão, Pricing, Operações, Facilities e Suprimentos, com modelos de trabalho presencial e híbrido. Os estagiários receberão bolsa de R\$ 1.500,00 no primeiro ano e R\$ 1.650,00 no segundo, além de benefícios como assistência médica, seguro de vida, vale-transporte, alimentação, TotalPass, formação Yellow Belt, apoio psicológico e cursos online.

A empresa, certificada pelo GPTW, busca novos talentos dispostos a crescer em uma das maiores operadoras portuárias da América Latina. Para Milena Giglioti, gerente de Gestão de Pessoas e Diversidade, o programa visa promover o desenvolvimento profissional em um ambiente de alta performance. Fundada há 27 anos, a Santos Brasil opera oito terminais no país e integra o Grupo CMA CGM, com atuação destacada em sustentabilidade e governança corporativa.

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/06/2025*

## ANP SELECIONA 21 STARTUPS PARA DESENVOLVIMENTO DE SOLUÇÕES NO SETOR DE ENERGIA

*Por Lorena Parrilha Teixeira Portos e logística 02/06/2025 - 17:25*



A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) anunciou a seleção de 21 startups para contratação no Programa ANP de Empreendedorismo (NAVE). As empresas estão distribuídas por sete estados das regiões Sul, Sudeste e Norte do país e desenvolverão projetos voltados a 19 desafios tecnológicos do setor de energia. Entre os temas abordados estão qualidade dos combustíveis, manutenção industrial, armazenamento de energia, emissões de gases de efeito estufa e monitoramento ambiental.

O NAVE recebeu 331 inscrições, das quais 261 foram validadas, representando 204 empresas de 18 estados brasileiros. No total, 57 dos 67 desafios previstos receberam propostas. A seleção respeitou a ordem de pontuação das propostas até o limite de recursos disponíveis. A próxima etapa será a assinatura dos contratos e o acompanhamento dos projetos pela entidade gestora e pelo Comitê Gestor do NAVE, do qual a ANP faz parte.

Financiado por empresas de energia por meio da Cláusula de PD&I dos contratos de exploração e produção de petróleo e gás, o programa busca fomentar o empreendedorismo, incentivar novos modelos de negócios e promover a inovação no setor. Participam desta primeira edição nove empresas: Petrogal Brasil, TotalEnergies, CNPC, Shell, ExxonMobil, Equinor, Repsol Sinopec, Petrobras e CNOOC. A gestão administrativa e financeira é do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP).

*Fonte: Portal Portos e Navios - RJ*  
*Data: 02/06/2025*

## ARIOVALDO ROCHA, DO SINAVAL: OCUPAÇÃO PROGRESSIVA DOS ESTALEIROS

*Por Danilo Oliveira Indústria naval 30/05/2025 - 22:44*



*Sindicato, que completa 70 anos de fundação, destaca desafios e oportunidades que estão no radar no atual ciclo de recuperação da indústria da construção e da reparação naval*

O Sinaval avalia que os próximos passos da retomada das atividades ligadas à indústria naval sejam no sentido do aumento progressivo da ocupação de todos os estaleiros. Após um período de quase 10 anos de baixa atividade, de 2015 a 2023, a avaliação do sindicato é que alguns deles já tiveram suas primeiras necessidades atendidas, mas ainda há estaleiros



que deverão iniciar sua participação no atendimento às demandas já anunciadas pela Petrobras e pela Transpetro.

“Há necessidade da remoção de alguns obstáculos, como, por exemplo, a questão das garantias financeiras para que os contratos possam ser viabilizados, considerando-se que o antigo Fundo Garantidor não está em eficácia atualmente”, analisou Ariovaldo Rocha, presidente do Sinaval, que completou 70 anos de fundação, no último sábado (24).

Para o sindicato, a abertura de novos empreendimentos, como a exploração do pré-sal da Margem Equatorial, contribuirá para uma maior demanda por ativos, principalmente embarcações de apoio marítimo, em que o Brasil especializou-se e é competitivo mundialmente. “Com providências adequadas do governo, cremos que a indústria naval crescerá e atingirá patamares não atingidos nos ciclos anteriores”, acredita Rocha.

O Sinaval também observa que, se o mercado de desmantelamento e reciclagem de navios e estruturas marítimas se consolidar, será possível ter um alívio nos períodos de baixa atividade dos estaleiros que se habilitarem a estas atividades. Rocha também projetou a construção de ativos para o mercado de energia eólica offshore, como possibilidade que representará uma atividade importante para a consolidação da indústria brasileira.

Em entrevista à Portos e Navios, Rocha lembra os períodos críticos nos quais a indústria precisou se reinventar e a superação dos desafios que levaram o país a se tornar um player importante no mercado de construções offshore. “Nesta retomada, alguns aspectos estão se repetindo, como é natural, levando em conta que tivemos um longo período de baixa atividade, muito inferior à capacidade instalada dos estaleiros”, avaliou.

Confira abaixo a entrevista com Ariovaldo Rocha, presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval).

***Portos e Navios: Engenheiros, empresários e especialistas do setor naval sempre relatam desafios enfrentados em diversos projetos e momentos vividos pela indústria naval. Nessas sete décadas, com os chamados ciclos de ‘picos e vales’, quais foram os períodos que mais exigiram resiliência e ação por parte do Sinaval?***

Ariovaldo Rocha: Houve alguns períodos críticos em que o Sinaval e seus associados tiveram que se desdobrar para cumprir exigências e analisar características específicas de projetos discutidos com os clientes e com o governo. Um desses períodos foi o dos primeiros Planos de Construção Naval, principalmente o primeiro e o segundo planos, em 1973 e 1975. Os estaleiros tinham se preparado e capacitado nos anos anteriores, mas a execução dos contratos desses PCNs revelou-se uma experiência muito além das estimativas dos estaleiros quanto à capacidade de entrega, nos prazos, das obras contratadas.

Houve, na época, uma grande necessidade de formação e treinamento de trabalhadores, o que pode ser evidenciado pelo número de empregos: de um total nacional de 19.200 empregos em 1972, o número saltou em 1975 para 23.000 e continuou crescendo nos anos seguintes até 1979, quando atingiu o máximo no período (39.000, o dobro do existente em 1972, em apenas sete anos).

As necessidades e os custos dessa mobilização estavam acima da capacidade de formação da indústria, exigindo esforços de entidades como o Senai, a FBTS e outras, e o aumento da utilização das “escolinhas” internas dos estaleiros. Empresas que apenas haviam construído navios de pequeno porte, como rebocadores e barcas, de um momento para outros assumiram contratos de navios de grande porte, alguns até mesmo para exportação. Os desafios a serem vencidos ocorreram tanto no desenvolvimento da Engenharia quanto nos aspectos comerciais, exigindo, principalmente para a aquisição de equipamentos vitais não construídos no Brasil, um considerável esforço na formação de especialistas em Comércio Exterior.

Nessa época, a indústria naval não dispunha de equipamentos modernos de computação como os que hoje existem e os cálculos de Engenharia e projeto ocupavam um grande contingente de



técnicos de alto nível, muitos deles formados e aperfeiçoados nos próprios estaleiros. O Sinaval e seus associados estiveram envolvidos em praticamente todas as discussões e negociações decorrentes dessas carências, que afetavam toda a indústria nacional, não apenas a indústria naval.

Outros períodos críticos ocorreram, como a construção, a partir de 2003, de ativos para exploração e produção de petróleo e gás natural, em que os estaleiros foram chamados a fornecer às empresas brasileiras de navegação (EBNs) os navios de apoio marítimo às plataformas demandados pela Petrobras e outros muito especializados, como os PLSV de lançamento de dutos submersos, os grandes navios petroleiros e os navios gaseiros, além das próprias plataformas.

Ressalte-se que todos os desafios foram enfrentados e superados pela indústria naval e offshore brasileira, que atingiu um alto grau de excelência e tornou-se um player importante no mercado de construções offshore. Nesta retomada, alguns aspectos comentados estão se repetindo, como é natural, levando em conta que tivemos um longo período de baixa atividade, muito inferior à capacidade instalada dos estaleiros.

***PN: Considerando que as atividades ligadas à indústria naval já passaram por diferentes ciclos no Brasil, em qual momento os estaleiros brasileiros estiveram mais fortes e competitivos? Quais fatores permitiram esse desempenho, na visão do Sinaval?***

Rocha: Os estaleiros estiveram mais fortes no período de 2003 a 2014, quando o governo brasileiro estimulou a instalação de novos estaleiros, de grande porte e atualizados em relação ao que de mais avançado havia no mundo, bem como a modernização dos já existentes. Os estaleiros deram, com seus investimentos, uma grande contribuição aos esforços governamentais de aumento da produção nacional de petróleo e gás natural para tornar o Brasil autossuficiente em petróleo. O Brasil tornou-se, nesse período, muito competitivo na construção de navios de apoio marítimo, chegando a ocupar a segunda colocação no mundo, atrás apenas da Noruega.

***PN: Entre a variedade da carteira de embarcações, para diferentes segmentos da navegação, e ativos do setor de petróleo e gás já construídos no Brasil, quais são os ativos mais complexos já fabricados e entregues por estaleiros nacionais?***

Rocha: Sem dúvida, os ativos mais complexos foram os navios de apoio marítimo e as plataformas de produção de petróleo, das quais algumas foram construídas integralmente no país e outras tiveram uma grande participação dos estaleiros brasileiros na construção dos módulos. Alguns navios de apoio marítimo têm sistemas de alta complexidade, como é o caso dos PLSV, especializados no lançamento de tubos submarinos para a indústria de petróleo e gás.

***PN: Nesse momento de retomada, já com um contrato assinado para construção de novos petroleiros (Handy) e outros editais em andamento ou previstos, quais são os próximos passos para a indústria naval ganhar fôlego e consolidar uma carteira firme de projetos por um período mais razoável?***

Rocha: A indústria naval vem de um longo período de quase 10 anos de baixa atividade, de 2015 a 2023. É natural, portanto, que os próximos passos sejam no sentido do aumento progressivo da ocupação de todos os estaleiros. Alguns deles já tiveram suas primeiras necessidades atendidas, mas ainda há estaleiros que deverão iniciar sua participação no atendimento às demandas já anunciadas pela Petrobras e pela Transpetro. Há necessidade da remoção de alguns obstáculos, como, por exemplo, a questão das garantias financeiras para que os contratos possam ser viabilizados, considerando-se que o antigo Fundo Garantidor não está em eficácia atualmente.

A abertura de novos empreendimentos, como a exploração do pré-sal da Margem Equatorial, contribuirá para uma maior demanda por ativos, principalmente navios de apoio marítimo, em que o Brasil especializou-se e é competitivo mundialmente. Com providências adequadas do governo, cremos que a indústria naval crescerá e atingirá patamares não atingidos nos ciclos anteriores.

Se o mercado de desmantelamento e reciclagem de navios e estruturas marítimas se consolidar, poderemos ter um alívio nos períodos de baixa atividade dos estaleiros que se habilitarem a estas atividades. No futuro, a construção de ativos para o mercado de energia eólica offshore representará também uma atividade importante para a consolidação da indústria naval e offshore brasileira.



**PN: Após a desmobilização que durou cerca de 10 anos e causou a perda de postos de trabalho, quais foram os principais avanços em termos de novas leis e políticas em prol da construção naval?**

Rocha: O governo que tomou posse em janeiro de 2023 [Luiz Inácio Lula da Silva-PT] mostrou-se, desde o início, extremamente sensível aos princípios defendidos por nosso segmento industrial e vem trabalhando no sentido de remover as barreiras que dificultam ou impedem o desenvolvimento desta indústria, aperfeiçoando a legislação existente e produzindo novas leis que nos beneficiam. Temos uma Frente Parlamentar atuante e competente que nos facilita a interlocução com o Congresso.

Além disso, o Fundo da Marinha Mercante (FMM) vem aprovando com rapidez os principais projetos apresentados. Essas e outras iniciativas nos dão motivos de acreditar que, se houver continuidade nesse cenário, poderemos viver um novo ciclo de progresso e consolidar a indústria naval e offshore, recuperando o papel importante que ela tem na economia nacional, tanto na questão da geração de empregos quanto na distribuição de renda, além do desenvolvimento tecnológico.

**PN: Hoje, quais são as ameaças técnicas, econômicas e políticas que o Sinaval ainda enxerga às atividades de construção e reparação naval no Brasil?**

Rocha: As ameaças existem, dada a incerteza quanto à política internacional que afeta a economia das nações e pode repercutir em todos os países, inclusive no Brasil. Nos aspectos técnicos que dizem respeito à nossa indústria, não há, propriamente, ameaças, apenas há uma preocupação quanto às demandas futuras por mares mais limpos, uma “economia verde” e a transição energética que decorre da progressiva substituição do petróleo por energias renováveis, menos poluidoras.

Se nos mantivermos atentos às discussões nos órgãos internacionais, como a IMO, a OCDE e a OMC, as questões técnicas serão resolvidas no devido tempo. Mas a preocupação maior sempre será a geopolítica, com suas ameaças de rompimento da paz mundial, o que pode acarretar dificuldades imensas a todos os países. A resolução dessa preocupação, infelizmente, não está ao alcance de nossos esforços.

**PN: O Sinaval é a favor de novas parcerias entre empresas brasileiras e grupos estrangeiros para troca de experiências e capacitação, a fim de angariar novos projetos no Brasil?**

Rocha: Sim. Essas parcerias deram bons resultados no passado, nos vários ciclos de nossa indústria, e cremos que serão importantes neste novo ciclo de atividades. O Sinaval tem participado de reuniões e seminários com especialistas estrangeiros, no Brasil e no exterior, e essa troca de informações e experiências tem sido muito construtiva e estimulante.

**PN: Além do que os estaleiros brasileiros já entregaram, quais são as oportunidades enxergadas pelo Sinaval para projetos de construções modernas e que atenderão às exigências que a transição energética vem impondo tanto ao setor de navegação quanto ao de energia?**

Rocha: O Sinaval tem estado atento às oportunidades que podem surgir. Estamos acompanhando as discussões nacionais e internacionais quanto à transição energética, como as questões referentes a motores de propulsão movidos a combustíveis alternativos e a questão do “hidrogênio verde”, que se inserem na chamada “economia verde”. Também acompanhamos a questão da produção de energia eólica no mar. Sempre que possível, envolvemos nessas discussões nossos associados e, também, nossos parceiros da Abeemar [Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar] e seus associados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/06/2025

## FRENTE PARLAMENTAR PEDE AUDIÊNCIA PARA DISCUTIR RESTRIÇÕES DO EDITAL DO TECON SANTOS 10

Por Danilo Oliveira Portos e Logística 30/05/2025 - 20:05



No requerimento, deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP) justificou que limitação imposta poderá reduzir número de participantes no leilão e afastar investimentos no setor, afetando eficiência logística e custos para exportadores e consumidores

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP) apresentou requerimento para a realização de uma audiência pública na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, a fim de debater a garantia da legalidade e transparência na licitação do Tecon Santos 10, prevista para ocorrer até o final de 2025. O objetivo é discutir as limitações concorrenciais aprovadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que vedam a participação de operadores com arrendamentos de terminais de contêineres em Santos na primeira das duas fases do leilão, sendo a segunda condicionada a ocorrer apenas na hipótese de a primeira etapa for deserta.

Nesta semana, a minuta do edital foi encaminhada para o Tribunal de Contas da União (TCU), onde se encontra em fase de auditoria, que vai avaliar a decisão que restringiu a participação de empresas no certame. A decisão da Antaq, no entanto, foi contestada pelo Ministério Público Junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU), que pediu à Corte de Contas a suspensão do processo de concessão, sob o argumento de que a decisão não cumpriu os requisitos mínimos constitucionais de clareza.

O Tecon Santos 10 será destinado à movimentação e armazenagem de cargas e contêineres. Esse projeto é considerado estratégico para ampliar a capacidade do Porto de Santos, responsável por cerca de 40% da movimentação nacional de contêineres. O terminal ocupará uma área de 624,9 mil metros quadrados na margem direta do Porto de Santos, com investimento previsto de R\$ 5,6 bilhões ao longo de 25 anos de contrato. A expectativa do governo federal e da Autoridade Portuária de Santos (APS) é que o novo Tecon amplie a capacidade operacional de contêineres no complexo portuário em 50%, com a possibilidade de movimentação de 3,5 milhões de TEUs.

A Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos posicionou-se que o leilão deve ser conduzido de forma transparente, rápida e aberta a todos os agentes econômicos interessados. A FPPA salientou que a expansão da capacidade portuária é vista como urgente para aliviar gargalos logísticos, reduzir o tempo de espera de navios – que já ultrapassa 36 horas – e aumentar a competitividade do Brasil no comércio internacional.

"Tendo em vista um possível colapso anunciado para o sistema portuário paulista, que comprometerá toda a cadeia logística do país, bem como a patente violação ao princípio constitucional da livre concorrência, com consequências devastadoras, especialmente, para o comércio exterior, requeiro a premente necessidade de debater-se nesta comissão a garantia da legalidade e a transparência ao certame", justificou Barbosa, que preside a FPPA.

Ele mencionou a Frente Parlamentar Brasil Competitivo, o Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), o Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé) e a Associação Comercial de Santos (ACS) como outras entidades que chamaram a atenção para a limitação que a restrição imposta poderá causar ao número de participantes no leilão e, conseqüentemente, aos novos investimentos no setor, afetando a eficiência logística e nos custos para exportadores e consumidores.

O parlamentar pediu a convocação do ministro de portos e aeroportos Silvio Costa Filho e do diretor-geral interino da Antaq, Caio Farias, relator do processo na autarquia, além do diretor de planejamento da Infra S.A., Cristiano Della Giustina, e do diretor presidente da APS, Anderson Pomini. Do setor empresarial, serão chamados o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, o diretor de investimentos da América APM Terminals (Maersk), Leonardo Levy, além do diretor executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro, e do diretor presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) Mario Povia, que é ex-diretor geral da Antaq.

**Fonte: Portal Portos e Navios - RJ**  
**Data: 30/06/2025**



# INFORMS

## INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 069/2025  
Página 58 de 58  
Data: 02/06/2025  
[www.mercosshipping.com.br](http://www.mercosshipping.com.br)  
[merco@mercoshipping.com.br](mailto:merco@mercoshipping.com.br)



### MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS  
Data: 02/06/2025