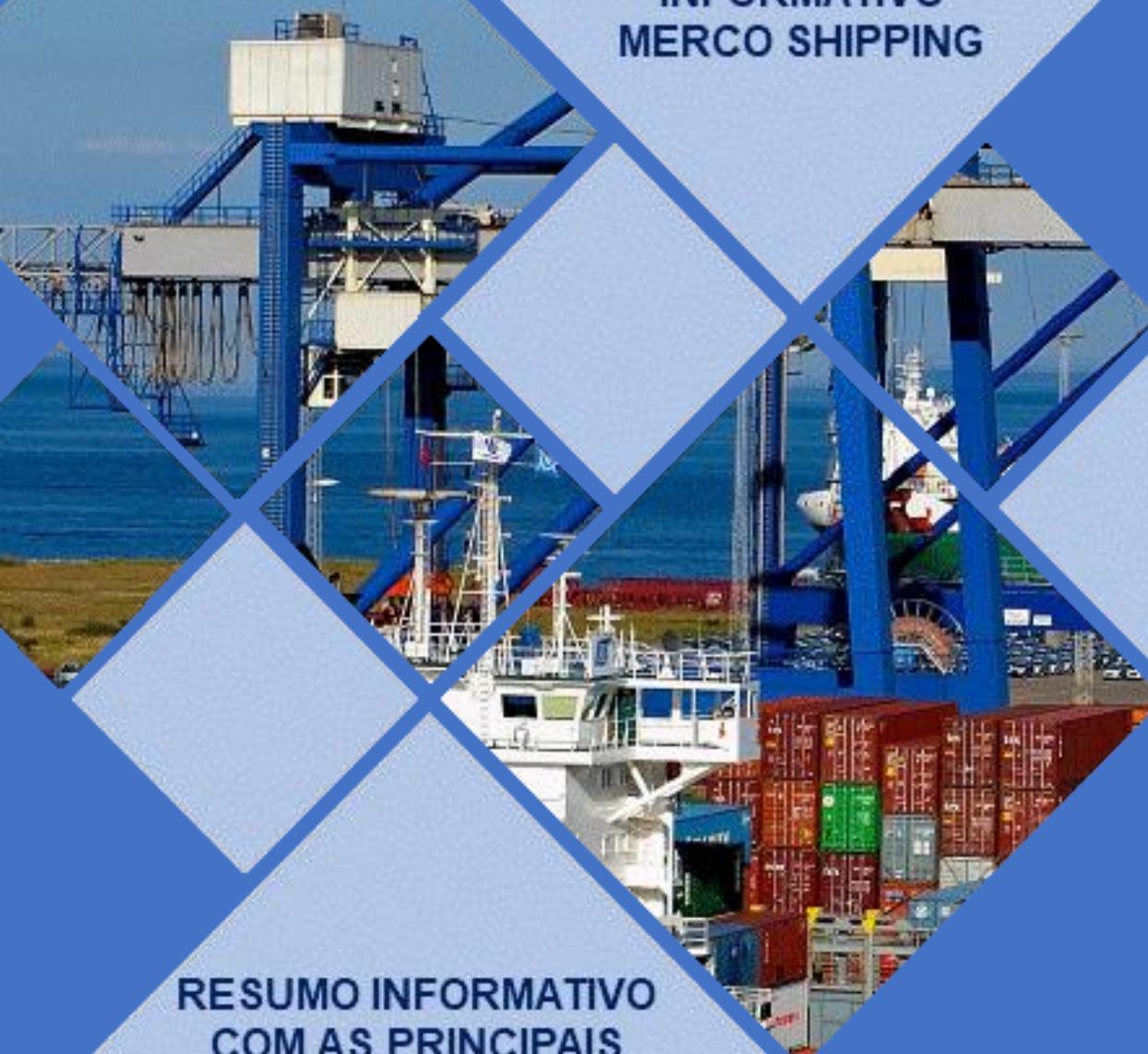


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 074/2025
Data: 09/06/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PROJETO DE LEI PROPÕE DISPENSA DE LICENÇA AMBIENTAL PARA DRAGAGEM E PODE AFETAR PORTOS; ESPECIALISTAS ANALISAM	4
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO, NO LITORAL DE SÃO PAULO, SOBE EM RANKING DE GESTÃO AMBIENTAL	6
JUSTIÇA MANDA AUDITORES DA RECEITA SUSPENDEREM GREVE E IMPÕE MULTA DE R\$ 500 MIL A SINDICATO	7
LEILÃO INÉDITO QUE SERVIRÁ DE MODELO PARA SANTOS JÁ TEM PREVISÃO PARA OCORRER; SAIBA QUANDO	8
DISPUTA POR ÁREA DE 500 MIL METROS QUADRADOS COLOCA EM RISCO OPERAÇÃO DO ECOPÁTIO, EM CUBATÃO; ENTENDA. 9	
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
GÁS NATURAL DEVE AMPLIAR EM 15% EXPORTAÇÃO DE SAL DO RN EM CINCO ANOS.....	10
PIAUI LANÇA OBSERVATÓRIO PARA ATRAIR INVESTIDORES EM ENERGIA E MINERAÇÃO	12
QUASE METADE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA INVESTIU EM ENERGIA LIMPA EM 2024	15
PORTAL PORTO GENTE	16
ANTAQ SEM FOCO NA SOLUÇÃO, DISTORCE O PROJETO STS10 NO PORTO DE SANTOS.	16
GOVERNO DE SP FIRMA ACORDO INTERNACIONAL E LANÇA APP PARA IMPULSIONAR SETOR DE BIOMETANO	18
REDAÇÃO PORTOGENTE.....	18
PORTO DE SANTOS E SEBRAE-SP LANÇAM PROJETO DE FORTALECIMENTO DA ECONOMIA LOCAL	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – UMA VERDADE INEGÁVEL	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO DEFENDE LIMITE PARA AUMENTO DO IOF	22
<i>Cláusula “pétrea”</i>	22
<i>Maior responsabilidade fiscal</i>	23
<i>Solução</i>	23
<i>PL 733</i>	23
REGIÃO SUDESTE - ANTT LANÇA AUDIÊNCIA PARA REVISÃO DA CONCESSÃO DA PONTE RIO-NITERÓI	23
REGIÃO SUDESTE - PARADA NAVAL EM SANTOS CELEBRA DIA DA MARINHA E DIA MUNDIAL DOS OCEANOS	25
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS E SEBRAE LANÇAM PROJETO DE FORTALECIMENTO DA ECONOMIA	25
REGIÃO SUDESTE - FRANCISCO MARTINS RECEBE TÍTULO DE CIDADÃO HONORÁRIO DO RIO DE JANEIRO	27
REGIÃO SUL - SCPAR IMBITUBA REFORÇA EQUIPE COM NOVO DIRETOR DE PLANEJAMENTO	27
INTERNACIONAL - EM MÔNACO, LULA DEFENDE MUTIRÃO GLOBAL PELA ECONOMIA AZUL.....	28
REGIÃO NORDESTE - PLACAS DE AÇO IMPULSIONAM MAIOR EMBARQUE MENSAL DA HISTÓRIA DO PECÉM	30
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O SIGNIFICADO DO TRABALHO, MUITO ALÉM DO QUE IMAGINA	31
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ENIGMAS CHINESES NA BAHIA.....	33
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BIOECONOMIA POTENCIAL VERSUS REALIDADE	34
JORNAL O GLOBO – RJ	35
GOVERNO VAI PROPOR ALÍQUOTA FIXA DE IR DE 17,5% PARA APLICAÇÕES FINANCEIRAS, INCLUINDO EM CRIPTOATIVOS.....	36
EUA E CHINA RETOMAM NEGOCIAÇÕES NESTA SEGUNDA-FEIRA, EM LONDRES, COM FOCO EM TERRAS-RARAS E CHIPS	38
BANCADA DO AGRO REAGE À TRIBUTAÇÃO DE LCA E PREVÊ IMPACTO NOS PREÇOS DE ALIMENTOS	40
HUGO MOTTA E DAVI ALCOLUMBRE RECLAMAM EM REUNIÃO COM HADDAD QUE NÃO FORAM AVISADOS DO AUMENTO DO IOF	41
CONGRESSO NÃO TEM COMPROMISSO DE APROVAR MEDIDAS APRESENTADAS PELO GOVERNO, DIZ HUGO MOTTA	42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	44
‘OU SE FAZ ALGUMA COISA, OU O PAÍS VAI PARAR’, DIZ SALTO, ESPECIALISTA EM CONTAS PÚBLICAS	44
TARIFA DE ENERGIA SOBE 45% ACIMA DA INFLAÇÃO EM 15 ANOS; NO MERCADO LIVRE, PREÇO FICOU 64% ABAIXO	47
GOVERNO CRIOU OU AUMENTOU IMPOSTOS 24 VEZES DESDE 2023, CONTA COALIZÃO DAS FRENTES PARLAMENTARES.....	49
CONGRESSO CRIOU AMBIENTE FAVORÁVEL AO AJUSTE DAS CONTAS PÚBLICAS, DIZ MANSUETO ALMEIDA	51
VALOR ECONÔMICO (SP)	52
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,98 BILHÃO NA 1ª SEMANA DE JUNHO	52
LEILÃO DE TERMINAL EM SANTOS DEVE IR À JUSTIÇA	52
REFORMA TRIBUTÁRIA AFETA PLANEJAMENTO LOGÍSTICO.....	54
SÃO PAULO LANÇA NOVO EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	56
PARÁ PROMETE PORTO PARA RECEBER ‘HOTÉIS FLUTUANTES’ ATÉ COP30	57
GOVERNO LANÇA NOVO EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NESTA SEGUNDA-FEIRA	60



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 074/2025
Página 3 de 68
Data: 09/06/2025
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	61
FROTA DE APOIO REUNIU 83% DE EMBARCAÇÕES COM BANDEIRA BRASILEIRA EM ABRIL	61
PERNAMBUCO ANUNCIA FÁBRICA DE E-METANOL DE R\$ 2 BILHÕES EM SUAPE	62
ANUÁRIO DA FIRJAN ALERTA PARA QUEDA DO FATOR DE RESERVA.....	63
SUBSEA7 CELEBRA INÍCIO DA PRODUÇÃO DO PROJETO MERO 4 PARA PETROBRAS.....	63
NAVIO MOVIDO A VENTO LEVA AÇÚCAR BRASILEIRO À CHINA	64
ARTIGO - MODELAGEM REGULATÓRIA E TRIBUTÁRIA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL E OPERAÇÃO PORTUÁRIA PARA EXPORTAÇÃO DE COMMODITIES PELO ARCO NORTE.....	64
GOVERNO ANUNCIA LEILÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE PARANAGUÁ PARA AGOSTO.....	66
COSTA FILHO DISCUTE SUSTENTABILIDADE E PARCERIAS COM AUTORIDADES FRANCESAS.....	66
SEPETIBA TECON RECEBE NOVO SERVIÇO DA COSCO SHIPPING.....	67
A WILSON SONS INFORMOU - ARNALDO CALBUCCI FILHO	67
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	68
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PROJETO DE LEI PROPÕE DISPENSA DE LICENÇA AMBIENTAL PARA DRAGAGEM E PODE AFETAR PORTOS; ESPECIALISTAS ANALISAM

Proposta foi aprovada no Senado Federal e retornou para a Câmara dos Deputados
Por Ted Sartori 8 de junho de 2025



Lei aprovada prevê dispensa de novo licenciamento para serviços de dragagem, que são rotina nos portos, como o de Santos (Alexander Ferraz/AT)

A dragagem de manutenção nos portos deve ser dispensada de licenciamento ambiental. É o que prevê o projeto que cria a Lei Geral do Licenciamento Ambiental (2.159/2021), aprovado com mudanças pelo Senado no fim do mês passado e encaminhado novamente para a Câmara dos Deputados. O serviço, que

também é executado no Porto de Santos, visa evitar o assoreamento e manter a navegabilidade do canal de navegação.

“Vejo a dispensa de licenciamento prevista no projeto de lei como um avanço na desburocratização e necessária ao setor, mas, ao mesmo tempo, sem esclarecer bem as regras do jogo, o projeto aprovado pode gerar controvérsias ante a existência de outras normas que já tratam do tema”, afirma Maria Cristina Gontijo, advogada especialista em Direito Ambiental, Marítimo e Portuário.

O modelo atual segue o previsto na Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) 454/201, além de outras normativas. “Elas visam, além de promover a fiscalização das atividades para a proteção do ambiente e da saúde pública, a segurança da navegação, como as Normas da Autoridade Marítima (Normans). Um ponto importante do atual modelo é a necessidade do programa de monitoramento ambiental dos sedimentos dragados”, explica a advogada.

Fazendo uma comparação com outros dispositivos isentos do licenciamento, como obras e intervenções emergenciais ou em casos de calamidade pública - além das urgentes que tenham como finalidade prevenir a ocorrência de danos ambientais - a dispensa estará condicionada à apresentação de relatório ao órgão ambiental competente, de acordo com o texto de lei.

“Esse ponto é interessante, pois a dragagem de manutenção, de fato, não implica na necessidade dos mesmos instrumentos aplicáveis a uma nova dragagem de aprofundamento, mas também não pode deixar de ser fiscalizada”, lembra.

Por isso, a princípio, Maria Cristina lembra que gera certa preocupação a insegurança que pode ser provocada pelo dispositivo que apenas descreve ser “dispensada do licenciamento a dragagem de manutenção”, considerando todos os pontos normativos em torno do tema que irão continuar em vigor.

“Como será realizado o controle desse material dragado? Desburocratizar não é sinônimo de deixar de fiscalizar, obrigação dos particulares e do Estado prevista no Artigo 225 da Constituição Federal (Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações)”, questiona.

Outras obras

A advogada Maria Cristina Gontijo lembra que o legislador precisa se atentar que cada setor possui suas particularidades, levando em conta outras obras que contemplam instalações portuárias diversas, desde as IP4 (pequeno porte), passando pelos Terminais de Uso Privado (TUPs) e chegando ao porto organizado como um todo, como o complexo santista.

“Para produzir segurança jurídica, há a necessidade de se debruçar nos dispositivos legais já existentes para não cairmos em um novo emaranhado de normas que visam desburocratizar, mas que continuarão a propagar a insegurança jurídica tão combatida e tão discutida em fóruns do setor”, afirma.

Outro ponto destacado pela advogada é a necessidade de aumento de efetivo de servidores dos órgãos licenciadores, bem como a capacitação para atuação em setores como o portuário. “Não basta ter uma legislação que prega eficiência quando, na prática, o procedimento do licenciamento é realizado da mesma forma, sem instrumentos de modernização e sem um efetivo mínimo e capacitação de servidores”, observa.

O que é

Discutida desde 2004, a Lei Geral do Licenciamento Ambiental possui como principal objetivo uniformizar e determinar regras claras no que diz respeito à emissão de licenças ambientais em todo o território nacional, além de simplificar a concessão de licenças para os empreendimentos de menor impacto. Na prática, o objetivo do Projeto de Lei (PL) 2.159/2021 foi legalizar uma série de normas do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), portarias e outros atos da prática do licenciamento federal e de alguns estados.

Ambientalistas temem prejuízo ao ecossistema

Os ambientalistas estão preocupados com a nova Lei Geral de Licenciamento Ambiental. Professora do Instituto do Mar da Universidade Federal do Estado de São Paulo (Unifesp), Leandra Gonçalves entende que o texto foi piorado no Senado. “Eles fizeram modificações que, de fato, desregulam o processo de licenciamento, já bastante combatido”, afirma.

Para o setor portuário, Leandra entende se tratar de uma questão de perspectiva se é bom ou ruim. “É boa para o setor econômico porque pode acelerar a tramitação de licenciamentos e reduzir custos e prazos para novos empreendimentos portuários. Isso interessa a investidores e operadores logísticos”, observa.

Do ponto de vista socioambiental, lembra a professora, é ruim. “Portos são empreendimentos de grande impacto e, com regras mais flexíveis, há risco de aprovação sem estudos adequados sobre impactos cumulativos, poluição marinha, perda de habitats costeiros, e conflitos com comunidades tradicionais, como pescadores”, argumenta.

Uma preocupação adicional, segundo Leandra, é que a lei não trata de maneira específica os impactos sobre o mar, “o que é problemático para atividades como dragagem, expansão de portos, e movimentação de cargas perigosas”.

Prejuízo e divisão

Professor do Programa de Doutorado em Direito Ambiental Internacional da Universidade Católica de Santos (UniSantos), Fernando Rei analisa que seria muito prejudicial para o bioma marinho que a dragagem não fosse mais acompanhada pelo órgão ambiental.

“Tendo em vista os impactos que ela causa, não só no estuário, mas na bacia, isso naturalmente precisa ser acompanhado e necessita, digamos, de estudos técnicos e científicos constantes e de atualização”, explica.

O professor observa que a lei potencializa a divisão e a polaridade existentes na questão que envolve o desenvolvimento econômico e a proteção ambiental. “É preciso que, nesse

encaminhamento do texto para a Câmara, haja a eliminação de alguns exageros para que ela esteja realmente a serviço do País nos compromissos internacionais e não simplesmente de alguns interesses específicos muito fortemente representados no Congresso, como são da mineração, do agronegócio e da exploração de petróleo”.

APS afirma que diminuir impactos é meta

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informa que a dragagem de manutenção do Porto de Santos conta com licença ambiental, emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), válida até 2032.

“Com relação a licenças ambientais de outras obras, é importante ressaltar o compromisso ESG da Autoridade Portuária de Santos, previsto inclusive em seu planejamento estratégico”, afirma.

O órgão acrescenta que, independentemente das imposições e exigências de órgãos de controle e fiscalização, são metas da APS monitorar e minimizar o impacto das atividades portuárias nas mudanças climáticas, fomentar políticas de melhoria da eficiência energética e estímulo a novas fontes de geração de energia, assim como medidas de adaptação às mudanças do clima.

Além destas, também estão incluídas a de evitar e mitigar a poluição das águas e do oceano, protegendo os ecossistemas e buscando a preservação da biodiversidade e promover o uso sustentável dos recursos naturais; e estabelecer práticas e processos que permitam que uma organização controle, gerencie e melhore seu desempenho ambiental de forma sistemática e minimizar os impactos ambientais de suas atividades, produtos ou serviços, de acordo com sua política ambiental e com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis.

“Esses objetivos são fundamentais para a manutenção de vida viável do ser humano e demais espécies neste planeta, de forma que a APS não vai deixar de estabelecer os mais altos requisitos de sustentabilidade na implantação de seus equipamentos de infraestrutura pública do Porto de Santos”, ressalta.

Aguardando

Sobre a possível alteração na legislação ambiental, a Autoridade Portuária afirma ser embrionária qualquer avaliação, uma vez que a discussão parlamentar ainda está em andamento. “O que se pode afirmar é que, seja qual for a forma da lei, a APS irá cumprir o que estiver determinado”, finaliza a nota.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/06/2025

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO, NO LITORAL DE SÃO PAULO, SOBE EM RANKING DE GESTÃO AMBIENTAL

Desenvolvido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o indicador avalia a qualidade da gestão ambiental nos portos públicos do Brasil

Por Atribuna.com.br 8 de junho de 2025 às 09:50



Em nota, a administração de São Sebastião diz que o avanço na pontuação reflete uma série de melhorias implementadas ao longo do ano (Divulgação/Semil)

O Porto de São Sebastião, no Litoral Norte, atingiu 96,31 pontos no Índice de Desempenho Ambiental (IDA) em 2024, superando os 92,77 registrados em 2023. Desenvolvido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o indicador avalia a qualidade da

gestão ambiental nos portos públicos do Brasil. No último ano, o porto investiu R\$ 3,5 milhões em ações ambientais.

Em nota, a administração de São Sebastião diz que o avanço na pontuação reflete uma série de melhorias implementadas ao longo do ano. Entre os principais destaques estão o fortalecimento dos treinamentos ambientais para colaboradores, ampliando a conscientização e o preparo das equipes, e a adoção de práticas rigorosas de controle e monitoramento das atividades operacionais, “que contribuíram diretamente para a redução de acidentes e ocorrências ambientais”.

Além disso, diz a nota, houve expansão das ações de saúde pública, incluindo programas de combate a vetores, melhorias nas condições sanitárias da área portuária e reforço na destinação de resíduos. “Investimentos foram realizados em monitoramento ambiental e na modernização dos processos de gestão, garantindo maior eficiência no controle dos impactos”.

O IDA considera critérios como cumprimento das normas ambientais, gestão de resíduos, eficiência no uso de recursos, conservação ambiental e responsabilidade socioambiental.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 09/06/2025

JUSTIÇA MANDA AUDITORES DA RECEITA SUSPENDEREM GREVE E IMPÕE MULTA DE R\$ 500 MIL A SINDICATO

Paralisação começou em novembro devido ao impasse nas negociações salariais entre categoria e



(Vanessa Rodrigues/AT)

O ministro do Superior Tribunal de Justiça, Benedito Gonçalves, determinou que os auditores da Receita Federal, em greve desde novembro, voltem ao trabalho. Na decisão desta sexta-feira (6), ele impõe multa diária de R\$ 500 mil ao Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco Nacional) caso a decisão não seja cumprida.

Em seu despacho, Gonçalves determina ainda que sejam interrompidas até as chamadas operações-padrão — que tornam mais lento o serviço prestado.

O juiz acatou pedido da União, que alegou ser essencial o trabalho dos auditores da Receita, o que faz com que a mobilização por meio de greve seja objeto de contestação na Justiça. "

Como atividade essencial, a interrupção de suas atividades, ou diminuição de sua performance, afeta diretamente a capacidade do Estado de manter e custear a estrutura estatal e, especialmente, de financiar e executar as políticas públicas", alegou a União.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, admitiu que a greve interferiu nas previsões de arrecadação principalmente com julgamentos no Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais). A projeção era arrecadar R\$ 28 bilhões neste ano em causas em discussão da esfera administrativa, mas a estimativa foi zerada no último relatório bimestral de acompanhamento das contas, em maio.

Na petição, o governo também elencou algumas atividades que foram prejudicadas pela greve, como a não apresentação de relatórios mensais de acompanhamento de receitas e relatórios gerenciais, o que impediu o acesso do próprio governo aos dados de tributação. Mencionou ainda que houve atraso de 15 dias na disponibilização integral da declaração pré-preenchida no Imposto de Renda de Pessoas Físicas.

"São razoáveis as ponderações trazidas pela União quanto à manutenção dos serviços essenciais prestados pela categoria grevista, diante da necessidade de se assegurar a observância do princípio da continuidade do serviço público e o atendimento das necessidades inadiáveis da população", afirmou Gonçalves.

Porto de Santos

Procurada, a Delegacia de Santos do Sindifisco Nacional informou que não se pronunciará sobre a decisão. A entidade de classe planejava uma paralisação das atividades na Alfândega do Porto de Santos, na semana que vem, entre os dias 9 e 13.

Paralisação

Os auditores estão em greve desde 24 de novembro do ano passado e cobram reajuste de salários. O aumento de 9%, concedido em 2023, não foi suficiente, segundo os trabalhadores, para repor perdas verificadas desde 2016, período em que os vencimentos ficaram congelados. Eles também demandam o pagamento integral do bônus de eficiência, um adicional pago pelo desempenho da arrecadação, cujo valor foi alterado por mudanças recentes apresentadas pelo governo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/06/2025

LEILÃO INÉDITO QUE SERVIRÁ DE MODELO PARA SANTOS JÁ TEM PREVISÃO PARA OCORRER; SAIBA QUANDO

Concessão do canal de acesso em Paranaguá deve representar R\$ 1 bilhão em investimentos

ATribuna.com.br 7 de junho de 2025



Melhorias no acesso em Paranaguá ampliarão movimentação no segundo maior porto público do País (Claudio Neves/Portos do Paraná)

Será realizado em agosto o leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR). Inédito no setor, ele pode atrair até R\$ 1 bilhão em investimentos e servirá de modelo para a concessão do canal do Porto de Santos. O anúncio foi feito nesta sexta-feira (6) pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em Paris, na França, onde acompanha visita oficial do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) encaminhou nesta sexta (6) à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) os documentos técnicos solicitando o agendamento do leilão. "Essa parceria é muito saudável ao Brasil. Será um marco para o setor portuário brasileiro, o primeiro leilão de canal de acesso de um porto público", afirmou Costa Filho.

O ministro voltou a explicar que o leilão de Paranaguá servirá de modelo para outras concessões de canais de acesso de portos brasileiros, como os de Santos e Itajaí (SC). "Isso vai dar previsibilidade ao setor produtivo, sobretudo na rota do desenvolvimento do setor portuário brasileiro", acrescentou.

Com o leilão, o calado do canal do principal porto paranaense será ampliado de 13,5 metros para 15,5 metros, elevando a capacidade de Paranaguá para receber navios de maior porte e potencializando a movimentação de cargas. Hoje, o segundo maior porto do País recebe 2.600 navios por ano, com destaque para graneis sólidos, como soja e proteína animal.

De acordo com o MPor, a concessão trará ainda maior eficiência à operação portuária, possibilitando a ampliação do número de navios no porto.

“A concessão vai colocar o Porto de Paranaguá em outro patamar em relação ao comércio internacional e estamos bastante confiantes nesse modelo de leilão, que seguramente terá muita competição”, avaliou o secretário Nacional de Portos, Alex Ávila.

Ele explicou que cada centímetro a mais no calado do canal de acesso corresponde a um aumento de 60 toneladas de carga no porão do navio. “A concessão vai elevar o Porto de Paranaguá a um patamar de 15,5 metros, então teremos um ganho substancial, além do ganho de escala que virá com o aumento do número de navios”, acrescentou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/06/2025

DISPUTA POR ÁREA DE 500 MIL METROS QUADRADOS COLOCA EM RISCO OPERAÇÃO DO ECOPÁTIO, EM CUBATÃO; ENTENDA

Empresa opera com decisão judicial provisória, enquanto Prefeitura e União travam uma batalha no Judiciário

Por Bárbara Farias



No passado, a área, no polo industrial de Cubatão, abrigava o bairro Vila Parisi, com 20 mil moradores; em 1999, o Ecopátio assumiu o local (Rogério Soares/Arquivo AT)

Um imbróglcio jurídico põe em risco a operação do Ecopátio, em Cubatão, que tem 500 mil metros quadrados e recebe 3,5 mil caminhões por dia com destino ao Porto de Santos. Estão em jogo a titularidade da área, se da União ou do Município, e a regularidade do contrato de concessão.

Diversas ações judiciais relacionadas ao caso se encontram no Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3). Elas foram reunidas em um juizado de conciliação, que agora buscará solução consensual para o impasse, em data a ser definida.

Em nota, o Ecopátio informa que “opera de forma regular e cumpre as obrigações contratuais e normas aplicáveis à sua atividade”. Afirma, ainda, que desempenha “um papel estratégico na organização e fluidez do tráfego de cargas entre o Porto de Santos e o Interior do Estado”.

A empresa acrescenta que “confia em uma solução que preserve a continuidade do serviço prestado e sua contribuição para a logística nacional”. O contrato de 30 anos termina em 2029.

História

No passado, a área, no Polo Industrial, abrigava o Bairro Vila Parisi, com 20 mil moradores. Com condição insalubre, passou a ser chamado de Vale da Morte. Nos anos 1980, foi declarada de utilidade pública pela Prefeitura, que entendeu ser dona da área, e desapropriada entre 1986 e 1992. Na época, decretos e uma lei municipal validaram a mudança de finalidade da área.

Em 1999, a empresa Markon Comércio e Representações Ltda ganhou a licitação com a Prefeitura para explorar o espaço, mas depois transferiu o contrato de concessão para o Ecopátio.

A transferência sem licitação levou o Ministério Público Federal (MPF) a questionar judicialmente a legalidade do acordo, além da titularidade da área. Nessa ação, a Justiça decidiu que o terreno era da União.

Em 2018, o Ecopátio entrou com um processo solicitando a suspensão do reconhecimento da União como titular da área e a manutenção da concessão, alegando que “agiu de boa-fé, com base em



aparente legalidade do contrato e registros cartorários”. Pontuou, ainda, “risco de graves prejuízos sociais e econômicos com a desocupação da área”. Nessa ação, o Ecopátio conseguiu uma liminar para continuar operando no local.

Em 2021, uma advogada entrou com uma ação popular com os mesmos questionamentos do MPF e alegando dano ao erário na esfera federal. Diante de tantos processos, os casos foram juntados.

União

A Secretaria de Patrimônio da União (SPU) diz, em nota à Reportagem, que a “Advocacia Geral da União (AGU) questionou judicialmente a validade da concessão, uma vez que se trata de imóvel pertencente à União”.

E o processo chegou ao Superior Tribunal de Justiça (STJ) “que já decidiu, de forma definitiva, que a área, de fato, pertence à União”.

Município paga R\$ 1 bilhão em precatórios e quer consenso

A Prefeitura busca consenso com o Governo Federal em relação à titularidade da área concedida Ecopátio. Para desapropriar e realocar cerca de 20 mil moradores para outros bairros, o Município afirma que pagou R\$ 1 bilhão, dívida que ficou em precatórios.

Segundo o Executivo Municipal, a área da Vila Parisi foi desapropriada na década de 1980 pelo então prefeito Nei Serra. “Na ocasião, a Procuradoria do Município e a União entenderam que a área pertencia à Cubatão. Contudo, décadas depois, a SPU cobrou a propriedade da área”.

“Felizmente, não há condenação do Município, apenas o reconhecimento pela Justiça de que a área é da União e a nulidade do contrato de concessão ao Ecopátio. O processo não transitou em julgado e ainda temos recursos”, afirmou o prefeito César Nascimento (PSD).

O Município discute a situação no juizado de conciliação do Tribunal Regional Federal da 3ª Região (TRF-3). “Acredito que conseguiremos solucionar a questão de forma amigável. Nosso Governo está empenhado em evitar qualquer resultado adverso, pois seria, no mínimo injusto, após quase 40 anos, cerca de R\$ 1 bilhão pagos em precatórios, o povo cubatense ficar no prejuízo novamente”. O aporte foi pago ao longo dos anos pela Administração Municipal.

Nascimento ressaltou que a população foi retirada da Vila Parisi para casas dignas e que, na ocasião, a União não se manifestou como proprietária da área. “Não podemos arcar novamente com ônus do desenvolvimento industrial do País, que gerou tantas riquezas para a Nação, mas grandes mazelas para o nosso Município”.

Porto

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que foi consultada pela SPU se tinha interesse na área, manifestando-se positivamente, “tendo em vista a importância do serviço de pátio regulador de caminhões”, acrescentando que “incluiu essa área na revisão da Poligonal”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/06/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

GÁS NATURAL DEVE AMPLIAR EM 15% EXPORTAÇÃO DE SAL DO RN EM CINCO ANOS

Setor prevê redução de custos e aumento de competitividade com o fornecimento de gás natural a partir de 2026 através do Polo Gás-Sal, que já está com 25% das obras executadas

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



O Rio Grande do Norte continua como o maior produtor de sal marinho do Brasil, seguido pelo Rio de Janeiro e pelo Ceará. Foto: Divulgação

A indústria salineira do Rio Grande do Norte, que produziu 6,5 milhões de toneladas de cloreto de sódio em 2024, pode elevar, em cinco anos, as suas exportações em 15% com a adesão a uma nova matriz energética que vai aumentar a produtividade e reduzir custos. As 150 empresas responsáveis por 95% do sal extraído no país terão, a partir do próximo ano, a oferta

de gás natural com a conclusão prevista de um trecho de 23 quilômetros, conectando a malha existente em Mossoró às áreas industriais da Costa Branca.

O investimento de R\$ 56 milhões na nova infraestrutura faz parte do projeto do Polo Gás-Sal, conduzido pela Companhia Potiguar de Gás (Potigás). O edital de construção foi lançado em abril e as obras já ultrapassaram 25% de execução. A previsão da Potigás é que o fornecimento esteja disponível até o final de 2026, inicialmente para atender a indústria salineira e outros segmentos industriais da região.

Em 2024, as exportações de sal marinho do Rio Grande do Norte somaram 412 mil toneladas, contribuindo para um superávit de US\$ 289,7 milhões na balança comercial estadual. Segundo a Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte (FIERN), a nova matriz energética tem potencial para elevar em até 15% as exportações do setor no médio prazo, com expectativa de abertura de novos mercados, especialmente na América Central e Europa.



O Polo Gás Sal contempla a implantação de 53 quilômetros de gasodutos para atender ao setor salineiro potiguar. Foto: Carlos Costa/Assecom/Potigás

Ganhos de eficiência e competitividade

Hoje, a matriz energética da indústria do sal é composta por cerca de 60% de energia elétrica e 40% de combustíveis líquidos, segundo a Associação Brasileira da Indústria de Sal (ABISAL). A substituição parcial por gás natural deverá reduzir custos operacionais e proporcionar ganhos de eficiência de

até 20%, além de diminuir emissões de gases de efeito estufa.

A Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico (Sedec-RN) considera o projeto estratégico para a indústria local. “Essa mudança fortalece a competitividade do setor e cria condições para aumento das exportações nos próximos anos”, informa a pasta.

O setor salineiro é composto por cerca de 150 empresas, que geram aproximadamente 70 mil empregos diretos e indiretos, considerando toda a cadeia produtiva, segundo o Sindicato das Indústrias de Moagem e Refino de Sal do RN (SIMORSAL-RN). As empresas do setor são beneficiárias do Programa de Estímulo ao Desenvolvimento Industrial (PROEDI), que apoia a modernização da indústria local.

Infraestrutura energética e industrial

Além do gasoduto, o projeto do polo gás-sal contempla o uso de cavernas salinas para armazenamento estratégico de gás natural, ampliando a infraestrutura energética da região. Estão em desenvolvimento projetos de cogeração e de uso de sistemas híbridos de energia para reforçar a eficiência da produção.

O Governo do Estado e a Potigás avaliam que essa integração energética deve atrair novos investimentos industriais, com destaque para os segmentos químico e logístico.

Panorama regional

O Rio Grande do Norte lidera a produção nacional de cloreto de sódio, com cerca de 95% do volume extraído no país. O restante da produção nordestina é complementada por Ceará e Alagoas. O consumo brasileiro de sal marinho gira em torno de 7,5 a 8 milhões de toneladas anuais, com estabilidade no mercado interno e potencial de crescimento das exportações.

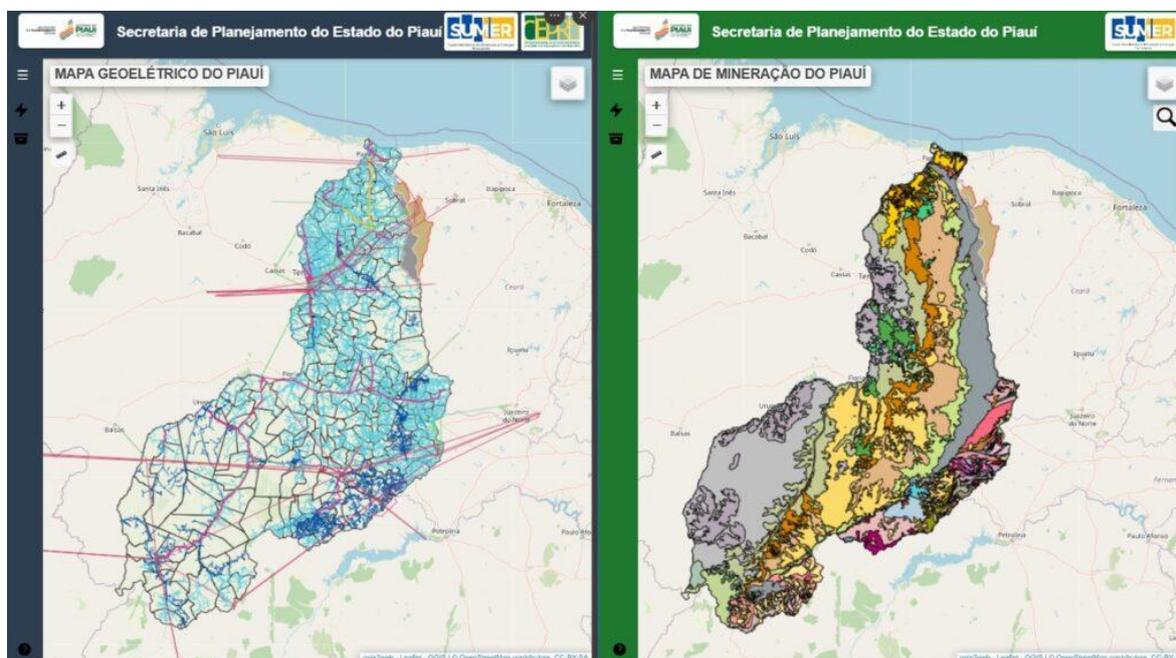
Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/06/2025

PIAUI LANÇA OBSERVATÓRIO PARA ATRAIR INVESTIDORES EM ENERGIA E MINERAÇÃO

Ferramenta foi apresentada pela Secretaria do Planejamento do Piauí durante a Brazil Energy Conference 2025

De Recife - Allan Petterson



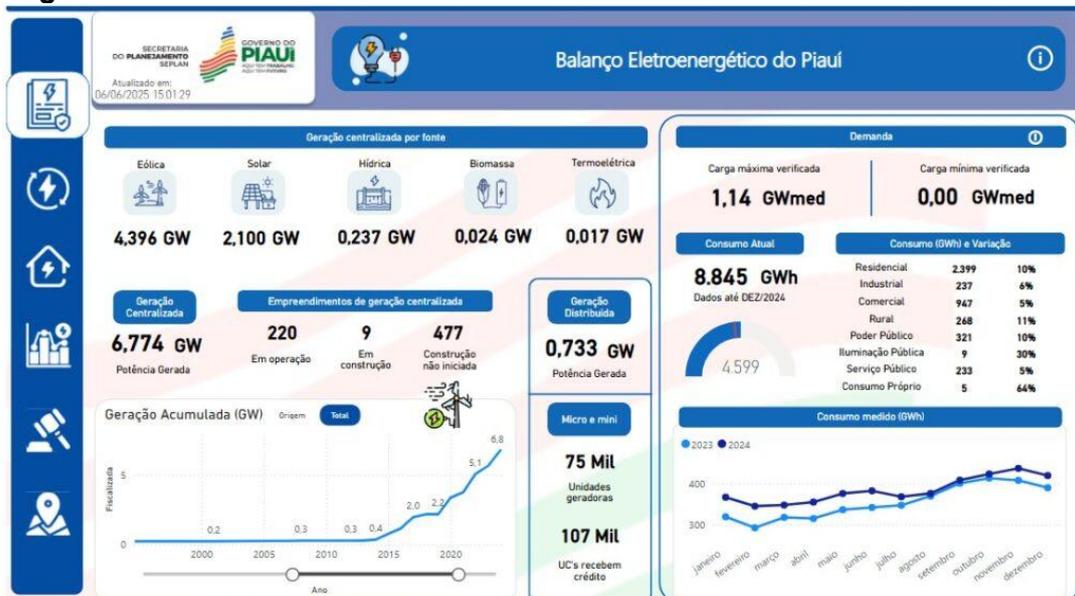
Painéis interativos dispõem de mapas dos setores energético e minerário do Piauí – Foto: Divulgação

O estado do Piauí agora conta com uma nova ferramenta digital que permitirá às empresas dos setores de energia renovável e mineração compreender, de forma detalhada, o potencial dos recursos naturais disponíveis para a produção de energia eólica, fotovoltaica e para a exploração de minérios. O Observatório de Dados de Mineração e Energia reúne dois painéis – um energético e outro minerário – com informações atualizadas extraídas de bases públicas.

A proposta da ferramenta é orientar futuros investidores na expansão da rede elétrica e na identificação de zonas prioritárias para a geração de energia, além de apontar áreas com potencial para a instalação de mineradoras – setor que tem registrado crescimento expressivo na região Nordeste do país.

“Esse mapa foi desenvolvido com o intuito de facilitar, tanto para a academia quanto para as empresas, a compreensão sobre como funciona a parte geológica, de transmissão, subestação, e o potencial eólico e solar do nosso estado”, explica o secretário do planejamento, Washington Bonfim. A apresentação da nova ferramenta aconteceu durante a Brazil Energy Conference, realizada de 4 a 7 de junho em Teresina.

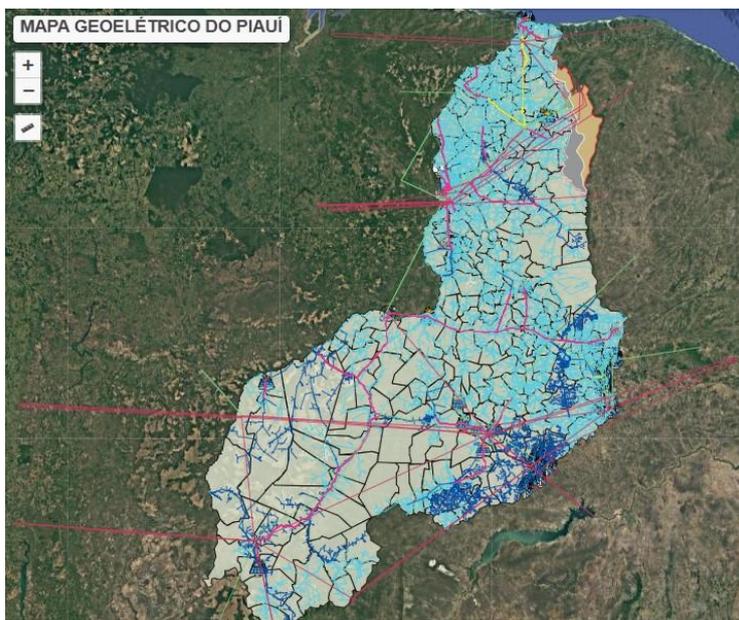
Painel energético do Piauí



Painel apresenta balanço energético do Piauí – Foto: Divulgação

O painel energético apresenta um panorama abrangente da matriz energética do Piauí, abordando geração, distribuição, consumo e o arcabouço normativo do setor. Com isso, oferece uma base sólida para análise dos desafios e oportunidades ligados às fontes renováveis e demais formas de energia disponíveis no estado.

A ferramenta inclui um mapa geolétrico interativo do Piauí, com dados territorializados sobre as fontes de energia, o que facilita o planejamento estratégico e a tomada de decisões por empresas e gestores públicos.



Mapa apresenta de forma detalhada a distribuição de linhas do estado – Foto: Divulgação

O mapa permite visualizar subestações, linhas de transmissão e distribuição, empreendimentos já existentes e em construção, além de um mapeamento do potencial eólico e solar em todo o território estadual.

No cenário nacional, o Piauí se destaca como o estado com a matriz elétrica mais limpa do Brasil. Atualmente, mais de 99% da energia gerada no estado vem de fontes renováveis. É o terceiro maior produtor de energia eólica e solar centralizada do país.

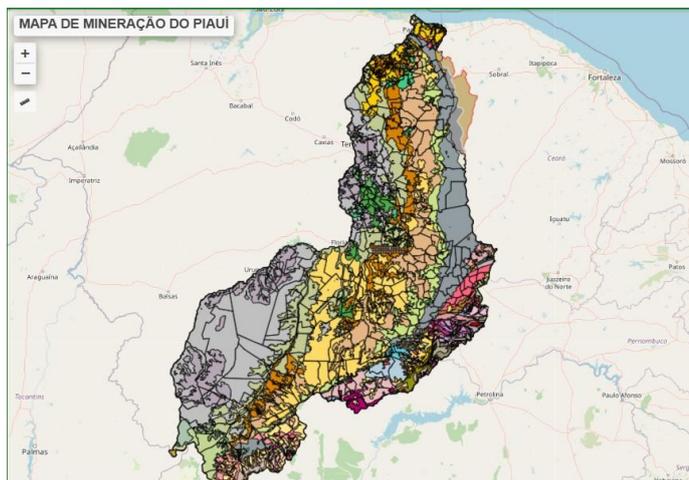
Painel de mineração do Piauí



Balanco da Mineração do Piauí – Foto: Divulgação

O painel minerário oferece uma visão integrada e atualizada sobre as atividades de mineração no Piauí, consolidando dados históricos de processos minerários, arrecadação, destinos de exportação, entre outras informações estratégicas.

A ferramenta também disponibiliza um mapa interativo com dados sobre áreas de extração mineral, contribuindo para o planejamento de novos projetos e decisões de investimento.



Área de mineração do estado do Piauí – Foto: Divulgação

Atualmente, o Piauí possui 179 projetos de mineração registrados, que ocupam uma área equivalente a 246 mil hectares. De acordo com a última atualização do painel (6 de junho), o estado já arrecadou R\$ 1.217.466,89 em 2024 por meio da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerários (CFEM).

A mineração já impacta 21% do território estadual. Até o momento, o Piauí exportou mais de 500 mil toneladas de minério de ferro somente em 2024, com previsão de ultrapassar a marca de 1 milhão de toneladas até o fim do ano. A China é o principal destino das exportações piauienses.

Brazil Energy Conference 2025

A Brazil Energy Conference 2025 reúne em Teresina, Piauí, os principais nomes do setor energético do Brasil e do mundo para discutir os rumos da transição energética, inovação tecnológica, energias renováveis e sustentabilidade. O evento, que iniciou na última quarta-feira (4), segue até o próximo sábado (7), e acontece em formato híbrido, conta com a participação de especialistas, representantes de governos, organismos internacionais e grandes empresas do setor elétrico.

O Movimento Econômico esteve presente e realizou a cobertura completa da conferência, trazendo informações exclusivas, análises e entrevistas com os protagonistas dos debates sobre o futuro da energia no país.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/06/2025

QUASE METADE DA INDÚSTRIA BRASILEIRA INVESTIU EM ENERGIA LIMPA EM 2024

Cerca de 60% das indústrias do Nordeste investiram em energias renováveis, segundo o estudo da CNI

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Energias renováveis e gestão de resíduos foram apontadas como os pilares da sustentabilidade para a indústria, segundo pesquisa da CNI. Foto: Reprodução/Agência Gov

A indústria brasileira está acelerando o uso de fontes renováveis de energia. Em 2024, 48% das empresas investiram em projetos com energia hídrica, eólica, solar, biomassa ou hidrogênio de baixo carbono, segundo pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI). Em 2023, eram 34%.

As empresas também apontaram dois principais motivos para investir em projetos de energia renovável: descarbonizar a produção e reduzir custos. Este último foi informado por 50% dos que implantaram este tipo de empreendimento. Entre as empresas que adotaram fontes renováveis, 42% optaram por ser autoprodutores.

“É um crescimento que vai na linha de aumento de competitividade. Ou seja, se você reduz o preço da energia a partir da utilização de renováveis, reduz preço (da produção) e passa a ser mais competitivo no acesso ao mercado. É um fator bastante positivo” resume o superintendente de Meio Ambiente e Sustentabilidade da CNI, Davi Bomtempo.

Realizado pela empresa Nexus a pedido da CNI, o estudo foi elaborado a partir das entrevistas de 1 mil executivos de todos os Estados brasileiros, sendo metade deles de companhias grandes e médias e o restante de pequenas empresas. As informações foram coletadas entre 24 de outubro e 25 de novembro de 2024.

O Nordeste lidera os investimentos em energia limpa, com 60% das indústrias da região engajadas. O Norte e Centro-Oeste têm 56%; Sul, 53%; Sudeste, 39%. “São as vantagens comparativas que passam a prevalecer. No Nordeste, temos sol e ventos. Esses fatores contribuem bastante para o desenvolvimento desse tipo de energia, então percebemos grandes investimentos sendo direcionados principalmente para região do Ceará, do Piauí, onde os investimentos estão sendo mapeados, principalmente os internacionais”, comenta Bomtempo.



Indústria vai continuar investindo em energia renovável

Os investimentos da indústria em energias renováveis devem continuar pelos próximos dois anos, de acordo com o estudo. Este tipo de investimento também lidera as prioridades de sustentabilidade em todas as regiões do Brasil.

O uso de energia renovável como estratégia de descarbonização subiu de 23% em 2023 para 25% em 2024. Já a inovação tecnológica como foco para reduzir emissões passou de 14% para 20%.

Mais de 60% das empresas têm interesse em financiamento para modernizar o maquinário com o objetivo de descarbonizar a produção, mas 9 em cada 10 reclamam da falta de incentivos fiscais.

A energia renovável e a gestão de resíduos são apontados como os dois principais pilares da sustentabilidade das empresas, que também estão mais preocupadas em darem a destinação correta aos resíduos. Entre as médias e grandes indústrias, cerca de 70% estão praticando a logística reversa.

E 83% das empresas que investem em economia circular veem redução direta de emissões de gases de efeito estufa (GEE).

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 09/06/2025



PORTAL PORTO GENTE

ANTAQ SEM FOCO NA SOLUÇÃO, DISTORCE O PROJETO STS10 NO PORTO DE SANTOS.

Redação Portogente - Editorial Portogente - Coluna Dia a Dia

A revolução digital aproximou compradores e vendedores ao longo do globo

Numa mudança repentina e ágil, na manhã chuvosa da última 5ª feira, em Santos/SP, a Diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, aprovou por unanimidade a proposta do Leilão e implantação do mega terminal STS10 de Contêineres, no Porto de Santos, na área do Saboó. Abre um novo capítulo sonoro da história do principal porto do Hemisfério Sul. Trata-se do projeto e construção de um robusto complexo portuário de contêineres. Realidade há muito discutida e ainda com muitas, e não poucas, perguntas sem respostas, e que precisam também de luz do sol. Acrescente-se às centenas de projetos de infraestrutura de transportes para 2025 e 2026 que correm o risco de ter seus cronogramas comprometidos por limitações de pessoal. Uma demonstração inequívoca de que a perda de foco pela ANTAQ pode levar a sérios retrocessos. Tais fatos envolvem o ministério de Portos e Aeroportos.



Veja mais: Regionalização da competência de pensar o Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116884-regionalizacao-da-competencia-de-pensar-o-porto-de-santos>

A próxima etapa implica abordar as estratégias para instalar o terminal de águas profundas, para receber os big ships. Entretanto, antes é preciso avaliar com rigor o procedimento da ANTAQ no caso do terminal STS10. Pois, não se pode permitir que a agência reguladora planeje e formule políticas envolvendo o maior projeto portuário brasileiro, abrindo campo para a judicialização, como vem propondo o governo do Estado de São Paulo. Fato que puxou para a briga o governador, engenheiro Tarcísio de Freitas, que encaminhou ofício e fez críticas duras ao governo Lula, sobre o primarismo das ações em uma questão tão complexa. Ao que parece, politicamente, o clima não está tão eufórico quanto foi no momento da proposta do leilão. Entretanto, há arcabouço jurídico e competência nacionais suficientes para formular regras para um comércio moderno e eficaz.



Veja mais: Porto de Santos regionalizado e ANTAQ reguladora e fiscalizadora

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116823-porto-de-santos-regionalizado-e-antaa-reguladora-e-fiscalizadora>

Os irmãos Joesley e Wesley Batista, chegados ao presidente Lula (PT), com experiência na manutenção e operação de terminal em Itajaí (SC), são esperados para participar no leilão do STS10. Foi esse modelo de concessão que em 1888, vencida pela família Guinle, fez o sucesso do Porto de Santos. Quando celeumas e intrigas dos trapicheiros perdiam a oportunidade, que resultou no principal porto do hemisfério sul, em produtividade. Tudo indica, caso vença esse certame, a JBS vai construir o porto-hub offshore, para receber os navios do novo tempo do comércio marítimo. A hinterlândia produtiva do Porto de Santos exige preços competitivos, para disputar vantajosamente no mercado global. Está a se falar de um novo tempo de inovação do complexo portuário, baseado na operação logística de menor custo.

A começar por ganho em escala para receber navios da última geração, com calado de 17 metros. Composto um sistema de projeto de engenharia robusto, baseado em cálculo da capacidade da movimentação do trecho de cais e nas demandas. Sem sombra de dúvida, considerando a tecnologia de construção avançada, Santos apresenta todas as condições para implantar economicamente um terminal para operar grandes navios “big ships”.

Veja mais: Porto de Santos, mar de lama e o tamanho do buraco

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116866-porto-de-santos-mar-de-lama-e-o-tamanho-do-buraco>

É muito bem-vinda a notícia de que a Comissão da Câmara de Deputados aprovou a retomada do poder decisório dos Conselhos de Autoridade Portuária – CAP. A proposta segue em tramitação conclusiva e para entrar em vigor precisa ser aprovada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal. Entre outras atribuições, poderá opinar, com poder de veto, sobre indicações para cargos de diretoria em portos sob controle de ações estatais, uma bandeira do Portogente há anos. Assim, amplia de fato o fórum de debate do STS10, cujas restrições pela ANTAQ de participações de operadores de terminais não tem o apoio do governo do Estado de São Paulo. Ou seja, menos Brasília e mais Brasil. Um quadro claro de que a ANTAQ precisa ser debatida e reformulada, considerando a importância de seu aperfeiçoamento, de modo a evitar que seja repartição especializada e à mercê de influências políticas. Nesse cenário portuário de alta importância para o futuro do Brasil e com muitas incertezas, estranhamente, ainda não se sabe a posição do presidente Lula sobre os portos.

Veja mais: Universidade Portuária precisa entrar na academia

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116895-universidade-portuaria-precisa-entrar-na-academia>

O porto de águas profundas – offshore - para 17 metros de profundidade é uma mudança de paradigma que aumenta a competitividade do Porto de Santos. Será uma nova disposição regional que irá gerar produção e ampliar a participação das cidades vizinhas na atividade portuária, com sustentabilidade. Esse arranjo do Hub-Port potencializa o mercado local, aumenta a eficiência da administração portuária. São práticas de múltiplas ordens, de tarifas e custos de serviços razoáveis. Logisticamente, facilita as manobras apropriadas das embarcações em profundidade suficiente ao calado e disponibilidade de serviços logísticos adicionais valorosos. É um conjunto de atividades operacionais sincronizado, com eficiência tecnológica.

Veja mais: O PL nº 733/2025 que regulamente de fato o sistema portuário brasileiro

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116810-o-pl-n-733-2025-que-regulamente-de-fato-o-sistema-portuario-brasileiro>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 09/06/2025

GOVERNO DE SP FIRMA ACORDO INTERNACIONAL E LANÇA APP PARA IMPULSIONAR SETOR DE BIOMETANO

REDAÇÃO PORTOGENTE

Medidas visam ampliar uso de energias renováveis, reduzir emissões e fomentar economia circular



Divulgação

O Governo de São Paulo assinará nesta quinta-feira (5), Dia Mundial do Meio Ambiente, uma parceria com a World Biogas Association (WBA) para impulsionar o desenvolvimento da indústria do biogás no Estado. O acordo prevê a implementação de políticas, regulamentações e padrões para ampliar o uso de energias renováveis, reduzir emissões de gases de efeito estufa (GEE) e estimular a produção de biogás e biometano.

“Essa assinatura representa um marco importante no fortalecimento da indústria de biogás no nosso Estado e reflete o compromisso de São Paulo com a inovação sustentável e com a agenda global de mudanças climáticas. Por meio da colaboração com a WBA, esperamos compartilhar conhecimento, promover inovação e fortalecer a capacidade local para impulsionar políticas públicas e iniciativas que ampliem o uso do biogás no estado, criando um ambiente propício para novas oportunidades de negócios e geração de emprego e renda”, explicou a secretária da Semil, Natália Resende.

Durante a COP29, realizada em Baku, no Azerbaijão, em 2024, a Semil fez reuniões bilaterais com organizações internacionais com o intuito de alavancar a produção de biometano em São Paulo. Em um desses encontros resultou num outro acordo de cooperação técnica, desta vez com o instituto de pesquisas World Resources Institute Brasil (WRI Brasil), para estruturação de diretrizes que vai viabilizar um certificado de garantia do biometano, assegurando a rastreabilidade e integridade ambiental do produto para agentes que atuam no mercado de gás natural. A finalidade desse documento é reconhecer o ativo ambiental do biocombustível no inventário de compensação de carbono.

“O WRI Brasil nos auxilia na modelagem do mecanismo, inédito no país, que utilizará o certificado como instrumento para melhorar a viabilidade econômico-financeira dos projetos de biometano no Estado. Além de estimular o registro da procedência do biocombustível será mais um incentivo à produção em São Paulo, já que as empresas poderão usar o documento para compensar as emissões de gases de efeito estufa e, assim, contribuir com o compromisso de descarbonização”, enfatizou a subsecretária de Energia e Mineração da Semil, Marisa Barros.

O desenvolvimento do biogás e biometano no Estado de São Paulo, que é líder em transição energética, pode trazer benefícios ambientais, sociais e econômicos, como a redução das emissões de gases com efeito estufa, a diversificação da matriz energética, o aproveitamento de resíduos orgânicos e o desenvolvimento rural. O biometano é obtido a partir do processamento e purificação do biogás, e pode substituir o gás natural usado em indústrias e veículos, contribuindo para a descarbonização, produção de combustível limpo, renovável, além da geração de empregos.

Entre os objetivos do plano está identificar lacunas da geração de biometano no Estado e o desenvolvimento da cadeia desse tipo de biogás limpo e sustentável. “O propósito é mapear os desafios que nos impedem de alcançar a produção de 6,4 milhões de metros cúbicos por dia e propor soluções para atingirmos essa meta”, afirmou Marisa Barros.

Aplicativo para conectar ecossistema do biometano



Em mais uma iniciativa para incentivar projetos de transição energética nos setores público e privado, a Semil, em parceria com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE), via InvestSP, agência de promoção de investimentos vinculada à SDE, lançou a versão para celular da plataforma Conecta Biometano SP. O aplicativo já está disponível para download gratuito nas lojas virtuais Google Play e Apple Store. O serviço foi criado para conectar representantes da cadeia de suprimentos do biometano e interessados em desenvolver projetos de descarbonização.

Por meio da plataforma, diversos agentes do setor poderão se cadastrar, incluindo produtores de biometano, comercializadores, prestadores de serviços, fornecedores de equipamentos e até bancos que financiam esses projetos. O objetivo é permitir que empresas e gestores públicos encontrem facilmente parceiros e fornecedores para projetos de transição energética com uso do biometano.

Enquanto o gás natural de origem fóssil é extraído diretamente de reservatórios geológicos, o biometano é um biocombustível gasoso, constituído essencialmente de metano, derivado da purificação do biogás – gás bruto cuja composição contenha metano obtido de matéria-prima renovável ou de resíduos orgânicos, como em aterro sanitário. O combustível é uma das apostas de São Paulo para reduzir as emissões de gases do efeito estufa. Principalmente porque o Estado é o maior produtor mundial de cana-de-açúcar, cuja vinhaça é usada como matéria-prima para fabricação do biometano — uma das opções mais viáveis para a descarbonização dos transportes pesados nos próximos anos.

“O Conecta Biometano SP promete ser uma peça chave na revolução energética de São Paulo. A iniciativa também está alinhada ao Plano Estadual de Energia 2050, que tem como meta zerar as emissões líquidas de gases de efeito estufa até 2050. Esse movimento reforça o compromisso do estado com o desenvolvimento sustentável e o apoio a projetos de economia circular, tanto em empresas quanto em municípios”, enfatizou a secretária Natália Resende.

A Semil é responsável pelo Plano Estadual de Energia 2050 (PEE 2050), que possui diretrizes para o incentivo a projetos de transição energética e redução de emissões de gases de efeito estufa em todo o território paulista. Já a InvestSP segue as trilhas de desenvolvimento definidas pelo Governo de São Paulo e pela SDE, que reforçam o apoio a projetos de descarbonização e economia circular, sejam eles desenvolvidos por empresas ou municípios.

“Além de dar suporte ao Governo do Estado nas políticas e ações voltadas para a transição energética, queremos fortalecer a cadeia de suprimentos do biometano, incentivar a geração de negócios e garantir que o setor privado seja um parceiro estratégico do poder público na busca por uma matriz energética cada vez mais limpa e sustentável”, afirmou o presidente da InvestSP, Rui Gomes.

O Conecta Biometano SP ainda conta com apoio de: Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo (SAA), Fiesp, Associação Brasileira de Biogás (Abiogás), Arranjo Produtivo Local do Alcool (Apla) e União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica).

Setor pode gerar até 20 mil empregos

Um estudo da Fiesp, em parceria com a Semil, apontou o grande potencial para a cadeia do biometano no Estado de São Paulo, para a geração de até 20 mil empregos diretos, indiretos e induzidos com o aumento da produção desse combustível renovável, além de contribuir para a redução dos gases de efeito estufa. A pesquisa, elaborada em 2024, foi apresentada na manhã desta quinta-feira (5) para o governador Tarcísio de Freitas.

De acordo com a pesquisa, a capacidade instalada ou em instalação atualmente no Estado é de 0,4 milhão de m³ por dia. Com o desenvolvimento da cadeia de biometano, a oferta potencial é estimada em 6,4 milhões de m³ por dia – ou seja, 16 vezes da capacidade atual. A maior parte desse gás (84%) pode vir do setor sucroenergético – ou seja, do aproveitamento da vinhaça, um subproduto da

cana-de-açúcar. Outros 16% podem ser gerados nos aterros sanitários, a partir da decomposição da matéria orgânica.

Essa produção potencial de 6,4 milhões de m³ por dia equivale a cerca de 40% do consumo total de gás natural em São Paulo e a 25% do consumo de óleo diesel no setor de transportes, incluindo veículos pesados. O biometano é um combustível com menor pegada de carbono que pode contribuir para reduzir o aquecimento global.

O projeto da pesquisa teve como objetivo identificar barreiras ao desenvolvimento da cadeia do biogás e biometano, além de embasar a criação de políticas públicas que promovam o crescimento do setor. As etapas incluíram diagnóstico técnico e de mercado, levantamento e análise de medidas de incentivo e sugestões de priorização dessas medidas. O estudo aponta, entre os principais resultados, que a substituição do diesel por biometano pode contribuir com a redução de 5,6 milhões de toneladas de CO₂ equivalente (tCO₂e) para as metas de descarbonização do estado até 2050, representando 3,7% da meta estabelecida. Se for considerado todo o ciclo de vida, desde o uso dos resíduos na produção até o consumo do biometano no setor de transportes, a redução pode chegar a 24,5 milhões de tCO₂e (16% da meta estadual).

“Sabemos que temos um potencial enorme em relação ao biometano. Diante disso, precisamos olhar essa potencialidade, as oportunidades, entender onde estão os gargalos, onde eventualmente precisamos melhorar nossa infraestrutura. Daí a importância desse estudo, para podermos dar o passo seguinte, avançando em políticas públicas robustas, na parte regulatória e no licenciamento ambiental, para que o investidor tenha segurança jurídica e previsibilidade para investir no estado de São Paulo”, ressaltou a secretária da Semil, Natália Resende.

Além da Semil, o estudo desenvolvido pela Fiesp contou com a parceria conjunta das secretarias de Desenvolvimento Econômico, por meio da InvestSP; e da Agricultura e Abastecimento.

Resolução fomenta empreendimentos de biogás e biometano

Em maio de 2024, a Semil e a secretaria de Agricultura e Abastecimento firmaram uma parceria para trazer mais estímulo à geração de energia de biogás e biometano por meio de biodigestores nas propriedades e indústrias agrícolas paulistas. A partir da Cetesb, a resolução conjunta normatiza o licenciamento ambiental. Entre os objetivos da medida estão a diminuição da dependência de combustíveis fósseis e a evolução de autonomia e segurança energética, além da redução de custos. A utilização dessas tecnologias também beneficia o agro, gerando maior produção de biofertilizantes e créditos de carbono. O maior potencial para esse aproveitamento está no setor sucroenergético, com estimativa de produção de biogás de 30 milhões de Nm³/d, ou 80% do total.

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 09/06/2025

PORTO DE SANTOS E SEBRAE-SP LANÇAM PROJETO DE FORTALECIMENTO DA ECONOMIA LOCAL

Por Redação Portogente



Porto de Santos - terminais e funcionamento

A Autoridade Portuária de Santos (APS), o Sebrae-SP e o Parque Tecnológico de Santos lançaram oficialmente o projeto "Porto Fortalece: Economia Local", na manhã desta sexta-feira (6).

A iniciativa estratégica visa transformar a relação entre grandes empresas da cadeia logística-portuária e as micro e pequenas empresas da Baixada Santista. O objetivo é incentivar que terminais, operadores e



prestadores de serviços portuários priorizem fornecedores locais, promovendo compras mais conscientes e sustentáveis.

A proposta é fomentar a inclusão produtiva por meio de capacitações empresariais, consultorias especializadas, rodadas de negócios e práticas de ESG (ambiental, social e governança).

A APS marcou presença no Parque Tecnológico de Santos, representada pelo superintendente de Governança, Riscos e Compliance, Cláudio Bastos, que ressaltou a importância do Manifesto ESG: "E, no fim do dia, o que é ESG? É negócio! O porto que não investir em sustentabilidade vai ficar para trás, vai pegar apenas carga que ninguém mais quer."

Ele reforçou que o Porto de Santos, incluindo APS e operadores, deve fortalecer parcerias dentro da região: "Parcerias fortes significam desenvolvimento sustentável."

O Ministério dos Portos e Aeroportos esteve representado por Tetsu Koike, diretor de Programas da Secretaria Executiva. "O que estamos fazendo aqui hoje é histórico", afirmou, destacando os incentivos à Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) previstos na legislação federal.

"Todos os empreendedores devem conhecer essas leis de cor, para dominar a burocracia. A burocracia deve ser uma arma para você vender o seu produto", completou Koike.

Impacto econômico e social

Ao integrar os pequenos negócios à cadeia portuária, o projeto impulsiona a geração de emprego, renda e dinamiza a economia da Baixada Santista, promovendo uma relação mais estreita entre o Porto de Santos e os empreendedores locais.

Alinhado aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU — com ênfase no ODS 8 (trabalho decente e crescimento econômico) e ODS 12 (consumo e produção responsáveis) — o projeto ressalta o compromisso com práticas mais conscientes e sustentáveis.

A iniciativa conta com apoio institucional da Prefeitura de Santos, Associação Comercial de Santos (ACS), Sindicato do Comércio Varejista da Baixada Santista, Fundação CENEP, Ministério do Empreendedorismo e Microempresa, e do Ministério de Portos e Aeroportos.

Também integra o Corredor Azul e o movimento Colabora Mundo — propostas voltadas ao desenvolvimento sustentável da costa paulista por meio da inovação colaborativa e inclusão territorial.

Sobre a Autoridade Portuária de Santos

A Autoridade Portuária de Santos é uma empresa pública vinculada ao Ministério dos Portos e Aeroportos, responsável pelo planejamento logístico e pela administração do Porto Organizado de Santos — o maior da América Latina, com cerca de 30% das trocas comerciais brasileiras. O complexo, a 70 km da Grande São Paulo, conta com 53 terminais (41 arrendados, 8 retroportuários e 6 de uso privado), distribuídos entre Santos (margem direita) e Guarujá (margem esquerda).

Fonte: *Portal Porto Gente*

Data: 09/06/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA VERDADE INEGÁVEL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O alerta do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, proferido em Mônaco nesse domingo, dia 8, durante o Fórum de Economia e Finanças Azuis, sobre a urgência de ações coletivas para a preservação dos



oceanos, ressoa como um chamado à responsabilidade global. A sua participação no evento e a presença confirmada na Terceira Conferência das Nações Unidas sobre os Oceanos, que começa nesta segunda-feira, dia 9, em Nice, na França, sublinham a relevância que o Brasil atribui a essa pauta fundamental para o futuro do planeta.

A crítica presidencial à disparidade entre os vultosos investimentos militares e o financiamento pífio destinado ao desenvolvimento sustentável, sobretudo à conservação dos oceanos, é uma constatação contundente. A afirmação de que “não falta dinheiro, o que falta é vontade política” atinge o cerne da inação de muitas nações. A data do discurso, coincidentemente o Dia Mundial dos Oceanos, e o foco no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14 da Agenda 2030, que defende o uso sustentável do ecossistema marinho, reforçam a pertinência e a gravidade da mensagem.

O chefe de Estado do Brasil ainda destacou a imensa relevância econômica e ambiental dos oceanos, que movimentam trilhões de dólares anualmente e guardam recursos naturais inestimáveis. Apesar disso, o ODS 14 figura entre os menos financiados da agenda global, com um déficit alarmante. Essa discrepância clama por uma mudança de paradigma, onde a vitalidade dos ecossistemas marinhos seja reconhecida como um ativo indispensável para a prosperidade humana.

Ao posicionar o Brasil como um ator central nas discussões sobre os oceanos, dada a sua vasta costa e rica biodiversidade marinha, o presidente reforça o compromisso do País com a agenda climática global, inclusive como anfitrião da COP30. A defesa por mais compromissos internacionais e o financiamento climático, com um olhar atento para as nações em desenvolvimento que mais sofrem as consequências da omissão, integram o caminho que deve ser seguido.

As propostas para fortalecer o financiamento a projetos sustentáveis, com a reformulação de instituições financeiras internacionais e a troca de dívida por desenvolvimento, apontam para estratégias inovadoras. A menção de exemplos positivos, como a meta de zerar emissões na navegação, é um alento, mas o presidente cobra mais avanços em frentes cruciais como o combate à poluição plástica e a ratificação de tratados sobre biodiversidade em águas internacionais.

No plano doméstico, as ações apresentadas pelo Brasil, como o programa Bolsa Verde e a carteira de investimentos do BNDES dedicada à economia azul, mostram que o poder público brasileiro já move peças nesse tabuleiro estratégico. O financiamento de projetos que abrangem desde a descarbonização da infraestrutura portuária até a recuperação de manguezais e a pesca sustentável, exemplifica o compromisso com a Economia Azul.

É fundamental que o poder público brasileiro continue a apoiar e incentivar ações de sustentabilidade, especialmente as ligadas à Economia Azul. Os oceanos não são apenas corpos d'água; eles são motores econômicos e reguladores climáticos vitais. A implantação de usinas de hidrogênio verde e outros projetos de baixo carbono, como o País já está fazendo, são passos cruciais para a descarbonização da economia e a garantia de um futuro mais próspero e equilibrado. A mensagem do presidente ecoa uma verdade inegável: o planeta não suporta mais promessas não cumpridas, e a ação coletiva é a única saída para preservar os oceanos para as próximas gerações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/06/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - MINISTRO DEFENDE LIMITE PARA AUMENTO DO IOF

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

CLÁUSULA “PÉTREIA”

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), defendeu nesse domingo, dia 8, em publicações em sua rede social, limites para o aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). E destacou que a responsabilidade fiscal tem a importância de uma “cláusula pétrea”, sendo um dos “pilares da democracia”. Nesse sentido, ainda declarou que a reunião realizada nessa data, na residência oficial do presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta

(Republicanos-PB), com integrantes do Ministério da Fazenda para debater opções ao aumento da alíquota é “fundamental para o futuro do Brasil”.

MAIOR RESPONSABILIDADE FISCAL

Em posts em suas redes sociais, Costa Filho lembrou que “avancamos muito nestes dois anos no fortalecimento de programas sociais. Avancamos na segurança jurídica e institucional do País. Mas, agora temos uma bela oportunidade de consolidar a nossa economia, com mais responsabilidade fiscal, redução nas desonerações e no custo Brasil. Isso significa menos inflação e menor taxa de juros, que vai se dar na retomada de mais investimentos públicos e privados, consolidando a economia brasileira. É nisso que acredito”.

SOLUÇÃO

Apesar da pressão de Hugo Motta, que não queria ampliar a alíquota do IOF, o aumento continuará, mas em menor grau. Na noite desse domingo, logo após a reunião com o presidente da Câmara, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou que, para compensar a alta do imposto menor do que a prevista, investimentos em títulos como LCA (Letra de Crédito do Agronegócio) e LCI (Letra de Crédito Imobiliário) vão passar a pagar 5% de Imposto de Renda. Antes, eles eram isentos.

PL 733

O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP) garantiu que os trabalhadores portuários avulsos (TPA) serão ouvidos nos debates sobre o Projeto de Lei n. 733/2025, em tramitação no Congresso e que prevê um novo marco regulatório para o setor portuário. O compromisso foi assumido durante reunião com TPA na última sexta-feira, no auditório do Sindicato dos Trabalhadores Administrativos em Capatazia (Sindaport), em Santos (SP). No mesmo evento, foi criado o Conselho de Sindicatos Representantes dos Trabalhadores do Porto de Santos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/06/2025

REGIÃO SUDESTE - ANTT LANÇA AUDIÊNCIA PARA REVISÃO DA CONCESSÃO DA PONTE RIO-NITERÓI

Sociedade poderá enviar contribuições entre 26 de junho e 11 de julho

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



A revisão quinquenal é um mecanismo previsto em contrato, realizado entre o quinto e o décimo ano de vigência, que permite avaliar o cumprimento das obrigações, promover ajustes e incorporar novos investimentos

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou, por unanimidade, durante a 1.009ª Reunião de Diretoria, realizada na quinta-feira, 5 de junho, a abertura de audiência pública para discutir a revisão quinquenal do contrato de concessão da BR-101/RJ, no trecho da Ponte Rio-Niterói, administrado pela

Concessionária Ecovias Ponte S.A. A deliberação e o aviso da audiência pública estão disponíveis na edição do Diário Oficial da União (D.O.U).

O PROCESSO DE REVISÃO QUINQUENAL É UMA FERRAMENTA QUE PERMITE QUE OS CONTRATOS EVOLUAM, SE ATUALIZEM E REFLITAM AS REAIS NECESSIDADES DOS USUÁRIOS. E OUVIR A SOCIEDADE FAZ TODA A DIFERENÇA NESSE PROCESSO”

FELIPE QUEIROZ

diretor da ANTT e relator do processo



A proposta, apresentada pela própria concessionária e analisada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) da ANTT, contempla a atualização do contrato com foco na modernização, aprimoramento dos serviços e adequação às necessidades atuais dos usuários. A revisão quinquenal é um mecanismo previsto em contrato, realizado entre o quinto e o décimo ano de vigência, que permite avaliar o cumprimento das obrigações, promover ajustes e incorporar novos investimentos.

De acordo com o relator do processo, diretor da ANTT, Felipe Queiroz, a revisão reflete o compromisso da Agência em assegurar que a concessão continue alinhada às melhores práticas regulatórias, garantindo qualidade, segurança e eficiência para os milhões de usuários que transitam pela Ponte Rio-Niterói e seu entorno.

A proposta preliminar da revisão reúne 119 pleitos, que envolvem desde ajustes operacionais até intervenções estruturais no trecho concedido. A Ecovias Ponte atendeu a todos os pré-requisitos legais e regulatórios para a abertura da revisão, incluindo a inexistência de processos de caducidade, intervenção ou recuperação judicial, além de cumprir integralmente as obrigações do contrato vigente.

Importante destacar que, conforme a regulação atual, a concessionária está classificada como Classe B, o que significa que não há limite de valor para os investimentos a serem incluídos nesta revisão contratual. Com isso, todo o pacote de obras e melhorias identificado como necessário poderá ser analisado e debatido com a sociedade.

Participação da sociedade

A audiência pública será fundamental para colher sugestões, críticas e contribuições da sociedade, dos usuários, de entidades representativas e de especialistas.

A sessão pública presencial será realizada no município de Niterói/RJ, no dia 26 de junho de 2025, das 14h às 18h (horário de Brasília), em local a ser divulgado no site do Sistema ParticipAntt.

O período para envio de contribuições por escrito será das 9h do dia 26 de junho de 2025 até às 18h do dia 11 de julho de 2025 (horário de Brasília).

Os documentos e demais orientações estarão disponíveis no mesmo site, na seção da Audiência Pública nº 3/2025, a partir das 10h do dia 19 de junho de 2025.

Informações adicionais poderão ser solicitadas pelo e-mail ap003_2025@antt.gov.br.

“O processo de revisão quinquenal é uma ferramenta que permite que os contratos evoluam, se atualizem e reflitam as reais necessidades dos usuários. E ouvir a sociedade faz toda a diferença nesse processo”, reforçou o diretor da ANTT e relator do processo, Felipe Queiroz.

Próximos passos

Com a deliberação aprovada, a ANTT dá início à fase de consulta pública, garantindo total transparência e participação social. As contribuições recebidas serão analisadas tecnicamente e poderão gerar aprimoramentos na proposta antes da sua consolidação final.

A iniciativa reafirma o papel da ANTT como uma agência de Estado, comprometida com a excelência na regulação, a melhoria contínua dos serviços públicos concedidos e a proteção dos interesses dos usuários e da sociedade, sempre com total transparência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/06/2025

REGIÃO SUDESTE - PARADA NAVAL EM SANTOS CELEBRA DIA DA MARINHA E DIA MUNDIAL DOS OCEANOS

Desfile reuniu embarcações de diversas instituições e engajou público sobre a vida marítima
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O evento marítimo atraiu um público estimado de dez mil pessoas e contou com a participação de mais de dez embarcações, incluindo navios da Marinha e de instituições parceiras. Foto: Divulgação/Marinha do Brasil

Em alusão ao Dia da Marinha e também ao Dia Mundial dos Oceanos, a Marinha realizou neste domingo (8) a Parada Naval por toda a orla de Santos, no litoral paulista. O evento marítimo atraiu um público estimado de dez mil pessoas e contou com a participação de mais de dez embarcações, incluindo navios da Marinha e de instituições parceiras.

A cerimônia teve início às 10h30 e foi coordenada pelo Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste, em parceria com a Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS).

Entre as embarcações que desfilaram pelas águas santistas estavam também as da Receita Federal, Polícia Militar, Grupamento de Bombeiros Marítimos, Fundação Florestal, Guarda Portuária e da Praticagem, mostrando a união de diversas instituições em prol da proteção dos oceanos e do respeito à tradição naval.

O trajeto teve concentração no Morro dos Limões, em Guarujá. As embarcações seguiram até São Vicente, próximo à Ilha Porchat. A parte final foi o percurso até o Estuário de Santos e, posteriormente, o canal do maior porto do país. O ponto de dispersão foi no Valongo, na região central de Santos.

O evento não apenas homenageou os heróis nacionais que atuaram na Batalha Naval do Riachuelo, mas também destacou a importância da interação sustentável da sociedade com os mares. Os espectadores puderam acompanhar o trajeto das embarcações da areia da praia e também do Parque Valongo, já na parte final do desfile naval.

“Este evento reafirma o compromisso da Marinha do Brasil e das organizações parceiras com a promoção da segurança marítima e a conscientização sobre a importância dos oceanos para a vida no planeta. A Parada Naval foi um verdadeiro sucesso, celebrando não apenas a tradição naval brasileira, mas também o futuro sustentável dos nossos mares”, afirmou a Marinha, por meio de comunicado sobre o evento.

Durante a Parada Naval, o público em terra pode participar de tendas e barracas institucionais, que proporcionaram informações valiosas sobre a preservação dos oceanos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/06/2025

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS E SEBRAE LANÇAM PROJETO DE FORTALECIMENTO DA ECONOMIA

Projeto promove compras locais, capacitação e práticas sustentáveis na Baixada Santista

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A proposta é fomentar a inclusão produtiva por meio de capacitações empresariais, consultorias especializadas, rodadas de negócios e práticas de ESG (ambiental, social e governança)

A Autoridade Portuária de Santos (APS), o Sebrae-SP e o Parque Tecnológico de Santos lançaram oficialmente na última semana o projeto “Porto Fortalece: Economia Local”.

A iniciativa estratégica visa transformar a relação entre grandes empresas da cadeia logística-portuária e as micro e pequenas empresas da Baixada Santista. O objetivo é incentivar que terminais, operadores e prestadores de serviços portuários priorizem fornecedores locais, promovendo compras mais conscientes e sustentáveis.

A proposta é fomentar a inclusão produtiva por meio de capacitações empresariais, consultorias especializadas, rodadas de negócios e práticas de ESG (ambiental, social e governança).

ESG

A APS esteve no evento, realizado no Parque Tecnológico de Santos, representada pelo superintendente de Governança, Riscos e Compliance, Cláudio Bastos, que detalhou os aspectos do Manifesto ESG. “ O porto que não investir em sustentabilidade vai ficar para trás, vai pegar apenas carga que ninguém mais quer”, disse.

Ele defendeu que o Porto de Santos, incluindo APS e operadores, deve buscar parcerias com as empresas da região. “Parcerias fortes significam desenvolvimento sustentável”, afirmou.

O Ministério dos Portos e Aeroportos também esteve presente, representado por Tetsu Koike, diretor de Programas da Secretaria Executiva da pasta. Koike discorreu sobre os diversos incentivos para Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (PD&I) previstos na legislação federal.

“Todos os empreendedores devem conhecer essas leis de cor, para dominar a burocracia. A burocracia deve ser uma arma para você vender o seu produto”, disse.

Geração de emprego

Ao integrar os pequenos negócios à cadeia portuária, o projeto “Porto Fortalece: Economia Local” impulsiona a geração de emprego, renda e dinamiza a economia da Baixada Santista, promovendo uma relação mais próxima entre o Porto de Santos e os empreendedores locais.

A iniciativa está alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, com destaque para o ODS 8 (trabalho decente e crescimento econômico) e o ODS 12 (consumo e produção responsáveis), reforçando o compromisso com práticas mais conscientes e sustentáveis.

O projeto conta com o apoio institucional da Prefeitura Municipal de Santos, Associação Comercial de Santos (ACS), Sindicato do Comércio Varejista da Baixada Santista, Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (CENEP), Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte (MEMP) e Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

A ação também integra o Corredor Azul e o movimento Colabora Mundo, iniciativas voltadas ao desenvolvimento sustentável da costa paulista por meio da inovação colaborativa e da inclusão territorial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/06/2025

REGIÃO SUDESTE - FRANCISCO MARTINS RECEBE TÍTULO DE CIDADÃO HONORÁRIO DO RIO DE JANEIRO

Com gestão marcada por avanços no setor portuário, diretor-presidente da PortosRio foi homenageado na Câmara Municipal

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A cerimônia ocorreu no plenário do Palácio Pedro Ernesto, sede da Câmara Municipal, e foi conduzida pelo vereador Carlo Caiado (PSD), presidente da Casa e autor da homenagem

O diretor-presidente da PortosRio, Francisco Martins, recebeu na sexta-feira (6) o título de Cidadão Honorário do Município do Rio de Janeiro. A cerimônia ocorreu no plenário do Palácio Pedro Ernesto, sede da Câmara Municipal, e foi conduzida pelo vereador Carlo Caiado (PSD), presidente da Casa e autor da homenagem.

Ao apresentar a proposta, Caiado destacou a contribuição de Martins para o setor portuário fluminense e sua trajetória de mais de 30 anos em projetos industriais e logísticos. “Esse pernambucano passa a ser hoje o mais carioca de todos. Com visão técnica e firme compromisso com o futuro da cidade, ele lidera uma gestão marcada por conquistas, como a ampliação do calado do Porto do Rio, recordes de movimentação e o sucesso da temporada de cruzeiros”, afirmou o vereador.

A solenidade reuniu autoridades e representantes dos setores político e portuário, como a deputada federal Laura Carneiro (PSD), o juiz federal José Arthur Diniz Borges, o diretor da Associação de Comércio Exterior do Brasil, Aluísio Sobreira, o diretor institucional da Triunfo Logística, Mario Meira, o diretor-presidente da Logística Brasil, André de Seixas, e a assessora técnica da Presidência da PortosRio, Roseni Rocha.

O título foi entregue a Francisco Martins por seu filho, Leo Martins, juntamente com Carlo Caiado, em um momento de forte emoção. Em discurso, o homenageado agradeceu a honraria e compartilhou sua experiência à frente da gestão portuária no estado. “O cenário político do Rio não é para amadores. Mas aprendi a admirar essa cidade, a conviver com sua cultura, e posso dizer que o Rio é um dos melhores lugares onde já vivi”, afirmou.

Ao final, Francisco Martins homenageou suas origens pernambucanas com um cordel de autoria própria, no qual celebrou o Porto do Rio como símbolo de desenvolvimento, trabalho e orgulho para o país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/06/2025

REGIÃO SUL - SCPAR IMBITUBA REFORÇA EQUIPE COM NOVO DIRETOR DE PLANEJAMENTO

Joelson Duarte assume cargo com foco em eficiência, conformidade e desenvolvimento sustentável no complexo catarinense

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Na nova função, Joelson Duarte será responsável por coordenar as diretrizes de planejamento da autoridade portuária e assegurar o atendimento às exigências regulatórias do setor.

A SCPAR Porto de Imbituba anunciou a nomeação de Joelson Duarte para a Diretoria de Planejamento e Assuntos Regulatórios. A escolha faz parte da estratégia da autoridade portuária de reforçar sua estrutura de liderança, com foco em governança, modernização e desenvolvimento sustentável.

Formado em Ciências Contábeis pela Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul), Joelson acumula experiência na administração pública, tendo atuado como assessor parlamentar, diretor legislativo e diretor financeiro na Câmara de Vereadores de Tubarão (SC). Também ocupou funções de liderança na Fundação Municipal de Desenvolvimento Social do município.

Na nova função, ele será responsável por coordenar as diretrizes de planejamento da autoridade portuária e assegurar o atendimento às exigências regulatórias do setor. Segundo a SCPAR, sua atuação será importante para o avanço das operações do Porto de Imbituba com foco em conformidade e eficiência.

“Aceitar esse desafio é uma grande honra. Poder contribuir com o desenvolvimento do Porto e da cidade é motivo de orgulho. O Porto é o carro-chefe de Imbituba, e estarei dedicado de corpo e alma a essa missão”, afirmou Joelson Duarte. Ele também ressaltou o compromisso de colaborar com o planejamento estratégico e com os projetos em andamento.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/06/2025

INTERNACIONAL - EM MÔNACO, LULA DEFENDE MUTIRÃO GLOBAL PELA ECONOMIA AZUL

Durante fórum na Europa, Lula cobrou mais compromisso da comunidade internacional com os recursos marinhos e apontou caminhos para financiar a conservação

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Em discurso, Lula destacou a disparidade entre investimentos militares e o financiamento ao desenvolvimento sustentável, especialmente no que se refere à conservação dos oceanos

Durante o encerramento do Fórum de Economia e Finanças Azuis, realizado no domingo (8) em Mônaco, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) fez um alerta sobre a urgência de ações coletivas para preservação dos oceanos. A participação no evento integra a agenda internacional do presidente na Europa e antecipa discussões da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre os Oceanos, que ocorrerá entre 9 e 13 deste mês, em Nice, na França, com presença já confirmada do chefe de Estado brasileiro.

TORNAR A ECONOMIA AZUL MAIS FORTE, DIVERSA E SUSTENTÁVEL CONTRIBUI PARA A PROSPERIDADE DO MUNDO EM DESENVOLVIMENTO”

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
presidente do Brasil

Em discurso, Lula destacou a disparidade entre investimentos militares e o financiamento ao desenvolvimento sustentável, especialmente no que se refere à conservação dos oceanos. “Em 2024, países ricos reduziram em 7% a assistência oficial ao desenvolvimento. Suas despesas militares, em contrapartida, aumentaram 9,4%. Isso mostra que não falta dinheiro. O que falta é vontade política”, afirmou.

A declaração foi dada no contexto do Dia Mundial dos Oceanos, celebrado em 8 de junho, e teve como foco o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14 da Agenda 2030, que trata da conservação e uso sustentável dos recursos marinhos. “Ou agimos ou o planeta corre risco”, declarou.

O presidente também chamou atenção para a relevância econômica e ambiental dos oceanos. Segundo ele, mais de 80% do comércio global passa por rotas marítimas e o oceano, se fosse um país, estaria entre as cinco maiores economias do mundo. “Ele gera anualmente US\$ 2,6 trilhões. Seu leito guarda recursos naturais inestimáveis”, observou. Apesar disso, ressaltou que o ODS 14 é um dos menos financiados da agenda global, com déficit estimado em US\$ 150 bilhões por ano.

Lula apontou o Brasil como um ator central nas discussões sobre os oceanos, com quase 8 mil km de costa, ampla biodiversidade marinha e comunidades tradicionais que dependem diretamente desses ecossistemas. Ele lembrou que o país sediará a COP 30, em Belém (PA), e defendeu mais compromissos internacionais com o financiamento climático.

“As consequências dessa omissão repercutem de forma mais dramática nas nações em desenvolvimento”, alertou. Lula citou dados da América Latina e Caribe, onde 23 dos 33 países têm maior território marítimo do que terrestre, e também da África, cujo território marítimo de 13 milhões de km² equivale à soma das áreas continentais da União Europeia e dos Estados Unidos. “Tornar a economia azul mais forte, diversa e sustentável contribui para a prosperidade do mundo em desenvolvimento”, afirmou, ao lembrar que essa foi uma das prioridades da presidência brasileira do G20 em 2024.



Participação de Lula no fórum fez parte da agenda internacional do presidente no continente europeu. Foto: Ricardo Stuckert/PR

Financiamento

O presidente também propôs medidas para fortalecer o financiamento a projetos sustentáveis, como a reformulação de instituições financeiras internacionais, a troca de dívida por desenvolvimento e o uso de direitos especiais de saque. “As instituições financeiras internacionais têm papel central. Insistimos na necessidade de contar com bancos multilaterais melhores, maiores e mais eficazes”, disse.

Entre os exemplos positivos, Lula citou a decisão da Organização Marítima Internacional de adotar metas para zerar as emissões de carbono na navegação até 2050. No entanto, cobrou mais avanços

em outras frentes, como o combate à poluição por plásticos e a ratificação do novo tratado sobre biodiversidade em águas internacionais.

No plano doméstico, o presidente apresentou ações adotadas pelo Brasil. Citou o programa Bolsa Verde, que transfere renda a mais de 12 mil famílias que ajudam a preservar unidades de conservação marinhas, e uma carteira de US\$ 70 milhões no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) dedicada à economia azul. Mencionou ainda o financiamento a projetos de planejamento espacial marinho, conservação costeira, descarbonização da frota e da infraestrutura portuária, além da recuperação de manguezais e recifes de coral, pesca sustentável e gestão de recursos hídricos.

“O planeta não aguenta mais promessas não cumpridas. Não há saída isolada para os desafios que requerem ação coletiva”, afirmou o presidente, ao defender um “mutirão” global para preservar os oceanos.

A agenda oficial de Lula em Mônaco também incluiu reuniões com o príncipe Albert II, anfitrião do fórum, com o presidente do Conselho Europeu, António Costa, com a diretora-geral da Unesco, Audrey Azoulay, e com o presidente do Benim, Patrice Talon.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 09/06/2025

REGIÃO NORDESTE - PLACAS DE AÇO IMPULSIONAM MAIOR EMBARQUE MENSAL DA HISTÓRIA DO PECÉM

Produzido na ZPE do Ceará, volume embarcado em abril superou em mais de 18% o recorde anterior, registrado em 2023

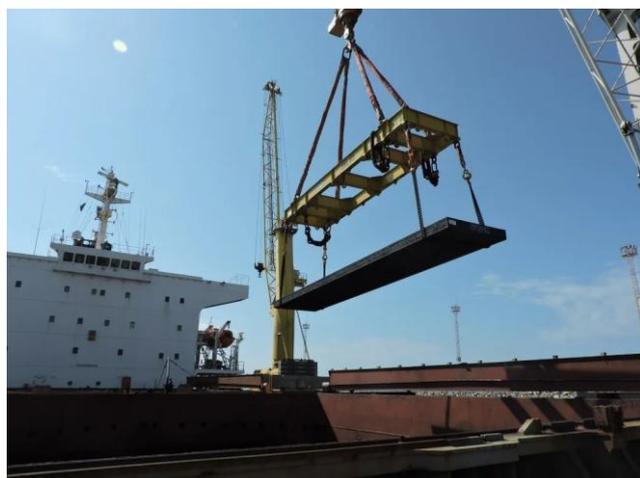
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



As placas seguiram em 10 navios rumo a destinos como Estados Unidos, França, Polônia, Alemanha, Itália e Brasil (nos terminais de Praia Mole e Piaçaguera)

O Porto do Pecém, no Ceará, registrou um novo recorde de movimentação em 2025: foram 387.690 toneladas de placas de aço embarcadas em apenas um mês. O volume supera em 18,39% o maior índice anterior, alcançado em janeiro de 2023,

quando haviam sido movimentadas 327.466 toneladas.



As placas foram produzidas na unidade da ArcelorMittal instalada na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará e seguiram em 10 navios rumo a destinos como Estados Unidos, França, Polônia, Alemanha, Itália e Brasil (nos terminais de Praia Mole e Piaçaguera).

Foram 387.690 toneladas de placas de aço embarcadas em apenas um mês. Foto: Divulgação

O presidente do Complexo do Pecém, Max Quintino, destacou o papel do porto cearense no

cenário nacional e internacional. “Esse resultado demonstra nossa capacidade operacional em atender demandas logísticas de grande escala com eficiência, além de reforçar a integração estratégica entre o Porto do Pecém e a ArcelorMittal Pecém, consolidando nossa relevância no cenário mundial de exportação”, afirmou.

As placas de aço são a principal carga de exportação do terminal cearense. Produzidas na ZPE, elas chegam ao porto por meio do transporte rodoviário e são enviadas a mais de 20 países. O diretor de Operações do Complexo do Pecém, Roberto de Castro, atribui o desempenho ao trabalho conjunto entre todos os envolvidos. “A marca histórica de 387 mil toneladas embarcadas em um único mês é resultado direto do planejamento operacional, sinergia com nossos parceiros e excelência na gestão portuária. Seguimos comprometidos com a inovação e a melhoria contínua dos nossos processos”, disse.

De janeiro a maio deste ano, já foram embarcadas 1.232.245 toneladas de placas de aço no terminal. Para o COO da ArcelorMittal unidade Pecém, Kleber Beraldo, o resultado reflete a qualidade da operação integrada. “A gente está sempre em busca de entregar o melhor produto aos nossos clientes e parte da qualidade dessa entrega é fruto de uma estreita, ética e profissional relação com o Porto do Pecém. Quero parabenizar a cada empregado da ArcelorMittal unidade Pecém, terceiros e parceiros por esse recorde”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/06/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - O SIGNIFICADO DO TRABALHO, MUITO ALÉM DO QUE IMAGINA



HUDSON CARVALHO

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

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

“O trabalho enobrece e dignifica o homem.”

Dito Popular.

Você já deve ter ouvido essa frase dezenas de vezes.

A questão é: Quanto você concorda com ela, de verdade? E quanto você faz força para praticá-la?

É uma verdade dos nossos dias que o mundo do trabalho vem mudando velozmente, de uma forma que é quase impossível – muitas vezes desnecessário – avaliar os impactos de cada uma das atividades. Afinal o que vale hoje, pode não valer amanhã. Então, para quê perder tempo com uma nuvem passageira?

Digo mais: ideias que são tratadas como solução hoje, em pouco tempo podem passar a ser um problema amanhã. Home Office, por exemplo. Transformou-se de ser a saída para a continuidade do trabalho em tempos de pandemia, e parecer ter vindo para ficar, para tornar-se um problema, haja vista a resistência de muitos profissionais em voltar ao trabalho presencial.

Venho incomodado com essa questão há algum tempo, mas foi meu amigo Gustavo Zanaroli, que divide comigo a bancada do BE JOB, um podcast que trata de assuntos do mundo do trabalho e corporativo, parte da programação da TV BE News, que vai ao ar todas as segundas, às 19h e 30 minutos, quem me obrigou a parar para analisar o assunto com profundidade, ao me enviar o vídeo de Invest News BR, que trata de parte desse tema (<https://youtu.be/ZifopVNi3tl?si=bQ8Rolt6NCxroB>). O título não poderia ser mais sugestivo: “Trabalhar mais, reclamar menos: como líderes mudaram a postura com funcionários”.



Motivado pela provocação do Gustavo, descobri outra informação preocupante: 68% dos jovens adultos no Brasil só veem o trabalho como uma fonte de renda, mais nada. Não o associam a realização ou crescimento. Preocupante também se olharmos dados da Organização Internacional do Trabalho, a O.I.T. que afirma existirem, no mundo, 20,4% de jovens “nem-nem”. Nem trabalham, nem estudam, para simplificar.

As pesquisas citam os jovens, mas não pense que esse cenário atinge só a determinada geração. Atinge a todos. O que pensar, quando se lê no G1 – Economia, de agosto de 2022, que há 13 Estados, dos 27 que o País possui, com mais beneficiários do Auxílio Brasil do que trabalhadores com carteira assinada?

As causas são diversas, mas a pergunta é uma só: Qual o fim desse caminho?

Então, o que fazer para ressignificar o trabalho, como parte importante de nossas vidas?

O primeiro passo é conectar o que você faz com a pessoa que você é. Óbvio que o ideal seria fazer algo de que gosta, de verdade, como na frase atribuída a Confúcio. “Faça algo de que goste e não precisará trabalhar um dia na vida”, mas, se sua situação não permite mudar de profissão, é importante que você encontre propósito, mantendo seu trabalho atual. Se não dá para alterar o que faz, é sempre possível mudar “como” faz.

Experimente descobrir quem são as pessoas impactadas pelo seu trabalho. Quantas e quais vidas você e seu trabalho estão mudando para melhor?

Quem trabalha com Recursos Humanos, como eu, tem essa experiência simplificada. É relativamente fácil medir o impacto de cada ação que tomo. Mas essa condição – em maior ou menor grau – existe em tudo o que se faz.

Quase todos os dias converso com um rapaz chamado André. Possui um pequeno carrinho onde vende cocadas deliciosas. Ele não imagina o quanto esses poucos minutos são importantes para mim, e quanto o fruto do seu trabalho me faz bem. O motorista do aplicativo, nem de longe, imagina o quanto as várias histórias que me contam, tiradas da convivência diária com todo tipo de gente, me ajudam a refletir. “Seu Hudson, o senhor não imagina o que um passageiro fez outro dia, sentado aí mesmo onde o senhor está.”. E a história continua.

Você já observou os lixeiros? Por que a maioria deles está sempre sorrindo, interagindo com as pessoas nas calçadas, se seu trabalho não poderia ser mais difícil, insalubre e perigoso? Experimente viver sem eles!

Outra oportunidade de significado no trabalho são as relações de verdadeira amizade que é possível fazer com colegas de trabalho. Um dos meus melhores amigos, padrinho de Batismo de nossa Filha mais nova, é um (hoje) ex-colega de trabalho. Nossas famílias seguem unidas até hoje.

Há também um grande significado pessoal em aprender coisas novas, superar dificuldades que pareciam intransponíveis. Voltar para casa no final do dia com sensação de vitória, não tem preço, mas tem muito valor.

Desculpem a minha empolgação. De propósito, porque quero que você encontre significado no que faz, estou fazendo parecer que é fácil. Não é.

Seja qual for o caminho escolhido, exigirá coragem, persistência e o mais importante: entender que o significado não é algo que se encontra por acaso. É construído, um passo de cada vez.

É UMA VERDADE DOS NOSSOS DIAS QUE O MUNDO DO TRABALHO VEM MUDANDO VELOZMENTE, DE UMA FORMA QUE É QUASE IMPOSSÍVEL – MUITAS VEZES DESNECESSÁRIO – AVALIAR OS

IMPACTOS DE CADA UMA DAS ATIVIDADES. AFINAL O QUE VALE HOJE, PODE NÃO VALER AMANHÃ. ENTÃO, PARA QUÊ PERDER TEMPO COM UMA NUVEM PASSAGEIRA?

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/06/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ENIGMAS CHINESES NA BAHIA



WALDECK ORNÉLAS

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

opinioao@portalbenews.com.br

A China se comunica por ideogramas. Na Bahia, os ideogramas chineses ainda não foram decifrados. Refiro-me a dois projetos de grande porte que estão a merecer atenção: a fábrica de automóveis da BYD e a ponte Salvador-Itaparica.

A fábrica chinesa da BYD veio para substituir a da americana Ford, desativada depois de vinte anos em funcionamento, quando a automobilística encerrou as suas atividades industriais no Brasil. Aqui, o prejuízo só não foi total porque a empresa deixou em funcionamento o seu centro de P,D&I, hoje instalado no ecossistema do Senai Cimatec, com um número crescente de engenheiros. É um dos cinco centros de desenvolvimento de produtos da empresa ao redor do mundo e proporcionou à Bahia passar a exportar serviços de alto valor agregado, atrair empregos de qualidade e gerar inovação.

Anunciada com pompa e circunstância, a fábrica da BYD prevê a produção de 150 mil veículos/ano, com a geração de 10 mil empregos e a promessa de desenvolver tecnologia, inclusive para a produção de motores híbridos, capazes de operar com eletricidade e biocombustível – solução mais compatível com a economia brasileira –, transformando a Bahia no “Vale do Silício da América do Sul”, no dizer da vice-presidente da empresa para a região.

Desde então, o início das atividades vem sendo adiado. Primeiro pelo impacto – e consequente crise de imagem –, provocada pela acusação de trabalho escravo por parte de uma terceirizada, também chinesa, já afastada dos serviços de construção da nova fábrica. Mais recentemente, operários terceirizados protestaram por atraso no pagamento de salários.

Os anúncios mais recentes dão conta de que a fábrica vai começar a produzir carros, mas no sistema SKD (Semi Knocked Down), ou seja, semidesmontados, com os veículos sendo inteiramente produzidos na China e importados para o Brasil em 26 kits integrados, que serão montados aqui, segundo o secretário estadual do Trabalho.

Somente a partir de dezembro de 2026, a produção avançará um passo, passando para o sistema CKD (Completely Knocked Down), isto é, completamente desmontado, quando são importados kits de peças e partes e a montagem é feita integralmente no local de destino, no caso, a fábrica de Camaçari.

Nesse ínterim, surgiu também a informação de que a empresa terá dois centros de pesquisas, sendo o outro no Rio de Janeiro.

Com isto, a produção brasileira está indo para as calendas, pondo em dúvida a efetiva implantação de uma fábrica na Bahia. Enquanto isto, a GWM, concorrente chinesa da BYD, já deverá iniciar em julho as operações de sua fábrica em Itacemópolis, no interior de São Paulo...

Ante essas notícias, veiculadas pela imprensa, a BYD emitiu nota, confirmando o investimento de R\$5,5 bilhões em uma fábrica que terá capacidade inicial para entregar 150 mil veículos por ano e que a operação terá início com a montagem de veículos em 2025, enquanto a planta avança para a produção completa, com nacionalização progressiva dos modelos mais vendidos no Brasil. “A

estimativa é que sejam criados 20 mil postos de trabalho diretos e indiretos ao longo do projeto, consolidando a planta baiana como o maior polo industrial da BYD fora da China” disse, dobrando a aposta na geração de empregos.

Este enigma desafia a imaginação dos baianos ante o elevado nível de automação – e elogiada eficiência – da indústria chinesa.

Por outro lado, desde o início causou estranheza o fato da BYD ter deixado de lado o antigo “porto da Ford” (de propriedade do Estado da Bahia), sem apresentar nenhuma informação sobre como pretende escoar a sua produção para o mercado nacional – ante a inexistência de ferrovia em condições operacionais – ou para o mercado externo.

As dificuldades dos baianos com a interpretação dos ideogramas chineses se estendem à famigerada ponte Salvador-Itaparica. Licitação realizada desde 2020, contrato assinado, concessionária estabelecida, surgiu a informação de que a elevação do preço do aço por conta da crise provocada pela Covid requeria significativo ajuste no custo da obra. Uma variação claramente circunstancial e já superada.

Não obstante, novo valor foi estabelecido – bem mais elevado –, validado pelo Tribunal de Contas do Estado, parcelas depositadas em conta vinculada e todos esperavam que, com a recente ida do presidente da República e do governador do Estado à China, de lá voltassem com o aditivo contratual assinado. Ledo engano.

Embora tenham sido realizadas reuniões entre contratante e contratado, com direito a consultas online, o governador declarou ter sido pego de surpresa com cinco novas condições por parte das construtoras chinesas, entre elas a vulnerabilidade técnica, face a condições do solo. Assim, como se não bastasse a insustentabilidade econômica da ponte – demandando pesados compromissos que oneram o Tesouro do Estado – surgem agora dúvidas quanto à viabilidade técnica, incluindo nova elevação do preço da obra.

De repente, não mais que de repente, o aditivo foi assinado no último dia 4/6, sem qualquer informação quanto aos questionamentos técnicos levantados pelos chineses. Certamente o assunto voltará, daqui a um ano, quando o projeto executivo ficar pronto.

Para a Bahia e a Baía, melhor seria que os chineses houvessem sido atraídos para, ao invés da ponte, construírem um porto, a la Chancay, na poderosa Baía de Todos os Santos.

Os ideogramas parecem não estarem sendo traduzidos corretamente na Bahia.

É UMA VERDADE DOS NOSSOS DIAS QUE O MUNDO DO TRABALHO VEM MUDANDO VELOZMENTE, DE UMA FORMA QUE É QUASE IMPOSSÍVEL – MUITAS VEZES DESNECESSÁRIO – AVALIAR OS IMPACTOS DE CADA UMA DAS ATIVIDADES. AFINAL O QUE VALE HOJE, PODE NÃO VALER AMANHÃ. ENTÃO, PARA QUÊ PERDER TEMPO COM UMA NUVEM PASSAGEIRA?

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 09/06/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - BIOECONOMIA POTENCIAL VERSUS REALIDADE

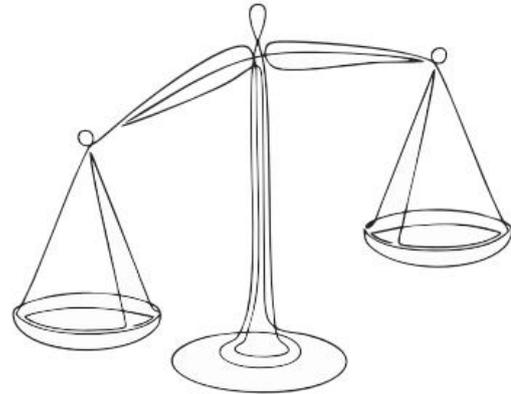


AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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

A bioeconomia no Amazonas e na Amazônia pode ser uma total distração ou uma grande oportunidade. Destaco o Amazonas, não só por morar aqui, mas por ser o Estado da região com maior cobertura de floresta. Ao mesmo tempo em que há uma proteção, há pobreza e privação de oportunidades. A questão não solucionada é qual o tipo de empreendedorismo que queremos para a região? Qual o tipo de relação social com quem mora aqui? Aquele das multinacionais exploradoras, que temos desde 1500 ou um empreendedorismo nacional e que se integra com as comunidades locais?



Por vezes, esta conciliação de conceitos parece impossível, pois está fora dos debates públicos e dos planos de Estado. Não há grande arrecadação de tributos nem grande transformação social. É muito mais interessante ter uma agricultura extensiva ou uma indústria tradicional do que uma indústria verde, quando se pensa em empregos ou impostos. A riqueza contemporânea está muito mais próxima da alta tecnológica do que da agricultura familiar, por mais que o BNDES tenha alocado R\$ 2,1 bilhão para esta iniciativa no país como um todo, versus R\$ 2,7 bilhões para a agricultura empresarial.

Por um lado, se quer defender a natureza e os recursos da biodiversidade da Amazônia, com um apelo para não destruir, como destruímos a Mata Atlântica e outros biomas. Por outro, há grande interesse em fazer uso dos potenciais desconhecidos da região. Há um desafio do equilíbrio tênue entre proteção e uso de recursos, ao mesmo tempo entre o conhecido e o desconhecido. Entre a ilusão de potenciais e a prática da ação empreendedora e, por vezes, destruidora intencional ou não.

Há ainda outro desafio, que é a dureza dos fatos: como ter ação empreendedora sem visar lucros? Ou mesmo, como os governos atuarão de maneira decidida se os impactos nos PIBs regionais serão pífios nos primeiros anos de investimento, quando se espera um salto tecnológico e econômico incompatíveis com a realidade da vida. Construir esta bioeconomia de baixo impacto ambiental e alto impacto econômico talvez seja uma ilusão, uma utopia para distrair as reais intencionalidades da destruição.

Enquanto isso, caminhamos por debates que não aprofundam as questões. Não há planos de infraestrutura para a Amazônia, nem para os rios, nem para as rodovias. Sem infraestrutura não há economia competitiva. Enquanto isso, grandes grupos econômicos fazem mineração ou escoamento de soja para o exterior. É preciso que a bioeconomia encontre a tecnologia e transite da teoria para a prática. Fora disso, será apenas uma palavra para ambientalista de Instagram ou cortes agressivos de quem quer preda e depredar.

É urgente um Plano de Logística com equilíbrio e respeito à floresta da Amazônia. Enquanto não houver a demarcação e o uso responsável das florestas nacionais, com ciência e pesquisa, voltadas para a construção de uma atividade econômica integrada e realizadas pelos moradores locais, com inserção de atividades produtivas regionais, teremos um modelo de 1500 perdurando para o futuro: exploração disfarçada pelo capital estrangeiro e destruição de longo prazo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 09/06/2025

GOVERNO VAI PROPOR ALÍQUOTA FIXA DE IR DE 17,5% PARA APLICAÇÕES FINANCEIRAS, INCLUINDO EM CRIPTOATIVOS

Outra mudança é a cobrança de 5% de IR de aplicações hoje isentas, como LCI, LCA, CRI e CRA. Haverá redução da alíquota de IOF incidente sobre risco sacado

Por Thaís Barcellos — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em Brasília — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O governo deve propor em uma medida provisória (MP) alterações no Imposto de Renda (IR) incidente sobre aplicações financeiras com o objetivo de substituir parte do decreto que elevou o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). Isso vale para títulos públicos e as demais aplicações financeiras, incluindo day trade, com exceção de títulos incentivados.

Atualmente, a alíquota de IR cobrada é reduzida conforme o tempo do investimento, de 22,5% para 15%. A ideia do governo é fixar em 17,5% independentemente do prazo que o investidor mantenha a aplicação. Esse é o percentual médio pago hoje.

Hoje, em fundos de renda fixa, por exemplo, a alíquota é cobrada sobre os rendimentos auferidos mas diminui quanto maior o tempo da aplicação. Para prazos inferiores a seis meses (180 dias), a alíquota é de 22,5%. Entre 181 e 360 dias de investimento, a cobrança é de 20%. De 361 a 720 dias de investimento, 17,5%. E, acima de dois anos (720 dias), 15%.

A nova alíquota única, pela proposta do governo, seria cobrada também de investimentos em criptoativos, mas com apuração e tributação segregadas.

Outra mudança que deve ser proposta nessa parte de investimentos é a cobrança de 5% de IR de aplicações hoje isentas, como LCI, LCA, CRI e CRA. Todo o estoque já emitido e aqueles que serão emitidos até 31 de dezembro serão preservados.

A justificativa do governo é que há hoje uma série de títulos isentos, que na visão do governo distorcem mercado. Dessa forma, juros de outras aplicações sobem para compensar os isentos.

O Ministério da Fazenda também propôs dar a possibilidade de compensação de ganhos e perdas em todas as operações do mercado financeiro e não só em renda variável, como é hoje. Isso será feito na Declaração de Ajuste Anual do IR e não valerá apenas para as fontes incentivadas.

A MP também muda regras tributárias referentes a operações de hedge e empréstimos de ações, facilitando o acesso do mercado a essas operações. No caso do hedge no exterior, serão aplicadas as mesmas regras das operações em bolsa às operações de hedge no exterior realizadas em mercado de balcão. Também haverá um regramento específico para aluguel de ações, com incidência de 17,5%.

Após reunião com os líderes da base aliada na noite de domingo, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, adiantou parte das medidas. Além das mudanças em aplicações financeiras, deve ser proposto uma alta na tributação para empresas que exploram jogos on-line, as chamadas bets, de 12% para 18%.

Outras medidas que devem ser propostas são um aumento no IR incidente sobre a distribuição de Juros sobre o Capital Próprio (JCP), de 15% para 20%, e a extinção da alíquota mais baixa de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), de 9%. Os contribuintes nessa faixa devem migrar



para a taxa de 15%, o que deve afetar as fintechs. Há ainda uma alíquota de 20%, que é cobrada dos grandes bancos. Não há mudança na CSLL de fundos.

Por fim, a Fazenda também planeja um corte linear de 10% sobre os benefícios tributários, à exceção do Simples, da cesta básica, de imunidades e entidades sem fins lucrativos.

Recuo na alta da alíquota sobre risco sacado

Devido ao princípio da anterioridade e da anualidade tributária, essas mudanças só devem valer para 2026. O recuo parcial no decreto que elevou o IOF deve ser imediato. Segundo Haddad, as mudanças devem afetar 2/3 do decreto. Dessa forma, a arrecadação para 2025, hoje prevista em R\$ 19,1 bilhões, deve cair para entre R\$ 6 bilhões e R\$ 7 bilhões.

Bateu o Natal: Pix bate novo recorde com 276,7 milhões de transações e R\$ 135,6 bilhões movimentados em um dia, diz BC

A Fazenda propôs ainda um recuo parcial no aumento anunciado no fim de maio na cobrança do IOF sobre operações de risco sacado. O risco sacado é uma espécie de antecipação de pagamento a fornecedores por meio de convênios bancários bastante usado no varejo e na indústria.

Sobre o IOF incidente sobre o crédito de empresas, a proposta passa a ser de igualar a cobrança para operações de pessoas físicas. A alíquota fixa será de 0,38%, como já era antes do decreto do dia 22 de maio, e a diária será de 0,0082%.

Para operações de risco sacado, só será cobrada a alíquota diária. Antes das mudanças de 22 de maio, não havia incidência de IOF sobre a antecipação de recebíveis aos fornecedores por meio de convênios bancários. O decreto estabeleceu que o risco sacado é uma operação de crédito, por isso, deveria ter a mesma tributação de IOF dos empréstimos a empresas.

Com o recuo, o ministro Fernando Haddad disse que deve cair em 80% o impacto sobre a taxa efetiva da operação.

Outra proposta feita neste domingo é de tributar em 0,38% para a aquisição primária de cotas de Fundos de Investimentos em Direitos Creditórios (FIDC).

Segundo o governo, essa proposta busca maior isonomia tributária considerando que os FIDCs realizam operações com direitos creditórios análogas a operações de crédito, como o risco sacado.

Nova regra para planos VGBL

Ao apresentar o pacote, em maio, o governo havia proposto tributar em 5% os aportes mensais planos de previdência privada do tipo VGBL que superassem R\$ 50 mil. Agora, como parte do acordo com o Congresso, a ideia é taxar somente as aplicações acima de R\$ 600 mil por ano. Além disso, a proposta é alterar a base de cálculo para incidência do IOF apenas sobre a parcela que superar esse limite. A regra de transição será até dezembro. Isso deve isentar de tributação 99,2% dos segurados e 67% do volume financeiro de aportes.

Criado nos anos 1960: Mas, afinal, o que é o IOF, cerne da crise do governo com o Congresso?

A Fazenda ainda propõe um recuo sobre operações de câmbio. Nas operações relativas a regresso de investimentos diretos, a alíquota será zero, e não 3,5%. Isso representa uma harmonização com o tratamento de investimentos no mercado financeiro.

BPC em estudo para alterações

O governo avalia ainda fazer alterações no Benefício de Prestação de Continuada (BPC), permitindo a entrada no programa apenas para aqueles com limitações graves que incapacitem ao trabalho.

O BPC é pago a idosos com mais de 65 anos e pessoas com deficiência de qualquer idade. O valor é equivalente a um salário mínimo, hoje em R\$ 1.518. O benefício é destinado a famílias com renda igual ou menor que 25% do salário mínimo por pessoa.

Também é uma meta frear o aumento dos aportes federais no Fundeb (Fundo de Educação Básica). A complementação subirá para 23% no ano que vem e a ideia é manter isso em 21%. Depois, seria adotada a mesma regra de correção do arcabouço fiscal (crescimento entre 0,6% e 2,5% real).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/06/2025

EUA E CHINA RETOMAM NEGOCIAÇÕES NESTA SEGUNDA-FEIRA, EM LONDRES, COM FOCO EM TERRAS-RARAS E CHIPS

Minerais chineses são críticos para celulares e outros equipamentos eletrônicos. Tecnologia estará no centro da tentativa do acordo, com Pequim buscando reduzir barreiras às importações de semicondutores

Por Bloomberg



O presidente dos EUA, Donald Trump, e Xi Jinping, da China: telefonema na semana passada destravou as negociações. Representantes dos dois países terão encontro nesta segunda-feira em Londres — Foto: Bloomberg

Estados Unidos e China retomam as negociações comerciais em Londres nesta segunda-feira, em uma tentativa de reduzir ainda mais as tensões sobre minerais de terras-raras e tecnologia avançada, após uma ligação telefônica entre os presidentes Donald Trump e Xi Jinping na semana passada. A reunião, que

começou pouco depois das 13h (hora local), deve se estender até a noite e pode ser retomada na terça-feira, se necessário.

Ambos os lados acusaram o outro de ter voltado atrás em um acordo feito em Genebra, em maio, quando chegaram a um entendimento para, ao menos temporariamente, reduzir tarifas que haviam ultrapassado 100%. Após chegar a um acordo com Xi sobre a retomada do fluxo de minerais críticos, Trump disse esperar que a reunião em Londres “corra muito bem”.

No sábado, a China afirmou ter aprovado alguns pedidos de exportação de terras raras, sem especificar quais países ou setores estavam envolvidos. Na sexta-feira, a agência Reuters noticiou que a China teria aprovado licenças temporárias de exportação para fornecedores de terras-raras que atendem as principais montadoras dos Estados Unidos.

O governo Trump espera que “após o aperto de mãos” em Londres, “quaisquer controles de exportação dos EUA sejam flexibilizados e as terras raras sejam liberadas em volume” pela China.

— Queremos que as terras-raras, que são cruciais para celulares e tudo o mais, voltem a fluir como antes do início de abril, e não queremos que detalhes técnicos atrasem isso — disse Kevin Hassett, chefe do Conselho Econômico Nacional da Casa Branca, no domingo, no programa “Face the Nation”, da CBS. — E isso está claro para eles.

As ações americanas oscilaram entre pequenos ganhos e perdas, enquanto as ações chinesas negociadas em Hong Kong entraram em mercado de alta, à medida que alguns investidores expressaram esperança de que as negociações indiquem um arrefecimento nas tensões comerciais.

As tensões comerciais entre EUA e China aumentaram este ano quando Trump elevou as tarifas sobre produtos chineses, levando a retaliações por parte de Pequim. Embora o acordo de Genebra tenha sido concebido para abrir caminho para uma distensão mais ampla, as conversas subsequentes rapidamente empacaram em meio a acusações mútuas.

Os EUA reclamaram da queda nas remessas dos minerais conhecidos como terras-raras, essenciais para veículos elétricos americanos e sistemas de defesa. A China reagiu com irritação às restrições dos EUA sobre chips de inteligência artificial da Huawei, softwares para design de chips, motores de aviões e vistos para mais de 280 mil estudantes chineses.



No sábado, a China afirmou ter aprovado alguns pedidos de exportação de terras raras, sem especificar quais países ou setores estavam envolvidos — Foto: Bloomberg

Em Londres, o secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent; o secretário de Comércio, Howard Lutnick; e o representante de Comércio, Jamieson Greer, se reunirão, na Lancaster House, com uma delegação chinesa liderada pelo vice-premiê He Lifeng.

A inclusão de Lutnick, responsável pelas restrições à venda de tecnologia avançada, sinaliza que Trump pode estar disposto a considerar a reversão de algumas medidas que ameaçam prejudicar as ambições de crescimento de longo prazo da China, que vão desde o fornecimento de tecnologia até peças de motores a jato.



Embora a ligação entre Trump e Xi na semana passada tenha gerado alguma esperança em Wall Street por uma redução das tarifas entre os parceiros comerciais, o otimismo dos investidores foi limitado. Apesar de prometer reformular as relações comerciais dos EUA, Trump até agora fechou apenas um novo acordo comercial — com o Reino Unido.

O secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, chega em Londres para as negociações comerciais com representantes da China — Foto: Chris Ratcliffe/Bloomberg

A suspensão temporária das tarifas dos EUA sobre produtos chineses termina em agosto, a menos que Trump decida prorrogá-la. Caso não haja acordos, a Casa Branca afirmou que Trump pretende restaurar as tarifas aos níveis anunciados inicialmente em abril, ou a valores inferiores, porém ainda acima da taxa atual de 10%.

A confusão após a reunião de Genebra ressaltou o desafio de firmar acordos entre China e EUA.

— Eles deixaram muitas coisas em aberto para interpretação, e todos pagaram o preço por isso nas semanas seguintes — disse Josh Lipsky, presidente de economia internacional no Atlantic Council.

EUA e China “só querem voltar ao ponto em que estavam na Suíça, com mais alguns acordos no papel para realmente entender o que será licenciado, o que será permitido e o que não será”, acrescentou.

Por ora, Xi parece apostar que um reinício nas relações levará a ganhos concretos nas próximas semanas e meses, incluindo a redução de tarifas, o afrouxamento dos controles de exportação e um tom menos conflituoso. Após a ligação com Trump, Xi disse esperar que os EUA “removam as medidas negativas tomadas contra a China”.



Terras-raras são um grupo de mais de uma dúzia de metais usados em setores de alta tecnologia, como energia verde, eletrônicos e aeroespacial. — Foto: Bloomberg

Embora o líder chinês tenha demonstrado força com as restrições às terras-raras, os problemas econômicos da China — evidenciados pela deflação persistente e preocupações com o desemprego — dão a ele motivos para buscar um acordo duradouro.

Um comentário publicado pela agência oficial Xinhua no domingo criticou os EUA por tratarem questões econômicas sob a ótica da segurança, afirmando que “esse pensamento se tornará o maior obstáculo para uma cooperação vantajosa para todos, se não for ajustado”.

Ainda assim, o texto deixou espaço para a melhora nas relações, acrescentando que “China e EUA compartilham interesses comuns amplos e vasto espaço para cooperação, e a essência das relações econômicas e comerciais entre os dois países é o benefício mútuo e os resultados em que todos ganham”.

Após a conversa entre os dois líderes, o Ministério das Relações Exteriores da China afirmou que Trump disse a Xi que os estudantes chineses são bem-vindos para estudar nos EUA. Trump depois declarou que seria uma “honra” recebê-los.

Embora o clima seja positivo para o início das conversas em Londres, ao contrário da reunião de Genebra, não há urgência em reduzir tarifas, segundo Adam Farrar e Michael Deng, da Bloomberg Economics.

“Desta vez, não há frutos fáceis de colher”, escreveram em um relatório antes das negociações. “Com questões mais complexas na mesa, será mais difícil para qualquer um dos lados sair com resultados novos e significativos.”

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/06/2025

BANCADA DO AGRO REAGE À TRIBUTAÇÃO DE LCA E PREVÊ IMPACTO NOS PREÇOS DE ALIMENTOS

Taxação deve constar de MP que será enviada pelo governo como alternativa ao aumento do IOF
Por Thaís Barcellos — Brasília



Membro da bancada ruralista, Lupion diz que objetivo do MST nunca foi a reforma agrária: 'É uma luta política' — Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados

A Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) reagiu à proposta do governo de tributar os rendimentos das Letras de Crédito do Agronegócio (LCA), título de renda fixa que atualmente é isento de Imposto de Renda para pessoas físicas. A taxa de 5% deve fazer parte da Medida Provisória (MP) que deve ser enviada pelo governo para substituir parte do aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

Em nota, a FPA manifestou “profunda preocupação” com a proposta e argumentou que a medida deve elevar o preço dos alimentos para o consumidor final, uma vez que encarece o crédito ao



produtor rural. Se a proposta do governo for aprovada, as medidas valerão para o ano que vem, dado o princípio da anualidade dos tributos.

"A medida compromete uma fonte essencial de crédito rural, especialmente para médios produtores e cooperativas, além de encarecer o financiamento do setor em meio a juros altos e queda nas commodities. A conta será paga pelo consumidor que receberá o repasse no preço dos alimentos."

Os recursos captados via LCA são usados como base do financiamento agropecuário. A taxaço do título de renda fixa diminui a atratividade da aplicação e, portanto, pode reduzir a captação dos bancos nessa frente. Segundo a FPA, aproximadamente 42% do financiamento da safra brasileira já é proveniente de fontes privadas. Desse total, 43% têm origem em LCAs.

"O agro é responsável por quase metade do superávit comercial brasileiro. Penalizar o setor é penalizar o crescimento do país. É preciso equilíbrio: ajustar as contas passa pelo controle de gastos e pela revisão estrutural do orçamento, e não pelo aumento do peso sobre quem sustenta a economia", criticou a frente.

Essa medida vai na direção contrária de recente decisão do Conselho Monetário Nacional (CMN), que reduziu o prazo mínimo para aplicações de LCI e LCA de nove para seis meses. Originalmente, os dois títulos tinham prazo mínimo de vencimento de três meses.

Em 2024, o governo resolveu estender o prazo, o que reduziu a atratividade e causou queda na captação. Dessa forma, houve ajustes até o prazo atual de seis meses.

Na avaliação de Rogério Boueri, consultor da Sapeba Negócios Agroambientais e ex-subsecretário de política agrícola do Ministério da Fazenda, o fim da isenção da LCA seria uma forma de estrangulamento no financiamento imobiliário.

— As últimas resoluções foram no sentido de aumentar a demanda pelo instrumento, diminuindo prazo de vencimento, e de facilitar a destinação para o agro dos recursos captados. A inclusão de tributação vai no sentido oposto, pois tende a reduzir a demanda pelo papel e/ou aumentar os custos de captação.

Mesmo sem o agro: PIB teria sido positivo, impulsionado pelo consumo das famílias e investimentos. Além da LCA, a proposta do governo deve tributar as Letras de Crédito Imobiliário (LCI), importante fonte de recursos para o financiamento imobiliário, os Certificados de Recebíveis do Agronegócio (CRA) e imobiliários (CRI).

A taxaço também deve ser aplicada a Fundos de Investimentos Imobiliários (FII) e Fundos de Investimento nas Cadeias Produtivas Agroindustriais (Fiagro), assim como Letras de Crédito do Desenvolvimento (LCD), entre outros.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 09/06/2025

HUGO MOTTA E DAVI ALCOLUMBRE RECLAMAM EM REUNIÃO COM HADDAD QUE NÃO FORAM AVISADOS DO AUMENTO DO IOF

Presentes no encontro disseram que o ministro da Fazenda respondeu que governos anteriores também não costumam falar de decretos com parlamentares

Por Lauriberto Pompeu — Brasília

Os presidentes da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), e do Senado, Davi Alcolumbre (União-AP), aproveitaram a reunião que tiveram neste domingo com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para se queixarem do fato de o Congresso não ter sido avisado do decreto que aumentou o IOF, anunciado em maio.



Haddad anuncia medidas econômicas ao lado dos presidentes da Câmara, Hugo Motta (à esquerda, de branco), e do Senado, Davi Alcolumbre (à direita, de preto) — Foto: Cristiano Mariz/OGLOBO

De acordo com presentes, o assunto foi uma das primeiras falas da reunião, mas não foi dito em tom de confronto. A fala dos chefes das duas Casas foi no sentido de realçar a importância do encontro de domingo e de ser necessário que o chefe da Fazenda esteja em constante diálogo com o Poder Legislativo.

Em resposta, Haddad argumentou que não é tradição de nenhum governo comunicar previamente o Congresso sobre o teor de decretos.

As queixas já haviam sido feitas ao governo antes e o próprio presidente Luiz Inácio Lula da Silva se manifestou sobre isso na semana passada.

— Ninguém pode ser líder do governo e o governo mandar alguma coisa para lá sem conversar com eles. É uma prática política que temos que aprender. Todas as vezes que tomamos atitude sem conversar com as pessoas, podemos cometer erros — declarou o presidente.

Haddad, Motta e Alcolumbre se reuniram com líderes da base do governo na Câmara e no Senado ontem para fechar um acordo de alternativa ao aumento do IOF. Entre as propostas, estão a reformulação de tributos sobre aplicações financeiras e alta de tributos para as fintechs.

Em outro momento da reunião, o deputado Pedro Paulo (PSD-RJ) reclamou que quase todas as medidas acordadas eram pelo aumento da arrecadação e não pelo corte de despesas.

Apesar das queixas, parlamentares dizem que não houve um tensionamento na relação de Motta e Alcolumbre com Haddad e que o encontro cumpriu o objetivo principal de fechar um acordo para evitar a alta do IOF.

Pelo acordo, o governo se comprometeu a editar um novo decreto para reduzir o aumento feito originalmente. Parte da perda de arrecadação deverá ser compensada com aumento na tributação para empresas que exploram jogos on-line, as chamadas bets, de 12% para 18%, além da cobrança de títulos de renda fixa que hoje são isentos de impostos.

A previsão do governo é que, com a redução nas alíquotas atuais do IOF, a arrecadação seja cerca de um terço dos R\$ 20 bilhões inicialmente previstos pelo governo.

Boa parte das medidas serão implementadas por meio de uma medida provisória (MP). Ainda não há uma estimativa de arrecadação com elas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 09/06/2025

CONGRESSO NÃO TEM COMPROMISSO DE APROVAR MEDIDAS APRESENTADAS PELO GOVERNO, DIZ HUGO MOTTA

Presidente da Câmara participa em São Paulo de evento promovido pelo jornal Valor, rádio CBN e jornal O Globo

Por João Sorima Neto — São Paulo



Hugo Motta participa do evento “Agenda Brasil —o cenário fiscal brasileiro” promovido pelo jornal Valor, pela rádio CBN e pelo jornal O GLOBO e realizado no Insper, em São Paulo. — Foto: Reprodução/YouTube

O presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, disse nesta segunda que o Congresso não tem compromisso de aprovar as medidas apresentadas no domingo pelo governo para servir de alternativa à alta do Imposto Sobre Operações Financeiras (IOF). Motta afirmou que, até o fim do dia, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, deverá passar qual será a 'calibragem' (quanto pode ser arrecadado).

Motta participa do evento “Agenda Brasil —o cenário fiscal brasileiro”, promovido pelo jornal Valor, pela rádio CBN e pelo jornal O GLOBO e realizado no Insper, em São Paulo.

— Não há compromisso do Congresso de aprovar as medidas. A Medida Provisória foi uma vitória não só do Congresso, mas também da sociedade. Essas medidas do governo inauguraram a possibilidade do debate de medidas estruturantes, senão o aumento do IOF teria sido derrubado pelo Congresso se tivesse sido pautado — disse Motta, enfatizando que há um esgotamento no país por medidas que visem aumento de arrecadação.

No domingo, após reunião com líderes da Congresso, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou uma série de medidas que devem servir de alternativa à alta do Imposto IOF. Diante da resistência de parlamentares, que ameaçavam derrubar o decreto que aumentou os impostos, o ministro afirmou que as alíquotas serão "recalibradas".

Entre as medidas, parte da perda de arrecadação com o IOF deverá ser compensada com aumento na tributação para empresas que exploram jogos on-line, as chamadas bets, de 12% para 18%, além da cobrança de títulos de renda fixa que hoje são isentos de impostos.

Motta disse que o debate foi concentrado no aumento de carga, embora o governo também admite fazer o debate sobre corte nas isenções fiscais, mas essa é uma medida que teria que ser aprovada por PEC. Mas admitiu que durante o encontro falou-se pouco sobre medidas estruturantes.

Ele afirmou que o Congresso terá seu tempo de debate para analisar as medidas, mas que vai continuar insistindo num debate que traga medidas estruturantes para o país para enfrentar a questão fiscal.

— Não dá mais para adiar. O país caminha para uma situação de insustentabilidade. O próximo presidente terá que fazer um choque porque sabemos que do jeito que está não dá mais — disse Motta referindo-se ao crescimento dos gastos. Ele afirmou que o governo sabe que trata-se de um debate necessário, mas não quer enfrentá-lo diante da agenda eleitoral.

Motta disse que na reunião de domingo foi discutida a despesa primária do governo, além da questão do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb), que vem crescendo 23% ao ano. Ele disse que nada foi fechado sobre o tema, mas disse que é preciso um crescimento mais 'espaçado' desse gasto.

Também foi tratada a questão do Benefício de Prestação Continuada (BPC), que será analisado na próxima sessão do Congresso, com novos critério aprovados pela Câmara dos Deputados.

— Há um distorção de como o benefício está sendo distribuído. Não somos contra o BPC, mas que seja distribuído a quem tem direito — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ



Data: 09/06/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'OU SE FAZ ALGUMA COISA, OU O PAÍS VAI PARAR', DIZ SALTO, ESPECIALISTA EM CONTAS PÚBLICAS

Para o economista, medidas anunciadas pelo governo são positivas por amenizar situação 'muito grave', mas estão longe de resolver o problema fiscal estrutural

Por Cristiane Barbieri

Entrevista com

Felipe Salto - economista-chefe da Warren Investimentos e colunista do Estadão

Para o economista-chefe da Warren Investimentos, Felipe Salto, especialista em contas públicas, o anúncio das medidas fiscais feito na noite de domingo foi uma evolução que pode amenizar a crise fiscal, caso seja levado adiante. O ponto alto das medidas, em sua opinião, foi trazer de volta à mesa a revisão dos gastos tributários. O ponto fraco foi não ter havido cortes nas despesas públicas, seja por parte do governo, seja pelo Congresso.

Salto afirma que o Congresso é essencial nessa discussão e precisa assumir seu papel. "Vivemos uma espécie de parlamentarismo branco, com o Congresso querendo apenas a parte boa. Agora, quando nem o possível o Congresso parece estar disposto a apoiar, aí fica muito complicado.

A situação está tão grave, diz ele, que "ou se faz alguma coisa, ou o País vai parar". "Essa é a verdade", afirma. "Há um risco muito alto do chamado shutdown (apagão) da máquina pública acontecer já no ano que vem, se não houver mudanças. Se o Congresso não aprovar as medidas, a meta fiscal do ano que vem vai ter de ser alterada. Isso vai gerar mais confusão, vai pressionar a curva de juros e vai produzir mais custos para a sociedade como um todo."

Salto diz que, tecnicamente, as medidas não são as ideais. Só que a política é a arte do possível, afirma, e as medidas são "inescapáveis". Por isso, "Tem de aprovar. Isso é o mínimo — e nem vai ser suficiente ainda".

A seguir, os principais trechos da entrevista:

O anúncio do pacote, feito em conjunto pelo governo e por lideranças do Congresso, foi uma evolução em relação à proposta inicial de aumento do IOF?

Houve um avanço, sim, porque o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, está praticamente sozinho na luta pelo ajuste fiscal. O Congresso, apesar do aparente rompante fiscalista, fez o oposto: quis enquadrar o Ministério da Fazenda, colocando o prazo de 10 dias para uma solução. O anúncio feito ontem (domingo), porém, não teve qualquer contribuição do Congresso, que não mexeu em um centavo nas emendas parlamentares ou em qualquer outro gasto. Foi positivo que se tenha conseguido avançar com algumas medidas, mas a minha preocupação é que elas podem ainda não ser suficientes para o que a gente precisa.

A conta não fecha?

Sim. Por exemplo, há uma incerteza muito grande sobre qual será o volume captado com essa tributação das bets, que já são tributadas em 12%. Também tem a questão da anterioridade tributária, já que boa parte das medidas só vão valer para o ano que vem. Por outro lado, a revisão dos gastos tributários foi o ponto alto. Esse tema é um tabu. Os governos anteriores que tentaram

fazer alguma coisa sempre esbarraram nas pressões para derrubar isenções, como a do Simples Nacional, da Zona Franca, das instituições filantrópicas, da cesta básica... Parece que a escolha foi deixar de fora esses temas mais polêmicos e priorizar o restante, que é bastante coisa, dá uns R\$ 250 bilhões. Se for efetivo o corte de 10% disso, dá uns R\$ 25 bilhões, R\$ 26 bilhões. É bastante coisa. Além disso, há ainda o JCP (Juros sobre Capital Próprio), que eles voltaram a falar em aumentar de 15% para 20%. São medidas importantes, mas elas não são suficientes para resolver o problema fiscal. Até porque faltou mexer do lado da despesa pública, que é o ponto fraco do anúncio.



Integrantes do governo, o presidente da Câmara e do Senado e líderes do Congresso, na noite deste domingo, 8, na Residência Oficial da Câmara, em Brasília, falaram sobre as medidas alternativas ao aumento do IOF Foto: Wilton Junior/Estadão

Como fica o déficit no curto prazo?

Todas as medidas estão focadas em 2026, porque a maioria delas não vai valer de imediato. Mesmo com a CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido), que deve ser majorada para 15% sobre aquele conjunto de instituições que hoje tem uma alíquota de 9%, será

preciso respeitar a noventena. Se fosse aprovada hoje, valeria para os últimos três meses do ano. O problema é menor porque o volume de IOF (Imposto sobre Operações Financeiras) que o governo estava considerando era algo como R\$ 20 bilhões, e na nossa conta a gente considera R\$ 15 bilhões. Pelo que foi sinalizado, a reversão do IOF não vai ser tão drástica. Por exemplo, ele vai mexer na parte fixa da alíquota das empresas, mas a parte variável vai continuar com o aumento proposto. O risco sacado, que são descontos de duplicatas, não vai voltar à estaca zero, também vai permanecer alguma tributação sobre isso. Na verdade, o governo ainda vai continuar contando com o IOF, para esse ano principalmente.

E o ano que vem?

Para o ano que vem, o efeito das medidas será maior, mas ainda será preciso essa ajuda do IOF. A situação em 2026 é mais grave porque, na nossa conta, considerado o cenário atual do IOF, seria preciso fazer um contingenciamento de R\$ 46,8 bilhões. Não há espaço para isso porque a despesa discricionária ficaria inferior ao limite mínimo para o funcionamento da máquina pública. A situação é muito grave. As medidas são positivas, amenizam essa situação muito grave, mas estão longe de resolver o problema fiscal estrutural.

São paliativas?

Não diria paliativas, porque têm efeitos permanentes. Mas, enquanto não mexer do lado do gasto, ainda será um ajuste incompleto porque a carga tributária já é bastante elevada. Não há mais tanto espaço para se resolver o problema aumentando a tributação.

Representantes do agro já vieram a público dizer que as LCAs (Letras de Crédito Agrícola) não devem ser tributadas, bem como do setor de criptoativos e das fintechs. O governo conseguirá resistir à pressão?

São reações esperadas porque 'farinha pouca. meu pirão primeiro'. Nunca esse ditado valeu tanto. Todo mundo é a favor de revisar o gasto tributário, mas, quando começa a mexer, os beneficiados começam a chiar. O setor do agronegócio, por exemplo, paga pouquíssimo tributo e ainda tem incentivo. As LCA, LCI (Letras de Crédito Imobiliário), o CRI, o CRAS (Certificados de Recebíveis Imobiliário e Agrícolas), debêntures incentivadas e correlatos vão continuar super incentivados (com menos impostos para receberem aplicações de investidores), com uma tributação bem inferior aos 17,5% que vão incidir sobre outros tipos de investimento. Essa reação é esperada, mas o governo, com o apoio do Congresso, tem de resistir.

O presidente da Câmara Hugo Motta, afirmou que não há o compromisso do Congresso de aprovar as medidas anunciadas. O sr. acredita que elas irão passar?

Sinceramente, não consigo entender. Foi feita uma reunião em que o presidente Hugo Motta colocou o ministro da Fazenda na parede, o que é inédito na história. Aí aconteceu uma segunda reunião em que o Haddad apresentou medidas. Ele e os líderes saem do encontro dizendo que estão de acordo. Ato contínuo, Motta diz não ter compromisso com as medidas. Aí fica muito difícil. Vivemos uma espécie de parlamentarismo branco, com o Congresso querendo apenas a parte boa. Quer participar do orçamento, quer garantir R\$ 50 bilhões de emendas — e já tem R\$ 52 bilhões aprovados para o ano que vem —, por exemplo, no PLDO (Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias). Quer aprovar a desoneração da folha sem dizer quem paga a conta, quer manter as renúncias fiscais, quer proteger a Zona Franca... Quer dizer, o Congresso não está disposto a fazer ajuste fiscal. O Congresso é fundamental nesse compromisso que foi firmado. Se titubear, vai tudo por água abaixo. As medidas, tecnicamente, não são as ideais. Eu mexeria na vinculação da saúde e educação, no Fundeb, no Plano Safra (que tem uma fábula de dinheiro para equalização de juros), no subsídio de subvenções, na indexação da previdência ao salário mínimo, no abono salarial. Só que a política é a arte do possível. Agora, quando nem o possível o Congresso parece estar disposto a apoiar, aí fica muito complicado. Não dá para agradar a todo mundo sempre. E o Congresso parece que tem esse anseio de querer agradar a todos os setores a todo momento. Isso é impossível, principalmente com uma situação fiscal em que a dívida está crescendo a olhos vistos. Ou se faz alguma coisa, ou o País vai parar. Essa é a verdade. Há um risco muito alto do chamado shutdown da máquina pública acontecer já no ano que vem, se não houver mudanças. Se o Congresso não aprovar as medidas, a meta fiscal do ano que vem vai ter de ser alterada. Isso vai gerar mais confusão, vai pressionar a curva de juros e vai produzir mais custos para a sociedade como um todo.

O custo seria maior do que adotar essas medidas agora?

As medidas são inescapáveis. Tem de aprovar. Isso é o mínimo — e nem vai ser suficiente ainda. São medidas que estão focadas do lado da receita, mas o gasto tributário, por exemplo, é uma coisa inédita. O Paulo Guedes tentou com a Emenda Constitucional 109, o artigo 4º, colocar na Constituição uma revisão do gasto tributário. O Executivo enviou o projeto, no governo anterior. O Congresso sentou em cima e engavetou o projeto. Os gastos tributários atingiram um nível que é insustentável. Todos os setores têm um pedacinho desse gasto tributário: as filantrópicas, o agronegócio, os abatimentos dos gastos médicos no imposto de renda das pessoas físicas. Ficou faltando o lado da despesa, e eu imagino porque eles não encontraram consenso. Era uma oportunidade para avançar nisso. O Haddad disse que, ao longo dos próximos dias, eles ainda vão negociar essa questão do ajuste do lado dos gastos. É muito importante. As contas que a gente fez inicialmente, antes de ver os detalhes, estavam mostrando um volume de arrecadação até considerável.

De quanto?

Caso as medidas sejam aprovadas, o efeito em valores brutos para 2026 será da ordem de R\$ 44,2 bilhões. A parte que ficará para a União girará em torno de R\$ 30 bilhões.

Há uma conta do impacto dessa majoração de impostos para a população?

No primeiro trimestre, a economia ainda estava aquecida. A desaceleração já está contratada com a taxa de juros que temos e que não tem saída, já que a expectativa de inflação está acima da meta para os próximos 12 meses. Essa mudança de tributação que está sendo feita vai ser decisiva para mudar essa tendência. A economia vai crescer em torno de 2,3% este ano e, no ano que vem, por volta de 2%, o que também não é o fim do mundo. É menos do que cresceu na média do primeiro biênio, mas não há como atender a todos os objetivos de uma vez só. O momento é de contração fiscal, seja pelo lado da receita, reduzindo a renda disponível, seja pelo lado do gasto, que infelizmente ainda não veio nada.

De maneira geral, sua avaliação é positiva?

Sim, o governo está na direção certa: é o que foi possível de ser feito. Falta muito, principalmente porque faltou o lado do gasto, nem nas emendas parlamentares, que o próprio presidente Hugo Motta tinha dito que estava disposto a cortar, nem nas outras ações. O Fundeb, por exemplo, multiplicou por quase duas vezes e meia. O percentual para este ano será de 23%. Inicialmente era 10%. Então já está mais de duas vezes o que era quando foi aprovada na legislação. Nós não estamos aqui falando de cortar gastos, estamos falando de conter o crescimento. A mesma coisa

vale para a questão da indexação ao salário mínimo, para todas as outras agendas que eu mencionei.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/06/2025

TARIFA DE ENERGIA SOBE 45% ACIMA DA INFLAÇÃO EM 15 ANOS; NO MERCADO LIVRE, PREÇO FICOU 64% ABAIXO

Um dos pontos da MP da Reforma do Setor elétrico é a abertura do mercado livre para todos os consumidores a partir de 2027; há preocupação, no entanto, em relação aos consumidores que continuarem no mercado cativo

Por Renée Pereira e Luiz Guilherme Gerbelli

A tarifa de energia elétrica dos brasileiros atendidos pelas distribuidoras aumentou 177% em 15 anos, saltando de R\$ 112 por megawatt hora (MWh), em 2010, para R\$ 310 o MWh, em 2024. Nesse mesmo período, o índice de inflação avançou 122%. Ou seja, a tarifa teve um aumento real (acima da inflação) de 45% no período. Detalhe: o valor inclui o preço da energia, acrescidas das bandeiras tarifárias vigentes a cada ano, sem os encargos e o custo da distribuição e da transmissão, que encarecem ainda mais o preço final para o consumidor.

Esse quadro pode mudar depois da Medida Provisória nº 1.300, editada pelo governo federal, que reforma o setor elétrico brasileiro e estabelece a abertura do mercado livre para todos os consumidores a partir de dezembro de 2027. Isso significa que a partir desta data qualquer cidadão poderá escolher de onde comprar sua energia elétrica, a exemplo do que ocorre hoje com as grandes empresas.

Para esses clientes, a conta é bem mais baixa porque os contratos são de longo prazo e embutem o efeito da concorrência do mercado. Em comparação com o aumento de 177% da tarifa de energia para os consumidores do mercado cativo (das distribuidoras), o preço médio do mercado livre aumentou 44%, bem abaixo do índice de inflação. O valor subiu de R\$ 102 o MWh, em 2010, para R\$ 147, em 2024, segundo levantamento da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia (Abraceel).



Custo da transmissão está incluindo no preço final da conta de luz do brasileiro Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

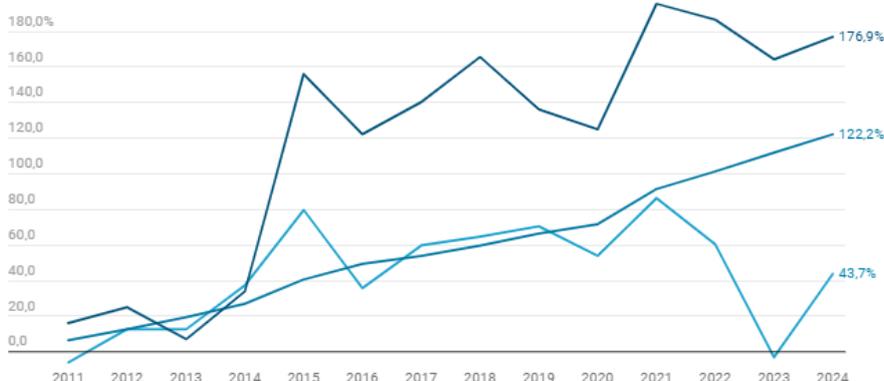
A explicação para a tarifa elétrica no mercado regulado ser mais cara se deve a vários motivos. Entre elas, a indexação de longo prazo, reservas de mercado que obrigam a contratação de energia de determinadas fontes, decisões políticas sobre o custo da energia ou expansão da geração, mas também riscos inevitavelmente alocados ao consumidor, como o risco hidrológico.

“Contratar energia elétrica indexada à inflação por 30 anos é um fardo para o consumidor, sobretudo num país que têm inflação nos patamares do Brasil”, explica o presidente-executivo da Abraceel, Rodrigo Ferreira. Um exemplo, segundo ele, está na energia contratada das hidrelétricas estruturantes do Rio Madeira, cujos valores resultantes dos leilões foram baixos, mas, com a atualização inflacionária no período, essas tarifas já custam mais que o preço praticado no mercado livre de energia.

Conta mais cara

Tarifa de Energia subiu acima da inflação

— Variação acumulada do preço no mercado livre
— Variação acumulada da Tarifa de Energia
— Variação acumulada do IPCA



Fonte: Abraceel • [Obter dados](#)

“Esse modelo de contratação de longo prazo, suportado pelas distribuidoras em nome dos consumidores, foi importante em determinado momento do País, mas atualmente não é mais eficiente e muito menos necessário, e deixa uma herança maldita para os consumidores.”

Outro ponto importante é a energia de Itaipu, Angra 1 e 2 e energia de reserva, cujo preço é elevado. Todo esse montante de eletricidade é vendido para as distribuidoras e repassado para os consumidores cativos, diz o professor da UFRJ, Nivalde de Castro, coordenador geral do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel).

Se comparar com o preço final da conta de luz, que inclui encargos e o custo de transmissão e distribuição, o preço no mercado livre pode ser até 35% menor que o do mercado cativo, das distribuidoras. Basicamente essa diferença é decorrente de uma série de subsídios e outras contas que inflam as tarifas reguladas.

De acordo com a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), até este mês, os subsídios do setor elétrico somam mais de R\$ 16 bilhões, que representam, em média, 14,88% da tarifa dos consumidores residenciais.

Desse valor, R\$ 5,7 bilhões se referem ao incentivo dado à geração distribuída, aquela produzida pelos próprios consumidores, como a energia solar. Outros R\$ 5,4 bilhões vão para fontes incentivadas (descontos concedidos para estimular projetos de energia renovável). O restante vai para subsídios à energia da Região Norte e para tarifa social, entre outros.

“Muitos subsídios e encargos são compulsoriamente imputados às tarifas do mercado regulado. Essa é a causa principal para a conta ser tão alta”, diz Nivalde de Castro. Com a abertura do mercado e migração de mais pessoas para o mercado livre, uma das preocupações que surge é como será rateada essa conta.

Esse é um dos alertas das empresas de distribuição, que temem os custos e ineficiências que ficam para trás a cada vez que um consumidor vai para o mercado livre ou para a geração distribuída (GD).

Origem

O mercado livre de energia surgiu em 1995, mas as primeiras operações de comercialização só começaram efetivamente em 1998, limitados a grandes consumidores com demanda elevada, acima 10 mil kWh. Em todo esse tempo, foram vários os entraves no meio do caminho.

No início, o mercado enfrentou uma enxurrada de ações judiciais sobretudo por causa da elevada inadimplência entre as empresas, o que culminou na criação da Câmara de Comercialização de



Energia Elétrica (CCEE), responsável pelo registro e contabilização dos contratos de compra e venda.

Em setembro de 2022, o Ministério de Minas e Energia publicou uma portaria (50/2022) que elimina os limites mínimos para que consumidores de alta tensão, com conta de acima de R\$ 10 mil mensais, entrem para o mercado livre a partir de janeiro de 2024. Até então somente poderiam participar desse mercado consumidores com demanda superior a 500 quilowatts (kW). Isso provocou um boom de adesão ao mercado livre.

As vantagens desse mercado estão na liberdade de escolher o fornecedor de energia e negociar livremente os preços e as quantidades por um determinado período, o que dá mais previsibilidade nos custos. Em tempos de descarbonização, o consumidor também pode optar pelo tipo de energia que será usada, se solar, eólica ou hídrica. Por outro lado, pode haver volatilidade de preços em momentos de maior estresse de geração ou alta demanda. Mas, nesse caso, especialistas afirmam que é possível se precaver e criar estratégias para diminuir os riscos.

O diretor-presidente da Associação Brasileira de Companhias de Energia Elétrica (ABCE), Alexei Vivan, afirma que a abertura do mercado de energia elétrica vem sendo aguardada há tempos, mas alerta que é preciso tomar alguns cuidados importantes. Um deles é a garantia de adimplência desses novos consumidores livres de pequeno porte, com regras para a comercialização varejista.

Além disso, a regulamentação tem de ser minuciosa em relação à figura do Supridor de Última Instância (SUI). É ele que assumirá e representará os consumidores em caso de quebra da comercializadora varejista. Por fim, diz o executivo, é preciso garantir a sustentabilidade da concessionária de distribuição.

“Ela é o tripé de sustentação de todo o setor elétrico e estará ameaçada se os impactos não forem bem mensurados e a migração dos consumidores para o mercado livre resultar em aumento da tarifa dos consumidores que permanecerem cativos, o que poderá causar inadimplência na distribuição”, diz Vivan. Segundo ele, é essencial que os consumidores que optarem por se tornar livres escolham comercializadoras varejistas sérias, com reputação e solidez financeira.

O pesquisador da FGV Energia, Paulo Cunha, defende a abertura do mercado livre, com todos os cuidados necessários. “Quando você liberaliza o mercado, você traz a possibilidade de competição. É um elemento importante porque é a possibilidade de você trazer eficiência econômica. A abertura do mercado vai dar para os consumidores a possibilidade de escolha. Isso, na minha visão, é positivo.”

Ele alerta, no entanto, que não são operações triviais. Tanto é que uma das coisas que a MP do governo faz é a criação de um elemento importante nesse processo de abertura, que é a criação do supridor de última instância, o SUI.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 09/06/2025*

GOVERNO CRIOU OU AUMENTOU IMPOSTOS 24 VEZES DESDE 2023, CONTA COALIZÃO DAS FRENTES PARLAMENTARES

Grupo formado por 19 frentes parlamentares classifica propostas do governo alternativas ao aumento do IOF como ‘manobra para disfarçar a continuidade da escalada tributária’

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - A Coalizão das Frentes Parlamentares Produtivas emitiu um manifesto no qual se posiciona contrariamente às medidas propostas pelo governo federal, como alternativa ao Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

A Coalizão, formada por 19 frentes parlamentares que representam o setor produtivo, classifica as propostas apresentadas pelo governo como uma “manobra para disfarçar a continuidade da escalada tributária”.

De acordo com dados compilados pela coalizão, desde janeiro de 2023, o governo aumentou ou criou impostos 24 vezes. “Isso significa uma média de um novo aumento de impostos a cada 37 dias! Essa é uma política fiscal insustentável, que mina a previsibilidade econômica, asfixia a produção, inibe o investimento de longo prazo, freia a geração de empregos formais e, em última instância, empobrece a população ao reduzir seu poder de compra e suas oportunidades”, diz a coalizão no manifesto, antecipado ao Estadão/Broadcast Agro. “O setor produtivo não aguenta mais”, alertam as frentes parlamentares produtivas.



Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), presidida pelo deputado Pedro Lupion (PP-PR), é uma das participantes do manifesto Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados

As frentes defendem que a solução para o desequilíbrio fiscal passa por uma reforma do Estado brasileiro, focada na gestão eficiente dos recursos públicos e na eliminação de desperdícios. Para isso, as frentes exigem o fim da política de aumento de impostos, a redução imediata e substancial dos gastos públicos, a reforma

administrativa urgente e foco na eficiência e na desburocratização.

“Chega de novas cargas tributárias. O Brasil precisa de estabilidade e previsibilidade fiscal para crescer, com foco na simplificação tributária e na desoneração da produção e do consumo”, argumentam as frentes.

Por fim, a coalizão critica a participação de lideranças do Congresso Nacional no acordo costurado com o governo como alternativa à elevação do IOF.

“É com preocupação que observamos a postura das lideranças partidárias do Congresso Nacional diante deste avanço fiscal do governo federal sobre os contribuintes. A ausência de uma resistência firme não reflete, necessariamente, o consenso dos parlamentares brasileiros, muitos dos quais compartilham de nossa indignação e profunda preocupação com o rumo das políticas fiscais adotadas”, ponderam as frentes parlamentares produtivas.

“Não aceitaremos que a conta da irresponsabilidade fiscal continue a ser paga por aqueles que produzem. O momento exige coragem para cortar na própria carne, e não para espremer ainda mais o contribuinte”, conclui a coalizão no manifesto.

Quem assina o manifesto

- Frente Parlamentar de Comércio e Serviços;
- Frente Parlamentar do Livre Mercado;
- Frente Parlamentar do Empreendedorismo;
- Frente Parlamentar da Agropecuária;
- Frente Parlamentar Mista do Biodiesel;
- Frente Parlamentar Pelo Brasil Competitivo;
- Frente Parlamentar de Gestão de Resíduos e Economia Circular;
- Frente Parlamentar Mista em Defesa do Turismo;
- Frente Parlamentar da Habitação e do Desenvolvimento Urbano Sustentável;
- Frente Parlamentar Pela Mulher Empreendedora;
- Frente Parlamentar em Defesa da Aviação Civil;
- Frente Parlamentar em Defesa da Cultura e Entretenimento;

- Frente Parlamentar de Portos e Aeroporto;
- Frente Parlamentar Mista em Defesa do Saneamento Básico;
- Frente Parlamentar da Indústria de Máquinas e Equipamentos;
- Frente Parlamentar do Cooperativismo;
- Frente Parlamentar Mista da Saúde;
- Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura e
- Frente Parlamentar da Mineração Sustentável.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/06/2025

CONGRESSO CRIOU AMBIENTE FAVORÁVEL AO AJUSTE DAS CONTAS PÚBLICAS, DIZ MANSUETO ALMEIDA

Ex-secretário do Tesouro afirma que debate fiscal melhorou no Brasil com aproximação entre Legislativo e governo; para ele, não é mais possível fazer ajuste aumentando impostos
Por Eduardo Laguna (Broadcast) e Gabriela Jucá (Broadcast)

Ex-secretário do Tesouro Nacional e atual economista-chefe do BTG Pactual, Mansueto Almeida entende que houve uma melhora no debate fiscal no Brasil, e considerou uma boa notícia a aproximação do Legislativo com o governo para criar um ambiente favorável ao ajuste das contas públicas.

“O debate fiscal melhorou. Para fazer mudanças, o debate tem que começar hoje”, comentou Mansueto em evento promovido por CBN, O Globo e Valor Econômico. Ele considera importante o debate avançar agora, antes de 2026, ano de eleição, que, pontuou Mansueto, traz “dificuldades naturais” à discussão.

Segundo Mansueto, cortar despesas é difícil em qualquer lugar do mundo, porém, no Brasil, o debate está mais avançado. “Colocamos os problemas reais na mesa”, disse o economista, repercutindo a reunião de domingo, 8, do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, com líderes partidários.



Segundo Mansueto, 'mais cedo ou mais tarde' será necessário resolver a vinculação com o salário mínimo que está puxando os gastos previdenciários Foto: Fabio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

O encontro terminou com o anúncio de que as elevações do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) serão revistas e compensadas pela tributação de produtos financeiros e taxação das apostas esportivas, as bets.

Mansueto ressaltou que “mais cedo ou mais tarde” será necessário resolver a vinculação com o salário mínimo que está puxando muito os gastos previdenciários. Com a atual dinâmica do mercado de trabalho, no qual o desemprego marca mínimas históricas, levando os salários para cima, o País não precisaria de uma política de valorização do salário mínimo, defendeu.

Segundo ele, não é mais possível fazer o ajuste aumentando impostos, com a carga tributária já na casa de 33% do Produto Interno Bruto (PIB). “Vamos ter que mexer nas estruturas dos gastos obrigatórios”, assinalou. “É bom ver o Congresso tentando trazer o Executivo, criando ambiente para o debate do ajuste fiscal”, disse o economista-chefe do BTG em debate que foi acompanhado pelo presidente da Câmara, Hugo Motta.

Mansueto também avaliou que a reforma administrativa serve mais para melhorar a eficiência do governo do que para gerar uma economia importante aos gastos do Estado. Não vai trazer, segundo ele, uma economia grande em 15 meses.

Ainda assim, Mansueto considerou necessário entrar no debate sobre a reforma administrativa, sobretudo para corrigir as grandes diferenças salariais e reduzir o número de carreiras no setor público. “É um debate difícil, mas que precisa ser colocado”, disse o ex-secretário do Tesouro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 09/06/2025

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,98 BILHÃO NA 1ª SEMANA DE JUNHO

Valor é resultado de US\$ 7,128 bilhões em exportações e US\$ 5,147 bilhões em importações

Por Valor — São Paulo



— Foto: Divulgação/Porto de Santos

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 1,980 bilhão na primeira semana de junho, informou a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/Mdic).

O valor é resultado de US\$ 7,128 bilhões em exportações e US\$ 5,147 bilhões em importações. No ano, o saldo das transações comerciais brasileiras com outros países está positivo em US\$

26,412 bilhões.

A média diária de exportações na primeira semana do mês recuou 0,8%, na comparação com junho de 2024, para US\$ 1,425 bilhão. O recuo foi impulsionado pela retração dos embarques da agropecuária (-16,4%) e indústria extrativa (-10,6%). A queda só não foi maior por conta do aumento de 11,7% nas vendas da indústria de transformação.

Já a média diária de importações na primeira semana de junho recuou 8,1% para US\$ 1,029 bilhão. A retração foi puxada pela indústria extrativa (-52,2%) e de transformação (-5,4%). Em contrapartida houve avanço de 4,9% nos desembarques da agropecuária.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/06/2025

LEILÃO DE TERMINAL EM SANTOS DEVE IR À JUSTIÇA

Grupos preparam questionamento a restrição de grandes operadores em licitação do Tecon 10

Por Taís Hirata e Rafael Bitencourt — De São Paulo e Brasília

A licitação do megaterminal de contêineres no Porto de Santos, o Tecon Santos 10, caminha para a judicialização. O motivo são as restrições criadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para que Maersk, MSC, CMA CGM (via Santos Brasil) e DP World participem do leilão - ou seja, todos os grupos que já operam contêineres no porto.



Após a aprovação das regras pela diretoria da agência, na quinta-feira (5), fontes ouvidas pelo Valor afirmam que os questionamentos judiciais já estão sendo preparados, juntamente com outras estratégias para pressionar o governo.

Os principais críticos são MSC e Maersk, que são sócios do terminal de contêineres Brasil Terminal Portuário (BTP). A DP World, que tem um Terminal de Uso Privado (TUP) em Santos, também tenta reverter as restrições, segundo fontes.

Já a Santos Brasil, recentemente comprada pela empresa de navegação CMA CGM, não deverá questionar a restrição a princípio, diz uma fonte. A avaliação é que a armadora acaba de se comprometer com um investimento grande e já tem toda a capacidade necessária garantida com o terminal.

A decisão da Antaq poderá abrir caminho para grupos interessados no terminal que ainda não atuam em Santos com operação de contêineres. Entre eles, segundo fontes, estão a JBS Terminais, que assumiu recentemente um terminal de contêineres em Itajaí (SC); o grupo filipino ICTSI, que já tem terminais no Rio de Janeiro e em Suape (PE); os chineses da China Merchants Group, que operam contêineres em Paranaguá (PR); a PSA (antiga Port of Singapore Authority); a Hutchison Port; e a empresa de navegação Hapag Lloyd.

Há também fundos interessados, porém, uma pessoa a par do tema observa que o edital deverá prever movimentação mínima de 100 mil contêineres em um ano, o que obriga atores financeiros a buscar consórcios. A trava, porém, não é empecilho à JBS, que acaba de anunciar movimentação de 140 mil contêineres em Itajaí, observam críticos da restrição, que defendem um patamar maior.

A restrição imposta aos atuais donos de terminais foi justificada pela agência para que não haja maior concentração na movimentação de contêineres. A ideia é que a barreira seja colocada em uma primeira fase da licitação, mas, se não houver nenhum outro interessado, o impedimento cai na segunda rodada. A discussão sobre a regra foi encaminhada para o Tribunal de Contas da União (TCU).

O subprocurador-geral do Ministério Público (MP) junto ao TCU, Lucas Furtado, chegou a propor, no dia 28 de maio, a suspensão, por medida cautelar, das fases preparatórias para o leilão. Dois dias depois, o ministro da Corte Antonio Anastasia negou o pedido alegando que os estudos ainda passariam pelo tribunal.

Advogados que combatem a alta concentração de terminais nas mãos de armadores já se preparam para o embate na Justiça, independentemente de qual for a decisão final da Antaq. “Digo que o Brasil é um país onde a gente judicializa tudo. Neste caso, talvez seja inevitável a judicialização tanto por um lado como pelo outro. Isso aconteceria, na minha visão, de qualquer forma”, disse Marcela Bocayúva, sócia do escritório Bocayúva Advogados.

Como especialista em direito público no setor, Bocayúva afirmou que “agentes públicos”, como o TCU, Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), estão se manifestando contra a alta concentração de mercado.

Procurado, Patrício Júnior, diretor da TIL (subsidiária da MSC), critica a restrição. Ele questiona o cálculo usado pela agência para analisar a concentração de mercado em Santos, que desconsidera dois novos projetos já aprovados pela Antaq - tratam-se de TUPs autorizados há anos, mas que ainda não saíram do papel e que são vistos com descrença no setor. Ele diz que a restrição também cria incerteza para investimentos em outros locais.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, afirmou que desde a última manifestação da Antaq sobre o desenho do leilão “nenhum posicionamento contrário” foi manifestado pelos associados. Ao todo, a entidade representa 99 empresas associadas que respondem por mais de 240 terminais no Brasil.

Para outra fonte crítica à restrição, a decisão da diretoria da Antaq vai contra até mesmo a nota técnica da agência - argumento que deve ser explorado na Justiça. Nas conclusões da nota técnica, não é citada a possibilidade de um leilão com duas etapas. São apresentadas duas opções: ou restringir totalmente a participação dos grupos, ou permitir a entrada na disputa sob a condição de que, em caso de vitória, a empresa tenha que se desfazer de seu ativo anterior.

É esta a alternativa desejada pela Maersk e pela MSC, segundo fontes. As empresas, sócias no BTP, têm buscado uma saída para desfazerem a parceria. Caso uma das duas conquiste o novo terminal, a separação seria feita com cada empresa ficando com um ativo.

A fonte afirma que a restrição no edital cria um risco de o novo operador, futuramente, vender o ativo para um dos grupos que foi excluído da licitação, o que significativa a “privatização de recursos que deveriam ser públicos”, diz, argumentando que o valor da venda poderia ser capturado no leilão pelo governo, com uma maior concorrência.

Procurada, a Antaq não quis comentar sobre o risco de judicialização. Porém, quando o modelo do leilão foi referendado pela cúpula do órgão, o diretor Alber Vasconcelos disse que a agência está “acostumada a enfrentar esse tipo de pressão” e que seguiria com a estratégia.

A Maersk não comentou. A Santos Brasil disse, em nota, que “o tema é extremamente técnico” e que “irá acatar a posição da Antaq e do ministério”. JBS, ICTS, China Merchants, PSA e Hutchison preferiram não se manifestar.

Após a publicação da reportagem, a DP World enviou nota afirmando que “acatará a decisão das autoridades” e que “a companhia reforça que se trata de uma questão técnica”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/06/2025

REFORMA TRIBUTÁRIA AFETA PLANEJAMENTO LOGÍSTICO

Grupos se preparam para fim de benefícios fiscais em 2033, mas efeito hoje é sobre novos projetos; mudança deve ser gradual

Por Taís Hirata e Ana Luiza Tieghi — De São Paulo



Sérgio Fischer, CEO da Log CP, não crê em “terra arrasada” após a reforma — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A reforma tributária começou a impactar o planejamento logístico das empresas para novos investimentos. A perspectiva de fim de benefícios fiscais e de mudança no local de recolhimento dos impostos, a partir de 2033, já afeta o interesse por novos projetos em Estados que hoje atraem companhias por meio de incentivos tributários, segundo empresas e assessores que atuam na transição ao novo modelo.

Entre os locais que poderão sofrer efeitos, na visão do setor privado, estão Santa Catarina, que dá benefícios à importação; Goiás, que incentiva o setor farmacêutico; Espírito Santo, que também favorece importações e conseguiu atrair setores como o automotivo e de varejo; e Minas Gerais, que abriga um dos exemplos mais emblemáticos de incentivos, a cidade de Extrema.

No município mineiro, operadores dizem que o interesse pelos galpões instalados continua forte, mas há menos apetite para novos projetos no local.

Segundo Sérgio Fischer, CEO da Log CP, que constrói e administra galpões logísticos e industriais, clientes já disseram que o preço do aluguel em Extrema era “indiferente” e poderia ser até três vezes maior, dado o impacto do incentivo no custo da operação. A Log já teve um galpão no município,

mas o vendeu. Agora, não pensa em voltar a atuar ali. “É uma cidade com menos de 60 mil habitantes e quase o mesmo volume de metros quadrados de galpão de Cajamar, que atende a maior cidade do Brasil”, diz.

Na outra ponta, a busca por armazéns e galpões mais próximos aos centros de consumo, como São Paulo e Recife - que é um polo para o Nordeste -, já cresce, afirmam executivos.

A operadora logística Multilog, que tem um plano de investimentos de R\$ 900 milhões para os próximos três anos, decidiu destinar mais da metade do valor a São Paulo, em grande medida por conta das mudanças tributárias. “Temos recebido muitas consultas de clientes que já estão olhando para 2033. A partir daí, a carga terá que estar próxima do consumo. Então haverá naturalmente um rearranjo”, afirma o presidente, Djalma Vilela.

Segundo Pedro Moreira, presidente da Abralog (Associação Brasileira de Logística), a reforma já impacta o preço do metro quadrado de centros logísticos, que tem subido no entorno da capital paulista e em Recife. A Zona Franca de Manaus, que ainda manterá incentivos, também tem sido estudada por diversas empresas, diz.

De fato, há um aumento de preços em São Paulo, apontam dados da Colliers International: em Guarulhos (SP), o preço do metro quadrado para projetos logísticos ficou em R\$ 37,80 no primeiro trimestre deste ano, alta de 16,6% na comparação com o mesmo período de 2024. Em Cajamar (SP), o avanço foi de 8,5%, para R\$ 31,38. Porém, em Extrema, os preços também subiram para R\$ 28,65, alta de 5,3% em relação ao primeiro trimestre do ano passado.

O motivo, segundo analistas e executivos, é que, apesar dos impactos, não há expectativa de mudanças drásticas. Fischer pondera que as cidades que cresceram com incentivos não devem virar “terra arrasada”, porque o mercado vai se ajustar, com preços de acordo com a demanda.

Além disso, haverá um longo período de transição até o fim dos benefícios, afirma Maurício Lima, sócio da Ilos, consultoria que planeja sistemas logísticos para empresas. “Nenhuma empresa vai mudar suas instalações enquanto puder gozar do incentivo.” Ele diz que, por enquanto, o que se observa é um efeito apenas para novos projetos, em planejamento.

A partir de 2033, a carga terá de estar próxima do consumo, haverá um rearranjo”

— Djalma Vilela

Segundo as regras aprovadas, a transição para o fim do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), principal instrumento usado pelos Estados, começa apenas em 2029 e vai até o fim de 2032, lembra Douglas Mota, sócio da área tributária do Demarest. Nesse período, ainda haverá um fundo de compensação para ressarcir as empresas que terão a perda do benefício fiscal.

O efeito, diz, se dá não só pelo fim do incentivo, mas também pela nova lógica de recolhimento do tributo, que deixa de ser no local de produção ou armazenagem e passa a ser no de consumo. “Fecharam o cerco pelos dois lados.” A existência de contratos de longo prazo também deverá ajudar na transição para esses locais. Mariana Hanania, diretora de pesquisa de mercado da consultoria Newmark, lembra que boa parte do crescimento de Extrema se deu à base de contratos BTS (buit to suit), feitos por encomenda a um ocupante. “São contratos longos, com garantia do inquilino”, diz. Ela também avalia que o que pode ser limitado, agora, são novos desenvolvimentos nesses locais.

Simone Santos, sócia da consultoria Binswanger SDS, também afirma que o horizonte até a aplicação da reforma ainda garante a atratividade para essas regiões incentivadas. “Ainda vemos locações importantes”, diz, citando anúncio da pré-locação total de um novo galpão da Fulwood, com 40 mil m², em Extrema, feito no fim de maio.

Além disso, esses locais têm outros atrativos, como infraestrutura logística, mão de obra capacitada e um ecossistema de indústrias instalado, além da economia local. É o caso, por exemplo, de Santa Catarina, que terá impacto limitado, na visão de dois executivos que atuam no Estado.



Gustavo Serrão, presidente da Vports, autoridade portuária do Espírito Santo, reconhece que a reforma traz desafios para o Estado, mas diz que o governo tem investido para melhorar sua eficiência e que a estrutura instalada ajuda na manutenção das empresas. “Há uma barreira de saída. Os incentivos ajudaram o Estado a construir toda uma infraestrutura, há resiliência da cadeia integrada”, diz. “O desafio é usar a transição para ampliar sua produtividade.” Ele também cita a possibilidade de benefícios financeiros, com apoio de bancos estaduais, que devem ajudar a atrair investimentos.

O efeito das mudanças varia de setor para setor. Os mais afetados deverão ser aqueles em que o fator tributário tinha um peso maior na conta, como projetos de alto valor agregado, e mais leves, como medicamentos e eletroeletrônicos, diz Lima, da Ilos. “Já produtos mais pesados, por exemplo, de linha branca, já consideravam mais a facilidade logística do que a questão fiscal”.

Algumas empresas de comércio eletrônico e de setores importadores, que tradicionalmente recebem incentivos fiscais, também terão que rever sua estratégia, segundo Vilson Silva, diretor financeiro da ID Logistics.

“Em 2033, vai ter impacto relevante. Do ponto de vista da logística, vejo um cenário melhor, hoje tem situações sem sentido, como um cliente que produz em São Paulo, tem clientes em São Paulo, mas leva a carga até Goiás para armazenar e trazer de volta”, diz.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/06/2025

SÃO PAULO LANÇA NOVO EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Alterações no projeto incluíram maior compartilhamento de riscos e atualização de valores; investimento previsto chegou a R\$ 6,8 bi

Por Taís Hirata — De São Paulo

O governo de São Paulo deverá republicar nesta segunda-feira (9) o edital da Parceria Público Privada (PPP) do túnel Santos-Guarujá, com alterações no projeto. O leilão deverá ser realizado no dia 5 de setembro.

A concorrência estava inicialmente prevista para 1º de agosto, mas o governo decidiu fazer ajustes na modelagem, após rodadas de conversas com investidores interessados no leilão, que apontaram problemas.

Uma das mudanças foi o recálculo de custos importantes, que vinham sendo considerados subdimensionados pelos grupos que analisam o contrato. Foram revistos valores como os de concreto, dragagem e paredes diafragma, segundo o governo estadual. Além disso, a data-base contratual foi atualizada para janeiro de 2025.

Com isso, o investimento previsto chegou a R\$ 6,8 bilhões, um aumento de R\$ 1 bilhão em relação à estimativa que havia sido feita anteriormente pelo Estado.

Também foi feita uma alteração na concorrência, para que os grupos possam dar lances em viva-voz tanto sobre a contraprestação pública, que será paga pelo Estado ao longo de todo o contrato, quanto sobre o aporte público, que deverá ser desembolsado pelo governo para viabilizar a construção do túnel.

O critério da licitação será justamente o maior desconto oferecido sobre esses dois valores, que serão pagos pelo poder público. Na versão anterior do edital, o aporte máximo previsto era de R\$ 4,96 bilhões, e as contraprestações anuais seriam de no máximo R\$ 304 milhões.

Também foram adotadas medidas para reduzir os riscos do parceiro privado no projeto, como a criação de uma conta desapropriação para o empreendimento, e ajustes na alocação de riscos, para dar mais segurança ao privado, principalmente em relação a questões geológicas e de interferências.

Outra melhoria do edital foi a atualização das projeções de tráfego da via, considerando também a modelagem do projeto de uma concessão para as travessias hídricas do Estado - hoje o fluxo de passageiros é feito principalmente por meio de balsas.

Entre os grupos interessados no leilão estão os chineses da CCCC, com a construtora portuguesa Mota-Engil; a espanhola Acciona, que estuda o projeto em parceria com a holandesa Ballast Nedam; a italiana WeBuild, que recentemente anunciou consórcio com a Marquise Infraestrutura; e a Odebrecht, que se associou à EGTC, da Queiroz Galvão, e uma empresa estrangeira, conforme já noticiado pelo Valor.

A obra é considerada extremamente desafiadora pelo mercado. O novo concessionário terá que construir o túnel, que terá cerca de 1,5 km de extensão, sendo 870 metros submersos, com uma tecnologia nunca usada pela engenharia brasileira. A via deverá ter três faixas por sentido, com uma delas exclusiva para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

A construção túnel Santos-Guarujá é um dos projetos mais emblemáticos da região, com histórico de décadas de idas e vindas. O projeto da PPP surgiu a partir de uma parceria entre o governo federal e o de São Paulo, mas a estruturação está sendo liderada pela Secretaria de Parcerias em Investimentos paulista. Em abril, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) e o governador paulista Tarcísio de Freitas fizeram juntos o “roadshow” com os investidores internacionais que estudam o projeto.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 09/06/2025

PARÁ PROMETE PORTO PARA RECEBER ‘HOTÉIS FLUTUANTES’ ATÉ COP30

Terminal perto de Belém suspendeu operações e se prepara para receber transatlânticos para hospedar seis mil pessoas

Por Kariny Leal — De Belém e Outeiro (PA)



Ponte que vai ligar Icoaraci ao Outeiro está em construção: Secretaria da COP30 diz que o prazo da obra é setembro — Foto: Kariny Leal/Valor

Enquanto a cidade é tomada por tapumes de obras com a frase: “Belém, capital da COP30”, permanece a dúvida se a capital paraense vai ficar pronta a tempo de receber a Conferência do Clima das Nações Unidas, em novembro de 2025. Uma das principais preocupações desde que Belém foi anunciada como sede da COP30, em dezembro de 2023, se refere às condições de infraestrutura, o que inclui hospedagem, acessos viários e saneamento, entre outros pontos. Para enfrentar as dificuldades da hotelaria local de receber os participantes do encontro, que podem chegar a 50 mil pessoas nos 12 dias do evento, o governo federal previu alugar transatlânticos que serviriam como hotéis flutuantes. As embarcações devem ser ancoradas no porto de Outeiro, a 30 quilômetros do centro de Belém, visitado pelo Valor no fim de maio.

O terminal movimentou 1,7 milhão de toneladas de mercadorias em 2024 e tem foco no comércio de grãos. Operado pela Companhia Docas do Pará (CDP), estatal vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, o porto suspendeu as operações e está sendo reformado para poder servir de atracadouro de dois transatlânticos que hospedariam, no mínimo, 6 mil pessoas. A estimativa da CDP é que as obras terminem em outubro. As reuniões da COP30 estão previstas no período de 10 a 21 de novembro.

No total, a reforma do Outeiro vai custar R\$ 233 milhões, sendo R\$ 181 milhões pagos por Itaipu, uma das empresas parceiras do governo federal no financiamento de obras para a COP30, e o restante pela própria CDP. Conforme Itaipu, a companhia investiu no total R\$ 1,3 bilhão em melhorias estruturais em Belém, considerando todos os projetos da conferência.



Jardel Rodrigues, presidente da CDP: “Novo píer deve dobrar a capacidade em termos operações simultâneas” — Foto: Kariny Leal/Valor

Procurado, o governo do Estado do Pará disse que está preparando Belém para receber a COP30. “São mais de 30 obras estruturantes nos eixos de desenvolvimento urbano, mobilidade e saneamento que vão melhorar a qualidade de vida das pessoas e também ficarão de legado para a capital paraense.” Segundo a Secretaria da COP30, as obras da cidade estão sendo acompanhadas diariamente pela equipe da Secretaria de Infraestrutura do governo do Estado do Pará, com

diversas entregas já realizadas e outras previstas ao longo dos próximos meses, até novembro. Procurada, a prefeitura de Belém diz que tem trabalhado na requalificação do acesso ao porto, com iluminação e pavimentação, que deve ser concluída em 45 dias.

Em evento em 30 de maio em Bonito (MS), o governador do Pará, Helder Barbalho, disse que a atração de novos hotéis e parcerias com plataformas de hospedagem por temporada são algumas das soluções do Estado para viabilizar a hospedagem: “Estamos falando de um evento que deve gerar em torno de 50 mil pessoas ao longo dos 12 dias. Pelo histórico de Baku [Azerbaijão], a última COP, 24 mil pessoas adentraram ao evento no principal dia. A partir disso, concebemos estratégias de hospitalidade como reforma e modernização dos hotéis existentes em Belém”.

Inicialmente, a operação com cruzeiros seria feita no porto de Belém, no centro da cidade. Mas a maior necessidade de obras no local, que tinha limitações para receber navios do porte de um transatlântico e necessidade de dragagem, levaram a organização da COP30 a mudar os planos para o terminal do Outeiro.

A contratação dos transatlânticos é de responsabilidade da Embratur, conforme designado pela Secretaria Extraordinária para a COP30. Segundo a Embratur, os navios devem garantir a oferta de leitos que o governo brasileiro é obrigado a disponibilizar para o órgão da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável pela organização do evento. Parte das delegações internacionais que participam do fórum também deve ficar nos navios.

Com o mínimo de 2.750 cabines e 6 mil leitos, a Embratur estima um custo de R\$ 260 milhões no aluguel das embarcações. O valor corresponde ao total da contratação de todos os leitos dos navios a serem disponibilizados. Segundo a agência, 600 cabines devem ser direcionadas para a organização do evento e as demais devem ser vendidas às delegações. A Secretaria da COP também tem preferência se optar por comprar mais 500 cabines, diz a Embratur.

Na fase atual, a Embratur está em busca de uma operadora de turismo que será responsável por afretar os navios e vender as cabines que serão oferecidas às delegações. O objetivo é ter uma operadora definida ainda em junho. Conforme o plano, os transatlânticos devem chegar ao terminal do Outeiro em 5 de novembro e sair em 22 de novembro.

O presidente da Companhia de Docas do Pará (CDP), Jardel Rodrigues, disse que essa é a maior obra feita no terminal do Outeiro desde o começo da operação, em 2004. Para o executivo, a expectativa é de que Outeiro dobre a capacidade de movimentação depois das reformas: “Novo píer deve dobrar a capacidade do terminal em termos de operações simultâneas. Esperamos dobrar também o faturamento do porto com movimentação de carga depois da COP.” Em 2024, o porto faturou cerca de R\$ 10,5 milhões, segundo a CDP.

De acordo com Rodrigues, que recebeu o Valor para visitar as obras, a reforma do terminal vai ampliar as estruturas de sustentação, os chamados “dolphins”, para que recebam os transatlânticos, que hoje só permitem atracar embarcações menores. Os “dolphins” são estruturas simples para acostagem das embarcações, com materiais metálicos fincados no fundo do mar, preenchidos com concreto, que sustentam as bases em que ancoram os navios. Um navio de carga que atraca no Outeiro pode pesar 40 mil toneladas de porte bruto (TPB), enquanto um transatlântico pesa 80 mil TPB.

A reforma vai permitir que as instalações passem a receber passageiros, e não só cargas. Além da própria obra de acostagem, o Outeiro também está criando uma espécie de terminal para servir de recepção aos hóspedes dos cruzeiros. Entre os navios e o receptivo, há uma distância de um quilômetro. A CDP vai disponibilizar transporte para a movimentação de pessoas dentro das dependências.

“As linhas de ônibus existentes não suportam”

— *Patrícia Bittencourt*

Em um momento em que a capital paraense passa por muitas reformas ao mesmo tempo, uma das dificuldades de agilizar as obras, segundo Rodrigues, foi a concorrência por material de construção na região. São mais de 30 obras nos eixos de desenvolvimento urbano, mobilidade e saneamento, conforme o governo paraense.

Pedro Almeida, um dos técnicos envolvidos no projeto do Outeiro, disse que foi escolhido um formato em que os materiais necessários na obra fossem produzidos de maneira separada: “Uma parte [do material] vem de São Paulo pronta, por caminhões, outra é montada em um estaleiro próximo e virá flutuando, conduzida por barcos. Estamos produzindo o concreto dentro das dependências do Outeiro para agilizar. É uma obra sem precedentes”. Segundo Almeida, o projeto busca reaproveitar parte da estrutura que existia no local para minimizar o impacto ambiental de rejeitos.

Partindo do Outeiro, o planejamento da organização da COP30 prevê que os hóspedes dos transatlânticos cheguem até o Parque da Cidade, principal centro de convenções do evento, na região central de Belém, por ônibus fretados pela organização. São 30 quilômetros desde o Outeiro até o parque, em um caminho que, conforme o plano, deve passar por uma ponte ainda em construção, que liga a Ilha do Outeiro à região de Icoaraci. Segundo o governo estadual, a obra está avançada e deixará o caminho mais rápido.

Os ônibus que farão o serviço de transporte devem ser entregues mais perto da data do evento, disse a Secretaria da COP30. Em resposta à reportagem, a secretaria informou que ainda não se sabe a quantidade de ônibus para esse ou outros trajetos: “Ainda não há um número total fechado de ônibus destinados ao deslocamento durante a COP30, uma vez que parte da frota será viabilizada por meio de parcerias que ainda estão em construção”. Segundo a secretaria, as especificações técnicas dos veículos, incluindo o tipo de combustível, serão definidas com base nos critérios ambientais e logísticos, priorizando soluções sustentáveis.

A reportagem do Valor esteve na obra da ponte e conversou com pessoas no local, as quais disseram trabalhar, em turnos, de domingo a domingo. A placa de sinalização da estrutura que terá 414 metros de comprimento e 10,4 metros de largura, diz que o prazo da obra é de 24 meses, a partir de 12 de janeiro de 2024, o que ultrapassaria a data da cúpula. Questionada, a Secretaria da COP30 diz que, com base no cronograma da Secretaria estadual de Infraestrutura do Pará, a obra da ponte está prevista para ser concluída em setembro. O custo estimado, conforme a placa, é de R\$ 101,37 milhões com recursos de origem do Tesouro estadual.

Enquanto a nova ponte não fica pronta, moradores que atravessam de um lado para o outro podem fazê-lo de barco ou por uma outra ponte, que precisou ser reconstruída depois de ter a estrutura abalada em 2022 quando foi atingida por uma balsa.

Patrícia Bittencourt, pesquisadora em transporte urbano na Universidade Federal do Pará (UFPA), avalia que a solução de hospedagem em transatlânticos foi positiva, mas, na visão dela, falta uma definição mais clara sobre a mobilidade dos visitantes. “Os ônibus contratados pelo governo devem circular pela faixa exclusiva de BRT. A solução deve ser essa mesma, porque as linhas existentes não suportam. Mas ainda acho que vai haver bastante engarrafamento. Por mais que haja o feriado decretado para os dias do evento, a cidade vai estar mais cheia. O trânsito vai se complicar mais com as autoridades circulando e a necessidade de batedores.”

O taxista belenense Manoel de Jesus dos Santos, que trabalha na região metropolitana, diz que é recomendável que os hóspedes tenham cuidado no deslocamento. Na visão dele, a região de Icoaraci é considerada de alto índice de roubos. Ele afirma que o ideal é que as pessoas evitem sair por conta própria e faça o caminho com os ônibus da organização.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/06/2025

GOVERNO LANÇA NOVO EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NESTA SEGUNDA-FEIRA

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Vista do trecho do canal sob o qual deverá passar o túnel ligando Santos a Guarujá, em São Paulo — Foto: Divulgação

O governo de São Paulo deverá republicar nesta segunda-feira (9) o edital da Parceria Público Privada (PPP) do túnel Santos-Guarujá, com alterações no projeto. O leilão deverá ser realizado no dia 5 de setembro.

A concorrência estava inicialmente prevista para 1 de agosto, mas o governo decidiu fazer

ajustes na modelagem, após rodadas de conversas com investidores interessados no leilão, que apontaram problemas.

Uma das mudanças foi o recálculo de custos importantes, que vinham sendo considerados subdimensionados pelos grupos que analisam o contrato. Foram revistos valores como os de concreto, dragagem e paredes diafragma, segundo o governo estadual. Além disso, a data-base contratual foi atualizada para janeiro de 2025.

Com isso, o investimento previsto chegou a R\$ 6,8 bilhões, um aumento de R\$ 1 bilhão em relação à estimativa que havia sido feita anteriormente pelo Estado.

Também foi feita uma alteração na concorrência, para que os grupos possam dar lances em viva-voz tanto sobre a contraprestação pública, que será paga pelo Estado ao longo de todo o contrato, quanto sobre o aporte público, que deverá ser desembolsado pelo governo para viabilizar a construção do túnel.

O critério da licitação será justamente o maior desconto oferecido sobre esses dois valores, que serão pagos pelo poder público. Na versão anterior do edital, o aporte máximo previsto era de R\$ 4,96 bilhões, e as contraprestações anuais seriam de no máximo R\$ 304 milhões.

Também foram adotadas medidas para reduzir os riscos do parceiro privado no projeto, como a criação de uma conta desapropriação para o empreendimento, além de ajustes na alocação de riscos, para dar mais segurança ao privado, principalmente em relação a questões geológicas e de interferências.

Outra melhoria do edital foi a atualização das projeções de tráfego da via, considerando também a modelagem do projeto de uma concessão para as travessias hídricas do Estado — hoje o fluxo de passageiros é feito principalmente por meio de balsas.

Entre os grupos interessados no leilão estão os chineses da CCCC, com a construtora portuguesa Mota-Engil; a espanhola Acciona, que estuda o projeto em parceria com a holandesa Ballast Nedam; a italiana WeBuild, que recentemente anunciou consórcio com a Marquise Infraestrutura; e a Odebrecht, que se associou à EGTC, da Queiroz Galvão, e uma empresa estrangeira, conforme já noticiado pelo Valor.

A obra é considerada extremamente desafiadora pelo mercado. O novo concessionário terá que construir o túnel, que terá cerca de 1,5 km de extensão, sendo 870 metros submersos, com uma tecnologia nunca usada pela engenharia brasileira. A via deverá ter três faixas por sentido, com uma delas exclusiva para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

A construção túnel Santos-Guarujá é um dos projetos mais emblemáticos da região, com histórico de décadas de idas e vindas. O projeto da PPP surgiu a partir de uma parceria entre o governo federal e o de São Paulo, mas a estruturação está sendo liderada pela Secretaria de Parcerias em Investimentos paulista. Em abril, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho (Republicanos-PE) e o governador paulista Tarcísio de Freitas fizeram juntos o “roadshow” com os investidores internacionais que estudam o projeto.

06/06/2025 21:17:51

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 09/06/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FROTA DE APOIO REUNIU 83% DE EMBARCAÇÕES COM BANDEIRA BRASILEIRA EM ABRIL

Por Danilo Oliveira Offshore 09/06/2025 - 19:37



Unidades de apoio offshore somaram 463 embarcações navegando em AJB, segundo relatório Syndarma/Abeam. PSVs e OSRVs corresponderam a 47% da frota total no período

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras terminou abril com um total de 463 embarcações, 4 unidades a mais do que registrado em março e 29 unidades a mais do que em março de 2024. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação

Marítima (Syndarma), 384 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 79 de bandeira estrangeira, na posição de abril de 2025.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 208 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 117 de bandeira brasileira. Cerca de 91 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

As embarcações com bandeira nacional representam 83% da frota de apoio offshore, ante 84% em março, enquanto 17% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Em

março, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 459 embarcações, das quais 386 de bandeira brasileira e 73 de bandeiras estrangeiras. Em janeiro e em fevereiro, também eram 459 embarcações, das quais 382 de bandeira brasileira e 77 de bandeiras estrangeiras.

De acordo com a publicação, a frota em abril era composta por 47% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 216 barcos. Outros 14% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que correspondem a 63 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 65 unidades no período (14%), enquanto 26 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 25 MPSVs (multipropósito), 19 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 16 PLSVs (lançamento de linhas).

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/06/2025

PERNAMBUCO ANUNCIA FÁBRICA DE E-METANOL DE R\$ 2 BILHÕES EM SUAPE

Da Redação *Portos e logística* 09/06/2025 - 19:55



O governo de Pernambuco anunciou, nesta segunda-feira (9), a instalação de uma nova fábrica de e-metanol da GoVerde Holding S.A. no Complexo Industrial Portuário de Suape, com investimento inicial de R\$ 2 bilhões. A unidade ocupará 10 hectares e deverá iniciar obras em 2026, gerando cerca de 1.500 empregos diretos e indiretos, com início de operação previsto para 2028. A produção será voltada à exportação para os mercados europeu e norte-americano, com capacidade inicial de 300 toneladas por dia e plano de expansão para 900 toneladas até 2032.

A assinatura do contrato ocorreu no Palácio do Campo das Princesas com a presença da governadora Raquel Lyra, autoridades do estado e representantes da empresa. O projeto reforça o Cluster Suape para Combustíveis de Baixo Carbono, que já inclui uma planta semelhante da European Energy e o TechHub de Transição Energética do Senai-PE. O arrendamento mensal da área será de R\$ 122 mil, com contrato de 12 anos renováveis.

Segundo o CEO da GoVerde, Ricardo Junqueira, a iniciativa coloca o Brasil na rota global da descarbonização e foi destacada pelo Methanol Institute entre os 220 projetos monitorados no mundo. A fábrica usará hidrogênio verde e carbono biogênico para produzir e-metanol, uma alternativa sustentável aos combustíveis fósseis, com foco nos setores marítimo e aéreo.

O cluster de Suape prevê ainda R\$ 1,2 bilhão em infraestrutura pública e compartilhada, incluindo tancagens, dutos, acesso logístico e sistemas energéticos e digitais. A GoVerde já atua em Pernambuco com energia solar e desenvolve projetos em outros estados do país, somando 500 iniciativas em energia limpa e combustíveis sustentáveis.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/06/2025

ANUÁRIO DA FIRJAN ALERTA PARA QUEDA DO FATOR DE RESERVA

Da Redação *Portos e Logística* 09/06/2025 - 18:56



A edição de 10 anos do 'Anuário do Petróleo no Rio', que será lançada pela Firjan nesta terça-feira (10), destaca o crescimento expressivo da produção de petróleo no Brasil, que levou o país à 7ª posição entre os maiores produtores do mundo em 2024. O estado do Rio de Janeiro alcançou 87% da produção nacional, impulsionado por plataformas com capacidade de até 225 mil barris por dia. Esse avanço elevou a exportação de óleo cru a mais de US\$ 44 bilhões, superando a soja como principal produto exportado pelo país.

Apesar dos avanços, a publicação alerta para a queda do fator de reserva sobre produção, que caiu de 23 anos em 2014 para 13 anos em 2024, refletindo a necessidade de novas reservas e a extensão da vida útil de campos maduros. A Firjan aponta ainda a importância de políticas públicas eficazes, ampliação de áreas exploratórias e investimentos em pesquisa e desenvolvimento.

As participações governamentais no estado do Rio cresceram fortemente, com R\$ 12,6 bilhões em participações especiais e R\$ 11,6 bilhões em royalties em 2024. Os investimentos em P,D&I também se expandiram, superando R\$ 4 bilhões ao ano, com foco em exploração, produção e energias renováveis. Ainda assim, o setor enfrenta desafios como a dependência de importações e a estagnação do parque de refino, apesar do aumento de 13% no consumo de combustíveis.

A edição especial também traz projeções e artigos de grandes players do setor e do governo federal, além de dados ilustrativos e painéis dinâmicos com os principais indicadores do mercado.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/06/2025

SUBSEA7 CELEBRA INÍCIO DA PRODUÇÃO DO PROJETO MERO 4 PARA PETROBRAS

Da Redação *Offshore* 09/06/2025 - 18:51



A Subsea7 comemora o início das operações do FPSO Alexandre de Gusmão no campo de Mero, anunciado recentemente pela Petrobras. A empresa afirma que concluiu com sucesso e segurança sua primeira campanha de instalação, contribuindo para a implantação dos primeiros flowlines e risers rígidos de um dos projetos mais estratégicos da Petrobras em águas ultra profundas, localizado a 220 quilômetros da costa do Rio de Janeiro.

Mero 4 é operado pela Petrobras (38,6%), em parceria com Shell Brasil (19,3%), TotalEnergies (19,3%), CNPC (9,65%), CNOOC (9,65%) e PPSA (3,5%), que também representa a União na área não contratada. "Estamos felizes em ter contribuído positivamente para a instalação segura dos primeiros flowlines e risers rígidos de um projeto tão complexo e estratégico para a Petrobras e seus parceiros", destacou Yann Cottart, vice-presidente sênior da Subsea7 no Brasil e Centro de Projetos Globais Oeste.

Presente no Brasil há mais de 35 anos, a Subsea7 atua com mais de dois mil colaboradores em bases no Espírito Santo e no Rio de Janeiro, oferecendo soluções offshore para o setor de energia, desde engenharia e construção até manutenção e descomissionamento, apoiando a transição energética com foco em petróleo, gás de baixo carbono e energias renováveis.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/06/2025

NAVIO MOVIDO A VENTO LEVA AÇÚCAR BRASILEIRO À CHINA

Da Redação *Portos e Logística* 09/06/2025 - 18:37



O Terminal Açucareiro Copersucar (TAC), no Porto de Santos (SP), recebeu, no final de maio, o Pyxis Ocean, navio afretado pela Cargill e contratado pela Alvean, empresa do ecossistema Copersucar, para transportar 72 mil toneladas de açúcar rumo à China. O diferencial da embarcação está nas duas 'WindWings' de 37,5 metros de altura, que funcionam como velas verticais e permitem uma economia de até 30% no consumo de combustível, mantendo a mesma velocidade dos navios convencionais e reduzindo

significativamente as emissões de carbono.

A operação representa um passo importante na estratégia da Copersucar de adotar soluções logísticas mais sustentáveis. “Essa operação reforça nosso compromisso com a sustentabilidade na cadeia logística”, afirmou Rodrigo Lima, diretor de logística e operações da companhia.

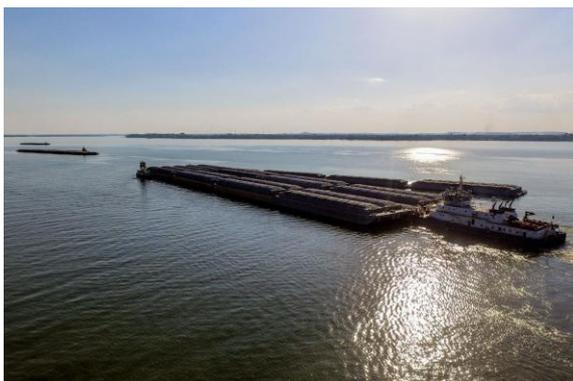
Líder mundial na comercialização de açúcar, a Copersucar atende mais de 70 países e contribui anualmente para a alimentação de 525 milhões de pessoas. Organizada como um ecossistema integrado, atua em produção, logística, comercialização e energia renovável, destacando-se também no mercado de etanol e gás natural.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 09/06/2025

ARTIGO - MODELAGEM REGULATÓRIA E TRIBUTÁRIA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL E OPERAÇÃO PORTUÁRIA PARA EXPORTAÇÃO DE COMMODITIES PELO ARCO NORTE

Por Ana Clara Franke Rodrigues e Rafael Ferreira Filippin *Opinião* 09/06/2025 - 08:59



A modelagem das operações de transporte aquaviário e operação portuária, no contexto da exportação de commodities pelo Arco Norte, não é nada trivial, principalmente quando se adota também o modal fluvial numa determinada cadeia logística, cenário este no qual pode ocorrer a subcontratação de diferentes prestadores de serviços, dado que ocorre a movimentação das cargas em tombamentos durante os transbordos para as barcaças, além da elevação na operação portuária propriamente dita, para o embarque das cargas nos navios com destino ao exterior.

De uma forma geral, o Convênio SINIEF nº 006/1989 determina que o transportador aquaviário que subcontratar um serviço para outro transportador ao longo da cadeia logística deve adotar algumas providências, dentre elas a de emitir um CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico) indicando, no campo “Observações” ou no Manifesto de Carga, as informações sobre a subcontratação, assim como o transportador subcontratado deve, ele próprio, também emitir o seu CT-e, incluindo também os dados do transportador contratante.

Mas na modelagem da cadeia logística, costuma ocorrer também o afretamento das embarcações, além da subcontratação do serviço de transporte aquaviário e, como o afretamento tem por objetivo o uso, gozo e fruição da embarcação, com ou sem a prestação de serviços para determinada atividade náutica, essa modalidade não se confunde o transporte propriamente dito. Com efeito, o STJ tem



entendimento consolidado no sentido de que os contratos de afretamento por tempo são complexos (locação mais serviços), de modo que não podem ser desmembrados para efeitos fiscais e não são passíveis de tributação pelo ISS, porquanto a atividade de afretamento não consta na lista anexa à Lei Complementar nº 116/2003 (REsp 1054144/RJ).

Mas há ainda a discussão quanto à possibilidade do faturamento conjunto do serviço de transporte com o de movimentação portuária. Afinal, do ponto de vista regulatório, nada impede que uma mesma empresa possa ao mesmo tempo exercer a atividade de empresa brasileira de navegação e de operadora portuária, ou ainda de autorizatária de terminais de uso privado (TUP) ou de estações de transbordo (ETC), prestando os serviços ao longo de uma mesma cadeia de logística tanto de transbordo, quanto de navegação e, também, de movimentação de carga no terminal portuário. Afinal, isso pode fazer todo o sentido econômico, na medida em que, ampliando a escalada da prestação de serviços, é natural que a empresa possa oferecer preços mais competitivos, prestigiando o princípio da modicidade.

Neste caso, em que a modelagem do negócio prevê a prestação tanto de serviços de transporte, quanto o de movimentação da carga nos terminais portuários, em tese, a escrituração fiscal é feita mediante a emissão de Nota Fiscal de Serviços (para a atividade de operação portuária propriamente dita) na qual incide o ISS e, também, a emissão de CT-e para os serviços de navegação com o respectivo recolhimento do AFRMM sobre o valor do frete, mas sem incidência de ICMS, considerando que as mercadorias transportadas são destinadas à exportação.

No entanto, o transportador aquaviário que também é operador portuário ou autorizatário, em tese, pode faturar o serviço de transbordo e de elevação como atividades acessórias ao frete da navegação no CT-e. Afinal, a Lei Federal nº 10.893/2004 (art. 5º, § 1º) estabelece que o AFRMM incide sobre o frete, o qual é definido como a remuneração pelo transporte aquaviário, e conceituado de forma muito assertiva como sendo o transporte da carga de porto a porto, incluídas todas as despesas portuárias com a manipulação de carga, anteriores e posteriores a esse transporte, constantes do conhecimento de embarque (ou CT-e).

A propósito, a Jurisprudência hoje alcançou um consenso de que a EC nº 33/2001, ao alterar a redação do art. 149, § 2º, III, a, da CF/1988, não impôs nenhuma limitação material às bases econômicas das contribuições interventivas. Desta forma, os Tribunais consideram legal a inclusão das despesas relativas à movimentação de mercadorias ao frete, para fins do cálculo do AFRMM (REsp 2038992/RS).

Atualmente, não há regulamentação específica da ANTAQ sobre essa modelagem verticalizada da prestação e serviços, em contraste àquilo que a ANTT já regulou na Resolução nº 6.031/2023 em relação ao transporte ferroviário, cuja definição abrange também o carregamento e transbordo. Mas diante da lacuna regulatória em relação ao transporte aquaviário prestado em conjunto com a operação portuária, esse modelo verticalizado de prestação de serviços pode suscitar alguma dúvida, em especial quanto ao recolhimento de ISS.

Mas isso não significa dizer que essa modelagem verticalizada faça com que a operação esteja automaticamente isenta de ISS. Afinal, a Lei Complementar nº 116/2003, em seu item 20.01 da lista anexa, prevê claramente a incidência de ISS sobre a prestação dos serviços de operação portuária, cuja definição na Lei Federal nº 12.815/2013 consiste na movimentação de mercadorias dentro do porto. Por isso, a precaução recomenda que uma modelagem verticalizada segura do ponto de vista fiscal e regulatório deve prever em contrato uma precificação adequada tanto para o transporte aquaviário, quanto para a movimentação de carga, de modo que seja possível reduzir os custos tributários com o ISS, em especial se a operação ocorrer em um TUP ou numa ETC devidamente autorizados pela ANTAQ.

Por outro lado, esse modelo verticalizado também pode trazer como consequência um maior custo com o AFRMM, mas que pode se constituir numa vantagem econômica significativa, na medida em que esses recursos arrecadados com o AFRMM farão parte de uma conta vinculada à empresa brasileira de navegação, os quais podem ser utilizados para pagar os financiamentos de construção



naval obtidos junto ao Fundo da Marinha Mercante, funcionando na prática como um subsídio ao aumento da frota, o que consiste numa maneira inteligente de realizar o planejamento tributário.

Ana Clara Franke Rodrigues é sócia responsável pela área tributária da NFC Advogados, graduada em Direito pela UniCuritiba e em Farmácia Industrial pela UFPR e, é pós-graduada em Administração de Empresas pela ISAE-FGV e em Direito Empresarial e Processual Tributário pela PUC-PR.

Rafael Ferreira Filippin é sócio fundador da NFC Advogados, doutor em Meio Ambiente e Desenvolvimento pela UFPR, mestre em Direito pela UFSC, especialista em Gestão e Direito Empresarial pela UNIFAE.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/06/2025

GOVERNO ANUNCIA LEILÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE PARANAGUÁ PARA AGOSTO

Da Redação Notícias

O ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou nesta sexta-feira (7), em Paris, a realização do leilão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá (PR) para agosto. O MPor encaminhou à Antaq os documentos técnicos solicitando o agendamento do certame, que será o primeiro leilão de canal de acesso de um porto público no Brasil e poderá movimentar até R\$ 1 bilhão em investimentos. Segundo o ministro, o modelo deve servir como referência para futuros leilões em portos como Santos (SP), Itajaí (SC) e Bahia.

Com a concessão, o calado do canal passará de 13,5 metros para 15,5 metros, permitindo a atracação de navios maiores e ampliando a capacidade de movimentação de cargas. Hoje, Paranaguá, segundo maior porto da América Latina, recebe cerca de 2.600 navios por ano, principalmente com granéis sólidos como soja e proteína animal. A iniciativa trará mais eficiência operacional e ganhos de escala, além de estimular o desenvolvimento regional por meio da geração de empregos e renda.

O secretário nacional de Portos, Alex Ávila, destacou que cada centímetro a mais de profundidade representa cerca de 60 toneladas adicionais de carga por navio, o que reforça o impacto positivo da ampliação. O anúncio foi feito durante visita oficial à França, na qual o ministro também participa de reuniões com investidores para apresentar oportunidades do setor portuário brasileiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/06/2025

COSTA FILHO DISCUTE SUSTENTABILIDADE E PARCERIAS COM AUTORIDADES FRANCESAS

Da Redação Portos e logística 08/06/2025 - 11:58

Durante visita oficial à França nesta quinta-feira (5), o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou de encontros com o presidente Emmanuel Macron e a prefeita de Paris, Anne Hidalgo, para tratar de pautas ambientais e de sustentabilidade nos setores portuário, aeroportuário e hidroviário. Acompanhando o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro destacou o papel estratégico do Brasil na produção do Combustível Sustentável de Aviação (SAF), apontando o país como potencial grande exportador desse insumo nos próximos anos. Ele ressaltou a importância do SAF na redução das emissões de carbono e sua integração à política nacional de descarbonização lançada este ano pelo Ministério.

A agenda em Paris incluiu reuniões com representantes das empresas Vinci e Air France, que já operam no Brasil, e prevê ainda um encontro com a CMA CGM, que deve anunciar novos investimentos no setor portuário brasileiro. Com a prefeita Anne Hidalgo, o foco foi a troca de experiências e possíveis parcerias em programas de urbanização e cidades criativas. Nesta sexta-

feira, a agenda prossegue com novas reuniões bilaterais e participação no Fórum Empresarial Brasil-França.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/06/2025

SEPETIBA TECON RECEBE NOVO SERVIÇO DA COSCO SHIPPING

Da Redação Indústria naval 08/06/2025 - 11:58



O Sepetiba Tecon, terminal localizado no Porto de Itaguaí (RJ), passará a integrar o Brics Express Service, novo serviço da COSCO SHIPPING Specialized Carrier que conecta a China à costa leste da América do Sul, com foco em cargas gerais e contêineres. O serviço foi lançado em 29 de maio, com a partida do navio COSCO SHIPPING CHANG QING do porto de Nansha, na China, e prevê escalas regulares também em Qingdao, Taicang e Ningbo. A inclusão do Sepetiba Tecon reflete o alto nível de produtividade do terminal e a parceria consolidada com a armadora nos últimos anos, conforme destacou

Guilherme Vidal, gerente-geral do terminal.

O Sepetiba Tecon atua como um importante hub port brasileiro, operando com serviços de cabotagem, importação e exportação, e distribuindo cargas para diversos portos do país. Entre seus diferenciais está a capacidade de receber navios com calado de até 15,40 metros e embarcações da classe New Panamax, de até 366 metros de comprimento. O Brics Express Service contará com duas escalas semanais de importação e exportação, e a primeira atracação no terminal está prevista para a segunda quinzena de julho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/06/2025

A WILSON SONS INFORMOU - ARNALDO CALBUCCI FILHO

Por Executivos 08/06/2025 - 11:58



A Wilson Sons informou que Fernando Fleury Salek deixou, a partir desta data, os cargos de Diretor Presidente, Diretor Administrativo Financeiro e membro do Conselho de Administração da Companhia. Em reunião realizada, o Conselho de Administração nomeou Arnaldo Calbucci Filho como Diretor Presidente e Diretor Administrativo Financeiro interino, e Luís Gustavo Bueno Machado como novo Diretor de Operações, ambos com efeitos imediatos.

Engenheiro naval formado pela USP, Arnaldo Calbucci iniciou sua carreira na Wilson Sons em 1980 e foi responsável pela criação da divisão de embarcações de apoio offshore, além de consolidar o estaleiro da Companhia como referência nacional. Ocupava, desde 2020, o cargo de Diretor de Operações. É vice-presidente do SINDIPORTO e do SINAVAL, membro do CDFMM e do Conselho da ABRATEC, e condecorado com a Medalha do Mérito Tamandaré.

Luís Gustavo Machado também é engenheiro naval pela USP, com mestrado pela City University Business School, em Londres. Iniciou sua trajetória no setor em 1994 e está na Wilson Sons desde 2003. Desde 2010 lidera a Wilson Sons Ultratug Offshore, joint venture com o Grupo Ultrana, conduzindo seu crescimento até atingir uma frota de 23 embarcações. A Wilson Sons agradeceu a contribuição de Fernando Salek e reiterou seu compromisso com elevados padrões de governança e transparência, mantendo os acionistas e o mercado informados sobre fatos relevantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 09/06/2025



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 074/2025
Página 68 de 68
Data: 09/06/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.COM E NO LINKEDIN.COM

Este conteúdo também está disponível na www.mercoshipping.com e no www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda

Fonte : InforMS
Data: 09/06/2025