

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 081/2025
Data: 23/06/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TERMINAL PESQUEIRO EM SANTOS TERÁ NOVO LEILÃO E NÃO ESTÁ NO RADAR DO PORTO; ENTENDA	4
NOVA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL BUSCA DESTRAVAR INVESTIMENTOS	6
PRESIDENTE DO PORTO DE SANTOS FARÁ PALESTRA NA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO	8
CONGRESSO APROVA MAIS DE R\$ 800 MILHÕES PARA FERROVIAS PELO BRASIL	9
GRUPO TÉCNICO VAI DISCUTIR A CRIAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE ITAJAÍ, EM SANTA CATARINA	9
CONEXÃO AÉREA NO PORTO DE PARANAGUÁ VAI CONECTAR MAIS DE DEZ TERMINAIS; OBRA AVANÇA	10
TCU PEDE QUE ANTAQ REVISE COM URGÊNCIA COBRANÇA SOBRE CONTÊINERES	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	13
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS E ANAC SOLICITAM EXPLICAÇÕES DO GOVERNO DE PERNAMBUCO APÓS INCIDENTE EM FERNANDO DE NORONHA	13
"PORTO SECO TRARÁ DESENVOLVIMENTO E GERAÇÃO DE EMPREGO A PERNAMBUCO", DEFENDE MINISTRO SILVO COSTA FILHO	14
NOVA PISTA DO AEROPORTO DE PATOS MARCA AVANÇO DA AVIAÇÃO REGIONAL NA PARAÍBA	15
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO DEBATE PROJETO QUE VAI INTERLIGAR MODAIS LOGÍSTICOS DO AGRESTE PERNAMBUCO AO PORTO DE SUAPE.....	16
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	17
NOVA ETAPA DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA RECEBE CONTRIBUIÇÕES ATÉ 18 DE JULHO	17
LEI SECA COMPLETA 17 ANOS COM AVANÇO NA FISCALIZAÇÃO E NOVO DESAFIO: A RECUSA AO BAFÔMETRO	18
PORTAL PORTO GENTE	19
AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE PROPOSTAS PARA MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA PONTE RIO-NITERÓI.....	19
PROJETO LEVA ENERGIA LIMPA 24H POR DIA E GARANTE SEGURANÇA ALIMENTAR E AUMENTO DE RENDA PARA COMUNIDADE DE PARATY.....	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	21
EDITORIAL – O AVANÇO DO MONITORAMENTO FERROVIÁRIO	21
NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA E PRESIDENTE DO SENADO SE REÜNEM PARA RETOMADA DE INDICAÇÕES NAS AGÊNCIAS REGULADORAS	22
<i>Indicações em pauta</i>	22
<i>A disputa</i>	22
<i>Liberação</i>	22
<i>Repasse milionário</i>	22
<i>Principais destinos</i>	23
MERCOSUL - OBRAS DA PONTE BIOCEÂNICA SOBRE O RIO PARAGUAI ATINGEM 76% DE CONCLUSÃO.....	23
REGIÃO SUL - ANAC APURA ACIDENTE COM BALÃO EM SC QUE DEIXOU OITO MORTOS.....	24
REGIÃO SUL - CHUVAS NO RS DEIXAM QUASE 6 MIL DESALOJADOS E CAUSAM TRÊS MORTES.....	25
FERROVIAS - ANTT INAUGURA PAINEL DE SUPERVISÃO E AMPLIA MONITORAMENTO	26
NACIONAL - EMPRESA BRASILEIRA AJUDA A CONSTRUIR MAIOR AVIÃO CARGUEIRO DO MUNDO	27
INTERNACIONAL - CONFLITO ELEVA RISCO SOBRE O ESTREITO DE HORMUZ E CUSTO DO PETRÓLEO	28
INTERNACIONAL - MAERSK SUSPENDE TEMPORARIAMENTE OPERAÇÃO EM PORTO ISRAELENSE	29
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NÃO DEIXE O VELHO ENTRAR!	30
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A VOLTA DA NAVEGAÇÃO NO SÃO FRANCISCO.....	31
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ECONOMIA REGENERATIVA: UM NOVO CAMINHO PARA O AMAZONAS	32
JORNAL O GLOBO – RJ	34
MP PARA REAGIR À DERRUBADA DE VETOS DE LULA MIRA BAIXAR IMPACTO NA CONTA DE LUZ PARA AO MENOS R\$ 11 BI POR ANO	34
FAZENDA ACOMPANHA DESDOBRAMENTOS DE CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO E PREÇO DO PETRÓLEO DEVE SUBIR, DIZ SECRETÁRIO-EXECUTIVO.....	35
ATA DO COPOM, PRÉVIA DA INFLAÇÃO, DADOS DE EMPREGO: SEMANA TERÁ DIVULGAÇÃO DE INDICADORES IMPORTANTES PARA BRASIL E EUA	36
TRUMP PEDE QUE PREÇOS DO PETRÓLEO SEJAM MANTIDOS BAIXOS: 'ESTOU DE OLHO! VOCÊS ESTÃO FAZENDO O JOGO DO INIMIGO'	38
ENTENDA COMO FECHAMENTO DO ESTREITO DE ORMUZ SERIA MAIS PREJUDICIAL AO IRÃ, E À SUA PARCERIA COM A CHINA, DO QUE AOS EUA.....	40



VISÃO DE LONGO PRAZO E DINHEIRO DO GOVERNO: A ESTRATÉGIA DA CHINA PARA DOMINAR O MERCADO DE CARROS ELÉTRICOS.....	42
PRIVATIZAÇÃO DA TAP SERÁ FEITA DE MANEIRA PARCIAL PELO GOVERNO DE PORTUGAL	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	44
MIGRAÇÃO PARA MERCADO DE LIVRE DE ENERGIA DEVE ATRAIR MENOS NO NORDESTE E MAIS NO CENTRO-OESTE	44
TEMOS TANTAS FONTES DE ENERGIA NO PAÍS QUE ACABAMOS NOS PERDENDO NAS OPORTUNIDADES, DIZ PESQUISADOR	47
'ESTAMOS SUBSTITUINDO A MATRIZ OU SÓ ADICIONANDO FONTES RENOVÁVEIS?', QUESTIONA CEO DA THYSSENKRUPP	52
PREÇO DO PETRÓLEO SOBE MAIS DE 2% APÓS ATAQUES DOS EUA AO IRÃ, MAS DEPOIS RECUA	54
PETRÓLEO TENDE A SUBIR COM GUERRA, E MITIGAÇÕES DA PETROBRAS SÃO BEM-VINDAS, DIZ DURIGAN.....	57
É PRECISO SÉRIEIDADE NO DEBATE SOBRE AJUSTE FISCAL	57
AMEAÇA À OFERTA DE PETRÓLEO REFORÇA NECESSIDADE DE BRASIL AMPLIAR RESERVAS, DIZ GERENTE DA FIRJAN.....	59
MAIORIA DA POPULAÇÃO É A FAVOR DA REELEIÇÃO DE PRESIDENTES, GOVERNADORES E PREFEITOS, DIZ PESQUISA	59
VALOR ECONÔMICO (SP).....	60
PAÍSES DA OTAN CONCORDAM EM ELEVAR GASTOS COM DEFESA PARA 5% DO PIB	60
TJSP: EMPRESA COBRADA POR ARMAZENAGEM DE CARGA SEM AUTORIZAÇÃO NÃO SERÁ RESTITUÍDA	62
FIRJAN CELEBRA AVANÇO 'SIGNIFICATIVO' COM REFORMA TRIBUTÁRIA, MAS PEDE OUTRAS REFORMAS ESTRUTURANTES	62
RELATOR NO CADE DÁ 10 DIAS PARA QUEIROZ SE MANIFESTAR SOBRE CASO ULTRAGAZ/SUPERGASBRÁS ENERGIA.....	63
LEILÕES DE INFRAESTRUTURA VIVEM ONDA DE QUESTIONAMENTOS POR REGRAS DE CONCORRÊNCIA	64
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	66
LIQUIPAR INVESTE R\$ 589 MIL NA AMPLIAÇÃO NO PORTO DE PARANAGUÁ	66
ARTIGO - BAIXA TOTALMENTE IRREGULAR DO DRAWBACK INTERMEDIÁRIO: UM PROBLEMA E UMA SOLUÇÃO	67
ARTIGO - TRANSBORDO FLUTUANTE: INOVAÇÃO SUSTENTÁVEL NO ESCOAMENTO DE GRÃOS PELO ARCO NORTE	68
ARTIGO - STS 10 E O CORAJOSO DESPACHO DA ANTAQ	69
BASE DE APOIO DA WILSON SONS NO RIO INICIA OPERAÇÃO COM ENERGIA 100% RENOVÁVEL	71
ARTIGO - PROJETO AVES DO AÇU.....	72
ARTIGO - NAVEGANDO PARA O FUTURO: FORMANDO NOVOS TALENTOS PARA O AGENCIAMENTO MARÍTIMO.....	75
TRANSPETRO AMPLIA PRAZO PARA AQUISIÇÃO DE BARCAÇAS E EMPURRADORES	77
MINISTÉRIO INSTITUI GT PARA CRIAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE ITAJAÍ	77
JURISTAS AVALIAM IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA E ENTRAVES ADUANEIROS NO SETOR AQUAVIÁRIO	78
NOVA CLASSE DE NAVIOS DA MAERSK ENTRA EM OPERAÇÃO.....	79
MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO CRESCE 27% NO 1º QUADRIMESTRE DE 2025.....	80
PORTOS DO AMAPÁ E RONDÔNIA REGISTRAM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM ABRIL	81
PETROBRAS: É CEDO PARA AVALIAR IMPACTO DE GUERRAS NO ORIENTE MÉDIO	82
ARTIGO - REUSO DE ÁGUA DE AR-CONDICIONADOS NA MATRIZ DA METALOCK BRASIL, EM SANTOS (SP).....	83
ARTIGO - USO DE SEDIMENTOS DE DRAGAGEM NAS PRAIAS DE ITAPOÁ	84
PROJETO 'TÔ NA FEIRA', DE SUAPE, VENCE PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL.....	85
MARINHA ATUALIZA NORMA SOBRE GESTÃO DA BIOINCRUSTAÇÃO	86
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	87
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	87



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERMINAL PESQUEIRO EM SANTOS TERÁ NOVO LEILÃO E NÃO ESTÁ NO RADAR DO PORTO; ENTENDA

Governo Federal fará novo pregão; Autoridade Portuária de Santos diz não ter interesse na área, que fica na Ponta da Praia

Por Ted Sartori 22 de junho de 2025



A área de 7,3 mil metros quadrados do Terminal Pesqueiro Público de Santos (TPPS) fica na Ponta da Praia, ao lado da travessia de balsas. O Governo Federal já tentou leiloar duas vezes o local, mantendo a atividade original, mas não houve interessado (Alexsander Ferraz/AT)

A área de 7,3 mil metros quadrados (m²) do Terminal Pesqueiro Público de Santos (TPPS), na Ponta da Praia, poderia ser usada para expansão das atividades do Porto. A

Autoridade Portuária de Santos (APS), porém, afirma não ter interesse no local.

Pela terceira vez, o Governo Federal tentará leiloar o TPPS, com a primeira fase do pregão marcada para a próxima terça-feira (24). Nas duas primeiras tentativas, não houve interessados.

"Acho importantíssimo a Autoridade Portuária planejar o futuro e zelar pelo crescimento das expansões futuras dos seus arrendatários. Essa área podia ser verificada e até pleiteada pela APS para uma futura expansão dos terminais do corredor de exportação sob o ponto de vista de cais de atracação", analisa o consultor portuário Ivam Jardim.

Vale recordar que a APS, ainda como Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), administrou o Terminal Pesqueiro de Laguna, em Santa Catarina, de meados dos anos 1990 até 2019, quando a União repassou o espaço para o governo catarinense.

Em nota, a gestora do cais santista deixa claro que não se interessa pelo terreno. "O terminal se encontra fora da poligonal do Porto Organizado e não há, hoje, planos para assumir a gestão da área. Uma hipotética futura inclusão do espaço na poligonal - e não há, hoje, planos para isso - dependeria de uma deliberação de política pública que passaria tanto pelo Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA) quanto pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)", afirma.

Neste caso, ainda segundo a nota, "caberia à APS avaliar qual a melhor destinação considerando as características do espaço e as necessidades do complexo portuário".

Mpor

Também procurado por A Tribuna a respeito de interesse na área, o MPor informou, em nota, que "não existe, atualmente, modelo semelhante implementado no âmbito do Ministério".

A pasta detalha que caso houvesse interesse, eventuais tratativas deveriam ser conduzidas por meio de "diálogo institucional entre os entes públicos envolvidos, com participação da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), responsável pela gestão dos bens da União", finalizou o texto.



O local e a ideia

O TPPS é de responsabilidade do MPA e conta, atualmente, com um posto de combustível que oferece óleo diesel para as embarcações, além de fazer o desembarque, lavagem e seleção do pescado e o fornecimento de água e energia elétrica.

“Com a concessão, a ideia é que o privado faça investimentos a fim de melhorar o local e prestar outros serviços, como, por exemplo, a reforma da fábrica de gelo para fornecimento deste insumo para os pescadores locais”, afirma Clecius Nerby Alves da Rocha, coordenador-geral da área de Infraestrutura e Fomento do Ministério da Pesca e Aquicultura.

Entrega de propostas será na terça-feira

Marcada para a próxima terça-feira, a primeira fase do leilão consiste na entrega, na sede da Bolsa de Valores (B3), em São Paulo, por parte dos interessados, dos documentos de habilitação e as propostas comerciais. Serão quatro Terminais Públicos Pesqueiros (TPPs) no pregão, mas não em bloco. Além de Santos, estão envolvidos os de Cananeia, no Vale do Ribeira, de Natal (Rio Grande do Norte) e de Aracaju (Sergipe).

“Nesta etapa é quando ocorre a abertura do envelope com os documentos para habilitação técnica. O outro envelope, contendo a proposta comercial, fica sob a guarda da B3 até o dia 4 de julho, quando ocorrerá a sessão pública do leilão em que serão abertas, em tempo real, as propostas comerciais habilitadas na etapa anterior a fim de classificar os preponentes”, detalha Clecius Nerby Alves da Rocha, coordenador-geral da área de Infraestrutura e Fomento do Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA).

O problema é que, nas duas ocasiões anteriores, não houve interessados pela área. Rocha garante que o Ministério não poupou esforços para divulgar e esclarecer o processo de concessão, a fim de conceder os quatro TPPs em leilão. “Foram realizados roadshows (encontros) com potenciais investidores. Ademais, qualquer pessoa pode entrar em contato com o MPA para esclarecer dúvidas a fim de participar do pregão. Destaco ainda que os terminais foram qualificados dentro do Programa de Parcerias e Investimentos do Governo Federal (PPI), o que traz um caráter de prioridade nacional”, argumenta.

Novidades

O coordenador-geral da área de Infraestrutura e Fomento do MPA destacou que a nova rodada do leilão dos TPPs conta com uma nova flexibilização.

“Agora, não é mais necessário o depósito imediato de 100% do valor a ser integralizado. Para essa nova rodada, será necessário integralizar apenas 10% do valor como condição de assinatura, podendo os 90% restantes serem integralizados até o fim do terceiro ano de concessão”, detalha.

Além disso, segundo Rocha, foi mantida a não obrigatoriedade da vinculação dos serviços prestados à atividade do terminal, com o concessionário podendo expandir o negócio de outras formas, devendo, ainda, atender às atividades essenciais.

Leilões anteriores

O Terminal Pesqueiro Público de Santos (TPPS) foi a leilão pela primeira vez em março de 2022. Ele foi lançado em bloco junto com o TPP de Cananeia, no Vale do Ribeira. Não houve interessado. Em junho de 2024, ocorreu outro leilão no qual o TPPS foi lançado, desta vez, isolado do TPP/Cananeia, porém também não contou com interessados. Caso isso se repita, existe a possibilidade de novo pregão, porém o projeto teria de ser novamente discutido a fim de esclarecer os próximos passos, de acordo com Clecius Nerby Alves da Rocha, coordenador-geral da área de Infraestrutura e Fomento do Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA).



Requisitos exigidos para os interessados no leilão

1 - Serviços essenciais

Desembarque e pré-processamento de peixes, atendendo frota artesanal e industrial Desembarque e oferta de infra para lavagem de camarões; atendendo frota artesanal e industrial Oferta de insumos básicos: fornecimento de gelo água, energia e combustível

2 - Serviços acessórios

Congelamento e armazenamento
Oferta de cais
Área para comercialização
Cobrança de estacionamento

3 - Serviços acessórios complementares

Outros serviços de processamento: filamento, posteamento e congelamento

4 - Desembarque

Atracação simultânea de duas embarcações industriais e duas embarcações artesanais Desembarque de 1.123 toneladas por mês de frota industrial e 15 toneladas por mês de frota artesanal

5 - Lavagem, seleção, acondicionamento e expedição

824 toneladas por mês de peixes (816 toneladas por mês industrial e 8 toneladas por mês artesanal) Disponibilização de infraestrutura para camarão Infraestrutura de expedição com, pelo menos, quatro caminhões baú

6 - Ofertas de insumos

Atendimento das demandas projetadas para gelo, água, energia e combustível

7 -Prazos para atendimento

Dois anos para atendimento do sistema de desembarque da pesca artesanal Três anos para demais requisitos

Critérios

O critério de julgamento da licitação será a de maior oferta, representada pelo maior valor de outorga oferecido, a ser paga em favor da União pela licitante vencedora Vigência inicial do contrato de 20 anos Possibilidade de prorrogação por até mais 5 anos, desde que apresentado um estudo de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato Redução do prazo pode ocorrer e ser retomada nos anos anteriores com base na avaliação anual de desempenho

Fonte: Ministério da Pesca e Aquicultura (MPA)

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/06/2025

NOVA POLÍTICA MARÍTIMA NACIONAL BUSCA DESTRAVAR INVESTIMENTOS

Decreto amplia o papel do setor marítimo na economia nacional e deve favorecer os portos e a navegação

Por Nicollas Felix 22 de junho de 2025



PMN mudará forma como o Brasil planeja, regula e explora suas rotas marítimas, portos e águas interiores (Sílvio Luiz/AT)

A nova Política Marítima Nacional (PMN), que entrou em vigor este mês (Decreto 12.481/2025), deverá mudar a forma como o Brasil planeja, regula e explora suas rotas marítimas, portos e águas interiores. O objetivo é destravar investimentos e dar mais segurança jurídica aos operadores.

“Amplia as possibilidades de articulação entre governo, setor privado e sociedade civil. Isso cria um ambiente mais favorável para investimentos e projetos logísticos”, avalia o consultor portuário Roberto Paveck.

A expectativa é de que a PMN sirva como um guia estratégico para decisões do governo e ajude a modernizar a regulação do setor. Para o advogado Marcelo Sammarco, especialista em Direito Marítimo, a exigência de compatibilidade entre normas de diferentes órgãos pode gerar impactos relevantes. “Atos normativos e planejamentos de órgãos como Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Marinha, Ibama e Secretaria Nacional de Portos deverão ser compatíveis com os princípios da PMN, o que demandará revisões regulatórias e adaptações setoriais”, explica.

Apesar de ser um plano estratégico e não uma norma com aplicação imediata, a nova política já orienta mudanças em áreas como o registro de embarcações, a integração entre transporte aquaviário e outros modais e a valorização da indústria naval. Também há incentivo à inovação, à economia azul e à proteção ambiental.

Sammarco destaca que, embora o decreto não altere leis vigentes, ele reforça compromissos ambientais e operacionais. “Incentiva a integração modal e o uso eficiente e ambientalmente responsável do transporte aquaviário, o que impactará positivamente o planejamento logístico e os projetos de expansão portuária”.

Para o advogado Thiago Miller, também especialista em Direito Marítimo, a PMN representa um esforço para alinhar crescimento econômico, proteção ambiental e soberania. “Ela não revoga leis, mas cria uma base comum que precisa ser respeitada pelas regulamentações que vierem depois. Isso ajuda a evitar choques entre interesses distintos”.

Apesar de a nova política representar avanço em relação ao decreto anterior, de 1994, o setor reconhece que agora o desafio está em sua implementação, pois a fragmentação entre os órgãos reguladores ainda compromete a fluidez das operações portuárias e o ambiente de negócios.

A Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) aponta que, embora a proposta seja bem-vinda, “ainda há uma lacuna significativa de governança e articulação efetiva entre os diferentes órgãos reguladores”.

Marinha coordenou grupo de trabalho para a PMN

A PMN foi resultado de um Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) criado em 2021 e coordenado pela Marinha, visando promover a inovação, a sustentabilidade e o fortalecimento da indústria naval, explica o capitão dos Portos de São Paulo, Marcus André de Souza e Silva.

“É um instrumento de amplo alcance, tendo aplicação não apenas no mar territorial, mas em todo o limite de nossa plataforma continental, incluindo nossas ilhas oceânicas, como Trindade e Martin Vaz, e águas interiores com ligação com o mar”.



Capitão dos Portos de São Paulo, Marcus André de Souza e Silva:
“É um instrumento de amplo alcance, tendo aplicação não apenas no mar territorial, mas em todo o limite de nossa plataforma continental, incluindo nossas ilhas oceânicas e águas interiores com ligação com o mar” (Vanessa Rodrigues/AT)

Segundo o capitão, a PMN vem reforçar, junto à sociedade, conceitos como o da “Amazônia Azul”, que faz referência ao território marítimo que o Brasil possui, ressaltando seu tamanho e riqueza, e “Economia Azul”, que trata do uso sustentável dos recursos do mar e dos rios para gerar crescimento econômico e melhorar a vida das pessoas, ao mesmo tempo em que preserva a saúde do ecossistema marinho.

Ele diz que os princípios estabelecidos na PMN buscam conciliar e equilibrar elementos que nem sempre caminham juntos, reconhecendo que o gerenciamento do mar impõe a integração de visões diversas.

“Nesse contexto, a cooperação no Atlântico Sul é vista como chave para a segurança, a pesquisa científica e a sustentabilidade como condição para desenvolvimento sustentável e duradouro, devendo o Brasil reforçar sua posição como ator marítimo influente”.

Na nova política, há objetivos mais concretos que podem ser agrupados em eixos, como segurança e soberania, que foca no combate a crimes nos mares e rios. “Fortalecendo a capacidade de vigiar e defender nossas águas”, diz o capitão.

“A implementação da PMN deverá ocorrer de forma articulada entre União, estados, municípios e setor privado, buscando princípios importantes como segurança jurídica e boas regras para atração de investimentos”, complementa.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/06/2025

PRESIDENTE DO PORTO DE SANTOS FARÁ PALESTRA NA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO

Em maio deste ano, a ACSP e a APS assinaram um acordo de cooperação para a troca de experiências e informações, com vistas ao desenvolvimento do projeto de consolidação do Porto de Santos como um complexo concentrador de contêineres

Por Atribuna.com.br 21 de junho de 2025



Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS) (Sílvia Luiz/AT)

A Associação Comercial de São Paulo (ACSP), por meio do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado (Comus), realiza, na próxima segunda-feira (23), na sede da entidade, na Capital, a palestra “Investimentos em Andamento e Programados no Porto de Santos”, ministrada pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Em maio deste ano, a ACSP e a APS assinaram um acordo de cooperação para a troca de experiências e informações, com vistas ao desenvolvimento do projeto de consolidação do Porto de Santos como um complexo concentrador de contêineres.

A iniciativa busca o fortalecimento de vantagens competitivas, fundamentais para exportadores e para o Porto, com a racionalização das operações logísticas e a redução da pegada de carbono,

melhorando os processos logísticos com a otimização do uso dos ativos existentes, tais como terminais marítimo-portuários e retroportuários, bem como vias de acesso, veículos e equipamentos.

A ACSP, considerada a voz do empreendedor paulistano, tem 130 anos. Mais informações pelo e-mail alex.sallai@acsp.com.br.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 21/06/2025

CONGRESSO APROVA MAIS DE R\$ 800 MILHÕES PARA FERROVIAS PELO BRASIL

Recursos serão destinados a companhias ferroviárias para financiar projetos do setor produtivo que já tenham recebido aporte do FDNE, conforme a Lei 15.102/25.

Por *ATribuna.com.br* 21 de junho de 2025



(Divulgação)

O Congresso Nacional aprovou esta semana o projeto que abre crédito suplementar de R\$ 816,6 milhões para o Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), segundo a Agência Câmara de Notícias. Os recursos serão destinados a companhias ferroviárias para financiar projetos do setor produtivo que já tenham recebido aporte do FDNE, conforme a Lei 15.102/25. O projeto (PLN 3/2025) segue para sanção presidencial.

Segundo o deputado Chico Alencar (PSOL-RJ), o projeto trata de uma questão estrutural do desenvolvimento nacional. “Estamos apostando em um modal mais eficiente para transporte de cargas e passageiros, com menos impacto ambiental e na integração regional”,

Já a deputada Adriana Ventura (Novo-SP) afirmou que o Estado está “se metendo em atividades” ao invés de cuidar de saúde, educação e segurança. “Há levantamentos que falam que o Governo tem participação em até 700 empresas. Isso é um desvio do que ele deveria fazer”.

O deputado Pompeo de Mattos (PDT-RS) defendeu a aprovação do texto, mas sugeriu que a Região Sul também tenha um fundo de desenvolvimento para combater secas e enchentes.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 21/06/2025

GRUPO TÉCNICO VAI DISCUTIR A CRIAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE ITAJAÍ, EM SANTA CATARINA

Atualmente, porto catarinense é comanda pela gestora do Porto de Santos

Por *ATribuna.com.br* 21 de junho de 2025



Serão feitas análises técnicas, jurídicas e financeiras para criar a administração do Porto de Itajaí (Porto de Itajaí/Divulgação)

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), por meio da Secretaria Nacional de Portos (SNP), criou um grupo técnico de trabalho (GTT) para discutir os aspectos técnicos da proposta de criação da empresa pública federal, que vai exercer as funções de Autoridade Portuária do Porto Organizado de Itajaí, em Santa Catarina.

“A criação deste grupo é um mais um passo para reforçar a infraestrutura portuária da região. Em maio, junto como presidente

Luiz Inácio Lula da Silva, anunciamos em Santa Catarina investimentos de R\$ 844 milhões para o porto, até 2030”, afirmou o ministro Silvio Costa Filho, lembrando que os recursos serão investidos na modernização, segurança, eficiência logística e ampliação da capacidade portuária.

Desde o início de 2025, o Porto de Itajaí é administrado pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Com a instituição da nova autoridade, o complexo passará a contar com gestão própria e autonomia na administração dos recursos.

O GTT foi divulgado na última quarta-feira, mas o anúncio da futura Companhia Docas de Itajaí ocorreu em 29 de maio, durante visita do presidente Lula e de Costa Filho ao município catarinense.

Trabalho conjunto

O grupo será responsável por realizar análises técnicas, jurídicas, administrativas e financeiras sobre a criação da empresa pública e propor o modelo jurídico-institucional adequado. Também caberá ao grupo técnico de trabalho avaliar o impacto da criação da empresa pública sobre as atividades portuárias, os contratos de arrendamento e as concessões existentes, além de elaborar minuta de proposta legislativa ou de ato normativo, conforme a necessidade identificada, e apresentar relatório conclusivo com recomendações ao MPor.

Prazo

O GTT terá prazo de 90 dias para a conclusão dos trabalhos, podendo ser prorrogado, por igual período, mediante justificativa fundamentada. Com todas as análises concluídas, o texto final servirá como base para a criação de uma medida provisória que oficializará a Autoridade Portuária do Porto de Itajaí.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/06/2025

CONEXÃO AÉREA NO PORTO DE PARANAGUÁ VAI CONECTAR MAIS DE DEZ TERMINAIS; OBRA AVANÇA

Trata-se da maior obra portuária pública em andamento no Brasil

Por *ATribuna.com.br* 21 de junho de 2025



O Moegão terá três linhas férreas independentes, que poderão receber 180 vagões simultaneamente (Claudio Neves/Portos do Paraná/Divulgação)

A obra do Moegão, no Porto de Paranaguá, no Paraná, alcançou 52,5% de execução esta semana, segundo a Portos do Paraná, empresa estadual que faz a gestão do complexo. Trata-se da maior obra portuária pública em andamento no Brasil. O projeto, de grande complexidade em engenharia, irá conectar 11 terminais portuários por meio de galerias aéreas e reduzirá os cruzamentos de linhas férreas na Cidade, passando de

16 para cinco.

A obra está estimada em R\$ 592 milhões na etapa das moegas e transportadores, e outros R\$ 61 milhões na estrutura de acesso rodoferroviário. O projeto, financiado com recursos próprios e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), permitirá que o Cais Leste descarregue 24 milhões de toneladas anualmente.

A nova estrutura vai dinamizar o processo de recebimento de cargas, que hoje são descarregadas separadamente em cada terminal. Neste sistema, apenas 550 vagões são descarregados diariamente. Com o Moegão, o descarregamento será padronizado em um único espaço, com capacidade para receber mercadorias de até 900 vagões por dia.

O Moegão é composto por três linhas férreas independentes, que, juntas, poderão receber 180 vagões simultaneamente. Como não haverá a necessidade de entrada nos terminais, as manobras hoje necessárias para o descarregamento deixarão de existir. Assim, as composições entram e saem do complexo reduzindo sensivelmente as interrupções no trânsito da cidade.

Assim que for posicionada, a carga cairá dos vagões por gravidade diretamente nos funis (moegas), que estão abaixo do nível do solo. Imediatamente, os grãos ou farelos serão transportados por correias até os elevadores, que por sua vez enviam os produtos para as galerias aéreas de transporte. As galerias serão ligadas aos terminais portuários, onde os produtos ficam armazenados até o momento do embarque nos navios.

A previsão da entrega da obra é dezembro deste ano, com início da operação em 2026.

O que é

O Moegão é um sistema de descarga ferroviária de grãos e farelos. O complexo, com área total de quase 600 mil metros quadrados, é formado por moegas, acesso ferroviário, sistema de transporte vertical (elevadores de caneca), sistema de transporte horizontal (correias transportadoras), sistema de transferência de produtos (torres de transferência), sistema de alimentação dos terminais (torres de alimentação), balanças (ferroviárias e integradoras), prédio administrativo e prédio de manutenção.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 21/06/2025

TCU PEDE QUE ANTAQ REVISE COM URGÊNCIA COBRANÇA SOBRE CONTÊINERES

Operadores portuários e recintos alfandegados divergem sobre legitimidade da taxa de guarda provisória

Por Bárbara Farias 20 de junho de 2025



Terminais portuários que recebem contêineres de navios querem cobrar taxas adicionais dos recintos alfandegados pela guarda e movimentação dessas cargas em suas instalações (Vanessa Rodrigues/AT)

O Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que revise com urgência a Resolução 109/2023, especificando preços e tarifas que os terminais portuários podem cobrar dos recintos alfandegados (portos secos) pela guarda e movimentação de contêineres. Na recomendação, o TCU ressaltou que a cobrança de Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE), também chamada de THC2, é proibida desde 2022. A recomendação é uma resposta da Corte de Contas ao pedido de auditoria feito por operadores portuários que defendem a cobrança da taxa de guarda provisória ou transitória, chamada ainda de THC3.

O relatório da auditoria foi aprovado em plenário por quatro ministros, no início deste mês, conforme consta no Acórdão 1.250/2025. Assinam o documento os ministros Jorge Oliveira (relator), João Augusto Nardes (revisor) e Benjamin Zymler (revisor). O ministro Bruno Dantas também declarou o seu voto acompanhando o acórdão.

Segundo o relatório, os técnicos do TCU, que conduziram a auditoria, ouviram usuários, operadores portuários e suas associações. Além disso, fizeram visitas técnicas a dois terminais portuários e um recinto alfandegado secundário, no Porto de Santos, e em um terminal portuário e um recinto alfandegado secundário no Complexo Portuário de Itajaí, em Santa Catarina.



Cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SSE), também chamada de THC2, é proibida desde 2022; a ilegalidade foi ressaltada pelo Tribunal de Contas da União (Vanessa Rodrigues/AT)

Apuração limitada

Mas, os auditores afirmam, no relatório, que a apuração dos achados foi limitada porque “o sigilo de informações comerciais entre os participantes que operam em escala global no setor aquaviário marítimo” acarretou em “elevada assimetria de informações entre o mercado e a agência reguladora”, impactando “a obtenção de informações disponíveis para a avaliação da auditoria”.

Além disso, o TCU constata “relevante controvérsia” em relação ao SSE e afirma que a Antaq não possui informação sobre a quantidade de contêineres que segue para trânsito aduaneiro. “De forma que não se sabe com precisão o número de usuários e cargas que utilizam o trânsito aduaneiro em suas operações a fim de delimitar o mercado afetado por decisões regulatórias sobre o tema”.

Por isso, o TCU afirma que a própria evolução da participação de mercado da armazenagem alfandegada ao longo do tempo seria um dado para aferir as modificações nos níveis de preço do SSE.

Segundo os técnicos do Tribunal, a Antaq afirmou ser competência da Receita Federal os números relacionados à movimentação de contêineres. A Receita esclareceu que “remeteu a informação por quantidade de declarações, por peso e por valor, sem a especificação por contêineres”, porque “uma estatística acompanhada” não é de “sua alçada de atuação”.

O TCU aponta ainda que o SSE era cobrado por movimentação de contêiner, o que torna essa informação relevante. “Houve limitação de auditoria, pois não se sabe o quantitativo de cargas efetivamente afetadas por uma eventual cobrança da cesta SSE e como o mercado se comportou ao longo do tempo, principalmente, após a suspensão da possibilidade de cobrança, em vigor desde 2022”.

Para o relator, ministro Jorge Oliveira, a Antaq precisa “definir claramente os serviços relacionados ao período em que a carga permanece sob responsabilidade dos terminais primários, aguardando o trânsito aduaneiro ou aguardando sua retirada após o desembarço na modalidade de despacho sobre águas”.

Em nota, a Antaq informou apenas que foi notificada pelo TCU e que “acolherá as recomendações feitas, iniciando a revisão das normas relacionadas aos serviços portuários de contêineres”.

O relatório da auditoria do TCU gerou interpretações divergentes entre recintos alfandegados — instalados em áreas retroportuárias ou portos secos — e operadores portuários, aqueles terminais com berços de atracação para navios, os chamados portos molhados.

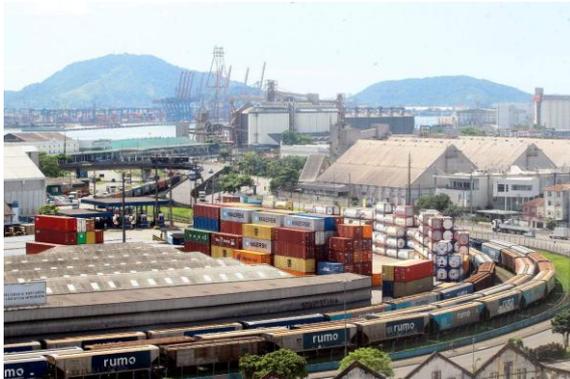
Relatório gera interpretações diferentes no setor privado

Para a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), “a decisão do TCU, baseada na análise final da auditoria operacional, concluiu pela existência do serviço de guarda provisória prestado pelos terminais portuários. De acordo com o Tribunal de Contas ‘o terminal possui responsabilidade ilimitada sobre a carga e ela ocupa espaço operacional, sendo justificável alguma cobrança, pois há custos envolvidos’”.

Para o diretor-executivo da Abratec, Caio Morel, a decisão representa um passo fundamental para restaurar a segurança jurídica do setor e retomar o entendimento original da Antaq. “Operadores portuários investem bilhões de dólares em equipamentos e modernização dos sistemas para poder

prestar aos seus clientes serviços com qualidade, seriedade e respeito à regulação aplicável”, diz ele.

Segundo Morel, a interrupção abrupta na autorização de serviços existentes e prestados gera insegurança jurídica e atrapalha o plano do investidor, “além de onerar os custos operacionais e, conseqüentemente, elevar o patamar de preço ao consumidor final”.



Portos secos que recebem carga dizem que terminais já são remunerados pelos serviços (Vanessa Rodrigues/AT)

Já o advogado Bruno Burini, que representa a Marimex, um recinto alfandegado, afirma que a Antaq já determinou que a guarda provisória não pode ser cobrada. “A Resolução 109/2023 prevê a cobrança da guarda transitória, mas não define quem deve ser cobrado. Seria legítimo entender que essa cobrança é feita do armador, que é o tomador de serviço”.

Burini afirma que os operadores querem transferir a cobrança do armador para o recinto alfandegado. “Em nenhum momento, a Resolução 109 diz que a guarda provisória é destacada da THC (Terminal Handling Charge) que é responsabilidade do armador pela guarda e armazenagem aos recintos alfandegados. Nunca foi a intenção da Antaq fazer essa transferência de responsabilidade”.

“Para evitar qualquer dúvida, a Antaq, no julgamento de 2024, proibiu a cobrança de THC3, a guarda provisória, e eliminou a rubrica da Resolução 109, que gerava essa dúvida. Na prática, a Antaq proibiu as cobranças da THC2 e a da THC3”, frisou.

O presidente da Marimex, Antonio Carlos Fonseca Cristiano, disse que “após mais de 20 anos de debate, recebemos com alívio esse desfecho do TCU. Sempre defendemos que a SSE ou THC2, além de anticoncorrencial e abusiva, representava impactos diretos para o País, incluindo o aumento do custo Brasil”.

“O Tribunal eliminou qualquer polêmica sobre a ilegalidade da THC2, protegendo a cadeia logística e o setor portuário, ao trazer mais segurança jurídica, redução de custos e fortalecimento da competitividade do comércio exterior brasileiro. Ao mesmo tempo, estaremos atentos ao chamado da Corte para que a Antaq analise, devidamente, a chamada guarda provisória, que já foi recebida pelo setor como uma espécie de THC3”, finaliza.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 21/06/2025

Medida foi adotada após incidente ocorrido neste domingo no aeroporto local

O Ministério de Portos e Aeroportos e ANAC informam que solicitaram imediatamente do Governo de Pernambuco esclarecimentos com relação à manutenção da pista de pousos e decolagens bem como do pátio de aeronaves do Aeroporto de Fernando de Noronha (PE) em virtude do ocorrido neste domingo, 22, com a aeronave Embraer 195 E2 da Azul Linhas Aéreas que, ao se preparar para

decolar com destino ao Recife (PE), teve o trem de pouso afundado no pátio durante o procedimento de pushback.

As obras de requalificação do terminal aéreo estão sob gestão do Governo do Estado de Pernambuco, responsável pela execução dos serviços de melhorias.

Apesar do ocorrido, a operação no Aeroporto de Fernando de Noronha não foi comprometida.

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

Data: 22/06/2025

"PORTO SECO TRARÁ DESENVOLVIMENTO E GERAÇÃO DE EMPREGO A PERNAMBUCO", DEFENDE MINISTRO SILVO COSTA FILHO

Durante o 1º Encontro de Lideranças em prol da Transnordestina e da Plataforma Porto Seco, realizado em Agrestina (PE), ministro de Portos e Aeroportos ressaltou o papel estratégico da infraestrutura logística para impulsionar os municípios pernambucanos



Durante o 1º Encontro de Lideranças em prol da Transnordestina e da Plataforma Porto Seco, realizado em Agrestina (PE), ministro de Portos e Aeroportos ressaltou o papel estratégico da infraestrutura logística para impulsionar os municípios pernambucanos - Foto: Wesley D'Almeida

Nesta sexta-feira (20), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvo Costa Filho, participou do 1º Encontro de Lideranças em prol da Transnordestina e da Plataforma Porto Seco, em Agrestina (PE). O evento reuniu prefeitos e representantes de 23 municípios na sede do Consórcio de Municípios do Agreste e Mata Sul de Pernambuco (COMAGSUL) para discutir estratégias que impulsionem a logística integrada na região, com foco no potencial ferroviário e na interiorização do desenvolvimento.

Durante o encontro, Costa Filho reforçou o compromisso do Governo Federal com o desenvolvimento regional e destacou a importância de projetos que promovem a interiorização do crescimento econômico. “Estamos discutindo projetos estruturantes que vão transformar a realidade do Agreste pernambucano. A Transnordestina, o porto seco, a duplicação da BR-423, a conclusão da BR-104 e a requalificação da BR-232 são iniciativas que fortalecem a logística e impulsionam o desenvolvimento”, afirmou.

O projeto em debate propõe a utilização dos ramais da Ferrovia Transnordestina para o escoamento de cargas, integrando a região do Agreste aos portos de Suape (PE) e Pecém (CE). A iniciativa também contempla a implantação de uma plataforma de porto seco — uma estrutura alfandegada voltada à armazenagem, transporte e desembarço aduaneiro — com potencial para impulsionar as operações de importação e exportação diretamente a partir do interior do estado.

Soluções logísticas para o Agreste pernambucano

A ampliação da Ferrovia Transnordestina — uma das obras prioritárias do Novo PAC — foi um dos principais temas debatidos durante o 1º Encontro de Lideranças em prol da Transnordestina e da Plataforma Porto Seco, realizado em Agrestina (PE). Com aproximadamente 1.753 km de extensão, a ferrovia visa interligar os estados do Nordeste aos principais complexos portuários da região, como Suape (PE) e Pecém (CE), promovendo a integração logística e o desenvolvimento regional.

Aliada a esse avanço ferroviário, a proposta de implantação de uma plataforma de porto seco no Agreste pernambucano é tida como solução complementar e estratégica. Esses terminais

intermodais funcionam como recintos alfandegados fora das zonas portuárias, facilitando a armazenagem, movimentação e o desembarço aduaneiro de cargas.

“Investir em infraestrutura é fundamental para gerar emprego, renda e oportunidades para quem mais precisa. Esse é o compromisso do Governo Federal com o interior de Pernambuco”, concluiu o ministro.

Por estarem próximos aos polos produtivos, esses terminais contribuem para a redução de custos logísticos, agilização de processos, geração de empregos e melhor distribuição das mercadorias no mercado interno. Integrado à Transnordestina, o porto seco ampliará a eficiência no escoamento da produção regional, descongestionando os grandes portos e consolidando um novo eixo de desenvolvimento sustentável no interior nordestino.

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

Data: 20/06/2025

NOVA PISTA DO AEROPORTO DE PATOS MARCA AVANÇO DA AVIAÇÃO REGIONAL NA PARAÍBA

Com R\$ 35,8 milhões em investimentos, obra integra o Novo PAC e fortalece a conexão do sertão com os principais centros do país



Com R\$ 35,8 milhões em investimentos, obra integra o Novo PAC e fortalece a conexão do sertão com os principais centros do país - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O aeroporto de Patos, no sertão da Paraíba, deu um importante passo para o fortalecimento da aviação regional com a entrega da nova pista de pouso e decolagem, inaugurada nesta quinta-feira (19). Com investimento total de R\$ 35,8 milhões — sendo R\$ 21,8 milhões do Governo Federal e R\$ 14 milhões de contrapartida do Governo da Paraíba —, a obra integra o Novo PAC e amplia a

conectividade do interior paraibano com os principais centros do país. A inauguração da nova pista foi realizada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Durante o evento, Costa Filho destacou a importância estratégica da obra para a aviação regional, pois fortalece a integração entre o interior e os grandes centros, impulsiona o desenvolvimento econômico e abre novas oportunidades para a população. “Estamos interiorizando cada vez mais a aviação no Brasil, levando desenvolvimento, geração de emprego e renda para regiões que historicamente precisavam de mais infraestrutura. A nova pista de Patos é um símbolo desse avanço e do compromisso do Governo Federal com o povo do sertão paraibano”, afirmou.

A nova pista permite a operação simultânea de até três aeronaves modelo ATR-72, com capacidade para até 80 passageiros entre embarques e desembarques. A expectativa é que o terminal definitivo seja concluído até novembro deste ano, ampliando o conforto, a segurança e a eficiência das operações.

Desde março deste ano, o aeroporto opera voos comerciais em um terminal provisório. As obras de modernização abrangeram a reconstrução da pista de pouso e decolagem, a construção de taxiway, um novo pátio de aeronaves, a regularização da faixa de pista, implantação de RESAs (áreas de segurança nas cabeceiras), balizamento noturno, sistema de drenagem, cerca operacional e melhorias no acesso viário. A entrega desta primeira etapa, com o voo João Pessoa–Patos, representa a concretização de um sonho para a região, e os esforços já estão voltados para ampliar as conexões com São Paulo e outros grandes centros.



Também participaram da cerimônia o presidente da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, o governador da Paraíba, João Azevêdo, o prefeito de Patos, Nabor Wanderley, e demais autoridades do estado.

Aviação regional na Paraíba

Localizado em uma das regiões mais estratégicas do sertão paraibano, o aeroporto de Patos beneficia diretamente os mais de 107 mil habitantes do município e outros 24 municípios da região, cuja economia é impulsionada, principalmente, pelos setores de comércio, serviços e indústria leve.

Durante seu discurso, o governador da Paraíba, João Azevêdo, destacou a importância da obra para a região. “Estamos celebrando hoje um marco importante para o desenvolvimento do sertão paraibano: uma das maiores pistas de pouso do estado, com 1.600 metros, que preservamos com muito esforço diante das tentativas de redução. Este aeroporto representa um passo estratégico para consolidar Patos como um centro de desenvolvimento regional, que agora conta com uma estrutura digna da sua importância”, afirmou.

A entrega da nova pista em Patos soma-se a outros importantes investimentos na aviação da Paraíba. Recentemente, os aeroportos de João Pessoa e Campina Grande passaram por modernizações, com aportes de R\$ 260 milhões e R\$ 214,6 milhões, respectivamente. Ambos são operados pela concessionária Aena Airports.

As obras incluíram a reforma e ampliação dos terminais, melhorias nos pátios, pistas e taxiways, além do reforço na segurança operacional e na experiência dos passageiros.

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

Data: 19/06/2025

MINISTRO SILVIO COSTA FILHO DEBATE PROJETO QUE VAI INTERLIGAR MODAIS LOGÍSTICOS DO AGRESTE PERNAMBUCO AO PORTO DE SUAPE

Encontro em Agrestina (PE) reúne representantes de vinte e três municípios do agreste do estado

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participa nesta sexta-feira (20) do 1º Encontro de Lideranças em prol da Transnordestina e Plataforma Porto Seco. O evento será realizado às 14h na sede do Consórcio de Municípios do Agreste e Mata Sul de Pernambuco (COMAGSUL), em Agrestina.

O projeto prevê a movimentação de cargas de municípios do agreste pernambucano de forma integrada. Essa ligação será feita por meio de ramais da Ferrovia Transnordestina, que cortam regiões do nordeste aos Portos de Suape (PE) e Pecem (CE), impulsionando o transporte de produtos, com objetivo de tornar mais eficiente a logística e a competitividade das regiões.

A Ferrovia Transnordestina é um programa prioritário do Governo Federal, dentro do Novo PAC. A Transnordestina terá cerca de 1.753 km, conectando estados do Nordeste aos principais complexos portuários da região.

A plataforma Porto Seco consiste na integração de áreas alfandegadas para operar como um centro de movimentação de cargas. Essas infraestruturas atuam como terminais intermodais que facilitam a movimentação, armazenagem e desembaraço aduaneiro de cargas destinadas à importação e exportação.

O encontro reúne representantes de vinte e três municípios da região, entre eles, prefeitos e presidentes de Câmaras de Vereadores.

Atendimento à imprensa



Ao final da cerimônia, o ministro Silvio Costa Filho atenderá os profissionais da imprensa presentes. Não será necessário o credenciamento prévio. O evento não terá transmissão.

Serviço

O quê: 1º Encontro de Lideranças em prol da Transnordestina e Plataforma Porto Seco

Data: Sexta-feira, 20 de junho

Horário: 14h

Local: Sede do Consórcio de Municípios do Agreste e Mata Sul de Pernambuco - Rua 11 de Setembro, Nº 120, BR 104 - Km 87 – Agrestina-PE

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

Data: 19/06/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

NOVA ETAPA DO PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA RECEBE CONTRIBUIÇÕES ATÉ 18 DE JULHO

Sugestões são feitas pela plataforma Participa + Brasil; objetivo é estabelecer visão de longo prazo para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes no país

Alinhado a uma importante diretriz do Governo Federal, de avançar com planejamento, transparência e escuta ativa, o Ministério dos Transportes convoca toda a sociedade a contribuir com a construção do Plano Nacional de Logística 2050.

O PNL 2050 será o primeiro plano a ser elaborado seguindo as determinações do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), que busca ampliar a competitividade nacional, promover o desenvolvimento regional e fortalecer a integração do território. O PIT foi instituído pelo presidente Lula, em maio de 2024, pelo Decreto nº 12.022/2024.

Para o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, o PNL 2050 representa um compromisso do Estado com o futuro da logística nacional.

“Estamos construindo uma estratégia sólida, baseada em evidências técnicas, responsabilidade e participação social para que os investimentos em infraestrutura atendam às necessidades específicas de cada região. A colaboração de todos é essencial para desenvolver soluções que melhorem a vida da população e promovam um crescimento regional equilibrado”, afirmou.

O objetivo da iniciativa é estabelecer uma visão de longo prazo para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes no país, garantindo maior eficiência, integração entre modais e sustentabilidade.

As contribuições e sugestões devem ser enviadas até o dia 18 de julho, por meio da plataforma Participa + Brasil. Os documentos submetidos à consulta pública estão disponíveis no site, assim como a íntegra da Portaria nº 458/2025, que oficializa a abertura da consulta.

Dúvidas sobre o processo podem ser enviadas ao Ministério dos Transportes pelo e-mail participacao.planejamento@transportes.gov.br.

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

Data: 23/06/2025

LEI SECA COMPLETA 17 ANOS COM AVANÇO NA FISCALIZAÇÃO E NOVO DESAFIO: A RECUSA AO BAFÔMETRO

Combinação entre álcool e direção ainda é obstáculo para um trânsito mais seguro no Brasil



Foto: Leandro Ferreira/Fotoarena

Aprovada em 2008 como marco na segurança viária brasileira, a Lei Seca (Lei nº 11.705) completa 17 anos nesta quinta-feira (19), com números que refletem sua importância e os desafios que ainda persistem. Levantamento da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), com dados consolidados entre junho de 2008 e maio de 2025, revela mais de 3,2 milhões de infrações relacionadas à combinação de álcool e direção em todo o país.

Para o coordenador-geral de Sistemas de Informação e Estatística da Secretaria Nacional de Trânsito, Pedro Barbosa, o relatório mostra que tem crescido muito o número de recusas ao teste do bafômetro, o que também é uma infração grave. Em 2024, a Polícia Rodoviária Federal registrou mais de 7 mil sinistros provocados por motoristas que ingeriram álcool ou substâncias psicoativas. “Se esse comportamento é flagrado nas rodovias federais, imagine o que ocorre dentro das cidades”, alertou.

Cenário nacional



Principais dados do cenário nacional

Reforço na fiscalização

Por outro lado, os dados também evidenciam avanços importantes. Houve uma redução de 21% nas autuações por embriaguez ao volante desde 2019. Essa diminuição é resultado direto do aumento da fiscalização, das campanhas educativas e do reforço da legislação nos últimos anos.

“Estamos vivendo a era dos dados. Nunca se viu um protagonismo tão grande, e é por meio dessas informações que conseguimos direcionar melhor nossas campanhas educativas e atingir o público certo”, completou o coordenador.

Segurança viária

Ao longo de 17 anos, a Lei Seca contribuiu para consolidar no país uma nova cultura de segurança no trânsito. Desde 2012, a legislação adotou tolerância zero para a presença de álcool no organismo dos motoristas e passou a endurecer as punições, incluindo a suspensão da CNH, a multiplicação da multa por dez e até a prisão, em casos de sinistros com vítimas.

Para mais detalhes, acesse o relatório completo aqui.

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

Data: 19/06/2025



PORTAL PORTO GENTE

AUDIÊNCIA PÚBLICA DEBATE PROPOSTAS PARA MODERNIZAÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA PONTE RIO-NITERÓI

Redação Portogente

ANTT promove audiência pública sobre a concessão da Ponte Rio-Niterói

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a concessionária Ecovias Ponte vão realizar na cidade de Niterói, uma audiência pública (Revisão Quinquenal), para discutir possíveis atualizações contratuais para a concessão da Ponte Rio-Niterói.



Ponte Rio-Niterói

A reunião será aberta ao público, presencial e tem como objetivo ouvir contribuições para deixar o contrato mais atualizado, discutindo temas como investimentos em novas tecnologias, obras de segurança viária, inclusão de novas obrigações, entre outros temas.

Informações e/ou contribuições por escrito:

Podem ser enviadas até 11 de julho, às 18h, através do e-mail:

AP003_2025@ANTT.GOV.BR

📍 Serviço:

Evento: Audiência pública (Revisão Quinquenal)

Data: 26 de junho

Horário: das 14h às 18h

Local: ACIERJ - Avenida Ernani do Amaral Peixoto, 286, 2º andar - Centro de Niterói

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/06/2025

PROJETO LEVA ENERGIA LIMPA 24H POR DIA E GARANTE SEGURANÇA ALIMENTAR E AUMENTO DE RENDA PARA COMUNIDADE DE PARATY

Redação Portogente

Energia limpa transforma comunidade caiçara no RJ

Desenvolvido pela Liberdade Solar, iniciativa troca geradores a diesel por uma microrrede de painéis solares com baterias e ajuda na transformação social das famílias do Saco das Anchovas, no litoral fluminense



Projeto Paraty Solar - Divulgação

A Liberdade Solar, que atua com microrredes inteligentes de geração fotovoltaica e sistemas de armazenamento energético para comunidades e regiões em situação de vulnerabilidade, acaba de concluir a implementação da primeira fase do projeto Paraty Solar, uma iniciativa inovadora de transição energética e inclusão social, na comunidade do Saco das Anchovas, localizada dentro da Área de Proteção Ambiental (APA) do Cairuçu, Parque Estadual da Juatinga, entre Paraty (RJ) e Trindade (RJ).

Com a instalação de um sistema de energia solar combinado com baterias de lítio para armazenamento energético, a comunidade terá abastecimento de eletricidade limpa e sustentável 24 horas ao dia, o ano inteiro. Na prática, o projeto substitui o uso de geradores a diesel, que garantia poucas horas de suprimento de energia elétrica para as famílias, por uma microrrede inteligente de tecnologias sustentáveis que conecta todas as casas da comunidade.

A ação beneficia diretamente três famílias caiçaras, promovendo segurança alimentar, aumento de renda e conectividade digital. Com a instalação de geladeiras e freezers alimentados por energia solar, os pescadores agora podem armazenar seus produtos, agregando valor à pesca local. Também, a comunidade passa a contar com acesso contínuo à internet via Starlink, proporcionando melhor comunicação e oportunidades de educação a distância.

A microrrede tem capacidade de geração de 806,4 kWh/mês, suficientes para garantir energia estável e ininterrupta aos moradores. Com a nova tecnologia, também foi possível transformar uma das casas da comunidade em hospedaria para ecoturismo, promovendo geração de renda também durante a baixa temporada de pesca da região.

O sistema instalado inclui 5,8 kilowatt-pico (kWp) de painéis solares, 8 kW de inversores, 14,4 kWh de baterias de lítio, rede elétrica subterrânea em corrente contínua e alternada, câmeras de segurança, ventilação e sensores térmicos para controle ambiental do sistema.

Além da infraestrutura, a Liberdade Solar capacitou moradores locais para operar e manter o sistema, ensinando desde o uso de multímetros até a limpeza e análise do desempenho das placas solares. O monitoramento será feito remotamente via IoT, com suporte técnico contínuo fornecido pela empresa.

Com investimento 100% financiado pela Liberdade Solar, o projeto respeita as diretrizes ambientais do Parque Estadual da Juatinga e da APA Cairuçu, ambos reconhecidos pela UNESCO como Patrimônio Mundial Natural.

“A energia solar com baterias é uma ferramenta poderosa de desenvolvimento econômico, social e ambiental. Em comunidades isoladas, essas tecnologias transformam realidades, trazendo dignidade, educação, saúde e renda, sem agredir o meio ambiente”, destaca Michel Sednaoui, idealizador do projeto e CEO da Liberdade Solar.

Depoimentos de moradores da comunidade

Sou nascido e criado no Saco das Anchovas, que é uma reserva protegida do Parque Estadual da Juatinga. Desde sempre, nossas luzes aqui sempre foram de lamparina, vela e lampião. Nos últimos 15 anos, a comunidade passou a usar gerador a diesel, que joga poluição no ar e deixa resíduos no



solo e nas paredes das casas. Até então, nunca tivemos apoio de nenhum órgão público para o problema da energia na comunidade. Com este projeto, temos energia garantida e sem poluição. Agora, podemos guardar nossa pesca e até montar um pequeno negócio com a venda desses peixes.

Ezequiel Santos – morador

Nossa pescaria sempre foi para alimentação da comunidade, pois nunca pudemos armazenar de forma segura os peixes. Muitas vezes, tínhamos até que devolver os peixes no mar, pois a quantidade era maior do que o nosso consumo. Quando dava, a gente levava alguns peixes para vender em Paraty. Mas normalmente a gente tinha que devolver no mar. Agora a realidade é outra. Temos energia solar e baterias, que vão nos ajudar muito não só na pesca, mas no dia a dia da comunidade.

Claudio dos Remédios – morador

Eu nunca pensei que iria aprender sobre energia solar. Agora, com o treinamento que recebi da Liberdade Solar, posso cuidar do nosso sistema de energia solar e ajudar toda a comunidade que vive aqui.

Carolina Santos – moradora

Assista ao vídeo do projeto: <https://vimeo.com/1093860169>

Sobre a Liberdade Solar

A Liberdade Solar atua em soluções de microrredes inteligentes com energia solar e sistemas de baterias para implantação de projetos em comunidades em situação de vulnerabilidade, regiões isoladas e condomínios de habitação de interesse social. A empresa tem como propósito reduzir a desigualdade social e a pobreza energética, promovendo a sustentabilidade e capacitação de comunidades em situação de vulnerabilidade. Em seu modelo de negócios, propõe a criação de cooperativas locais para manutenção de sistemas e empoderamento econômico.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 23/06/2025



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O AVANÇO DO MONITORAMENTO FERROVIÁRIO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente inauguração de um painel para supervisão de informações ferroviárias e a integração do videomonitoramento das passagens em nível automáticas operadas pela Vale, ao Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), marcam um avanço significativo para o setor ferroviário brasileiro. Essas medidas ampliam o acesso da agência a dados estratégicos e promovem a fiscalização em tempo real, um passo crucial para a modernização da infraestrutura.

A ANTT avalia que essa iniciativa está alinhada à proposta de modernização do setor e antecipa diretrizes da Norma nº 2 do Regulamento de Concessões Ferroviárias, ainda em elaboração. A expectativa de que essa norma estabeleça parâmetros para a padronização e fiscalização das operações até o início de 2026 demonstra um compromisso com a construção de um ambiente regulatório robusto e orientado para o futuro.

O projeto, conduzido pela Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços (Gecof) da ANTT, envolveu a conexão do CNSO ao sistema de monitoramento das passagens em nível das Estradas



de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e Carajás (EFC). Desenvolvido pela concessionária Vale como contrapartida pela renovação antecipada de contratos, o sistema utiliza sensores para detectar a aproximação de trens e acionar automaticamente as cancelas, além de permitir o controle remoto de interferências externas.

Com a integração, a ANTT passa a acompanhar, em tempo real, imagens e dados operacionais das duas ferrovias, fortalecendo a atuação da Superintendência de Transporte Ferroviário (Sufer) na fiscalização e no acompanhamento de questões de segurança viária. A chefe de gabinete da Sufer, Mariana Sanchez, acentuou que “trata-se de uma conquista concreta, que alia inovação tecnológica à evolução da regulação do setor”.

A importância de a ANTT ampliar seu monitoramento das operações ferroviárias no Brasil é inquestionável. Esse aprimoramento é fundamental para garantir não apenas a segurança, mas também o desenvolvimento e o aumento da eficiência do setor. Um modelo regulatório mais ágil, digital e orientado por dados, como o que a ANTT busca consolidar com o CNSO, é essencial para identificar gargalos, otimizar fluxos e prevenir incidentes.

O Brasil, um país de dimensões continentais, tem no modal ferroviário um vetor estratégico para o escoamento de cargas e o transporte de passageiros. Para que esse potencial seja plenamente explorado, a fiscalização baseada em dados e a integração tecnológica são cruciais. A medida anunciada não é apenas um avanço tecnológico; é um investimento na segurança, na competitividade e na capacidade do País de transformar sua malha ferroviária em um motor de crescimento e eficiência.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA E PRESIDENTE DO SENADO SE REÚNEM PARA RETOMADA DE INDICAÇÕES NAS AGÊNCIAS REGULADORAS

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

INDICAÇÕES EM PAUTA

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente do Senado, Davi Alcolumbre, marcaram uma reunião nesta semana, para retomar o processo de nomeação de 16 indicados para cargos nas diretorias das agências reguladoras. As sabatinas, que são realizadas no Senado, estão paradas desde dezembro passado por determinação do próprio Alcolumbre, devido a uma disputa política entre ele e o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

A DISPUTA

Alcolumbre não concorda com os nomes apresentados por Silveira para as vagas nas diretorias das agências nacionais de Energia Elétrica (Aneel) e do Petróleo (ANP). Os indicados, nesse caso, são aliados do ministro. Nos bastidores, a postura do presidente do Senado é clara: enquanto não tiver um acordo, as sabatinas não vão ocorrer.

LIBERAÇÃO

O Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, considerado o mais movimentado do Brasil, teve suas operações paralisadas na noite do último sábado. O motivo foi o reporte de avistamento de um drone nas proximidades. As atividades ficaram interrompidas das 21h47 às 23 horas, sendo liberadas apenas após inspeção da Polícia Militar.

REPASSE MILIONÁRIO

A Agência Nacional de Mineração (ANM) repassou R\$ 443 milhões (R\$ 443.047.630,29) a estados, ao Distrito Federal e a municípios produtores de minérios, referentes à arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração Mineral (CFEM) do último mês de maio. São os royalties pagos pelas mineradoras pela exploração de recursos minerais no País. A maior parte desses recursos – R\$ 354,4 milhões – seguiu para as 2.075 cidades com atividade mineradora. Já os estados e o Distrito Federal tiveram R\$ 88,6 milhões.

PRINCIPAIS DESTINOS

Entre os estados, os maiores repasses foram para Minas Gerais (R\$ 39,3 milhões), Pará (R\$ 35,8 milhões), Bahia (R\$ 2,8 milhões) e Goiás (R\$ 2,3 milhões). Já entre as cidades, as que mais receberam foram Canaã dos Carajás/PA (R\$ 60,6 milhões), Parauapebas/PA (R\$ 46,8 milhões), Conceição do Mato Dentro/MG (R\$ 18,2 milhões) e Marabá/PA (R\$ 16,8 milhões).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2025

MERCOSUL - OBRAS DA PONTE BIOCEÂNICA SOBRE O RIO PARAGUAI ATINGEM 76% DE CONCLUSÃO

Projeto interliga rodovias brasileiras ao corredor que ligará os oceanos Atlântico e Pacífico na América do Sul

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



Atualmente, os trabalhos concentram-se na construção das estruturas principais das vias de acesso e na instalação de elementos complementares de segurança, como guia anticolisão e barreira antissuicídio.

O INVESTIMENTO BRASILEIRO NO PROJETO É DE R\$ 427 MILHÕES, FINANCIADOS PELO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC). A PREVISÃO DE CONCLUSÃO DESTA ETAPA É PARA O SEGUNDO SEMESTRE DE 2026, CONFORME INFORMAÇÕES DO MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

A construção da Ponte Bioceânica, que liga o Brasil ao Paraguai sobre o Rio Paraguai, entre os municípios de Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta (Paraguai), já atingiu 76% de execução. A estrutura vai conectar as rodovias sul-mato-grossenses ao corredor rodoviário que integrará os oceanos Atlântico e Pacífico, passando por Brasil, Paraguai, Argentina e Chile.

A PONTE TERÁ CERCA DE 1,3 KM DE EXTENSÃO, DIVIDIDA EM TRÊS TRECHOS: DOIS VIADUTOS DE ACESSO EM CADA MARGEM E UM TRECHO ESTAIADO DE 632 METROS SOBRE O RIO, COM VÃO CENTRAL DE 350 METROS

De acordo com informações oficiais, o projeto busca melhorar a conectividade entre os dois países, além de favorecer a integração regional e o desenvolvimento econômico na América do Sul.

Atualmente, os trabalhos concentram-se na construção das estruturas principais das vias de acesso e na instalação de elementos complementares de segurança, como guia anticolisão e barreira antissuicídio. Os mastros da ponte estão na 20ª elevação de 27 previstas para cada lado, e o pós-tensionamento dos cabos, fundamental para a estabilidade da obra, está em andamento.

Ponte Bioceânica

Atualmente, os trabalhos concentram-se na construção das estruturas principais das vias de acesso e na instalação de elementos complementares de segurança, como guia anticolisão e barreira antissuicídio. Foto: Divulgação/Itaipu Binacional

No lado brasileiro, a alça de acesso que ligará a ponte à BR-267, em Porto Murtinho, terá extensão de 13,1 quilômetros. Também serão implantados o contorno rodoviário e o centro aduaneiro, que terão papel no controle da passagem entre Brasil e Paraguai.

O investimento brasileiro no projeto é de R\$ 427 milhões, financiados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A previsão de conclusão desta etapa é para o segundo semestre de 2026, conforme informações do Ministério do Planejamento e Orçamento.

A ponte terá cerca de 1,3 km de extensão, dividida em três trechos: dois viadutos de acesso em cada margem e um trecho estaiado de 632 metros sobre o rio, com vão central de 350 metros.

A obra, considerada estratégica para o comércio exterior, especialmente para o Paraguai, está a cargo do Consórcio Binacional PYBRA, formado pelas empresas Tecnoedil (Paraguai), Cidade e Paulitec (Brasil), sob fiscalização do Ministério de Obras Públicas e Comunicações (MOPC) do Paraguai. O investimento total é de R\$ 575,5 milhões, financiados pela administração paraguaia da Itaipu Binacional. A conclusão está prevista para fevereiro de 2026, com atraso de três meses em relação ao cronograma inicial.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2025

REGIÃO SUL - ANAC APURA ACIDENTE COM BALÃO EM SC QUE DEIXOU OITO MORTOS

Investigações preliminares indicam princípio de incêndio no cesto, forçando a descida da aeronave; 13 pessoas sobreviveram

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O governador Eduardo Riedel recebeu no dia 9, em Campo Grande, lideranças policiais e representantes de Nova Alvorada do Sul para uma reunião do programa MS Avo

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) informou que já iniciou as providências para investigar o acidente com um balão de ar quente que pegou fogo e caiu em Praia Grande, no Sul de Santa Catarina, no último sábado (21).

O episódio resultou na morte de oito pessoas e deixou 13 sobreviventes.

O governador em exercício de Santa Catarina, Francisco Oliveira Neto, decretou luto oficial de três dias.

Segundo informações preliminares, um princípio de incêndio no cesto forçou a descida da aeronave. Treze passageiros conseguiram desembarcar quando o balão ainda estava próximo ao solo. No entanto, antes que todos saíssem, o balão voltou a subir repentinamente. As oito vítimas fatais morreram em decorrência dos ferimentos causados pelas chamas ou pela queda, ao tentarem escapar pulando.



“O piloto e outras 12 pessoas conseguiram sair do balão, mas outras pessoas não conseguiram, e, novamente, o balão acabou subindo involuntariamente”, disse o delegado-geral Ulisses Gabriel, chefe da Polícia Civil de Santa Catarina, em entrevista à Rádio CBN. “A partir daí, quando ele [o balão] estava numa certa altura, algumas pessoas acabaram pulando desse balão. Três pessoas não pularam e acabaram morrendo abraçadas”.

A área do acidente, próxima a um posto de saúde na zona rural da cidade, permanece isolada para perícia. Foto: Divulgação/CBB



As 13 pessoas resgatadas foram encaminhadas a um hospital do município. Cinco delas permanecem em observação, segundo o Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina.

Vídeos divulgados nas redes sociais mostram o momento em que alguns passageiros saltam do balão, que aparece em chamas logo antes de cair.

A área do acidente, próxima a um posto de saúde na zona rural da cidade, permanece isolada para perícia. A Polícia Civil trabalha com a hipótese de que o problema tenha sido causado por um maçarico usado para acender o equipamento responsável por aquecer o ar dentro do balão.

O governador Jorginho Mello (PL), que está em missão na Ásia, divulgou nota lamentando a tragédia: “Estamos todos consternados com essa tragédia. As equipes seguem prestando todo o apoio necessário às famílias”.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) também se manifestou oficialmente, lamentando as mortes e colocando o governo federal à disposição das autoridades locais.

A Confederação Brasileira de Balonismo (CBB) emitiu nota de pesar e afirmou que está colaborando com as investigações. “Neste momento de dor, nos colocamos à disposição das autoridades competentes para colaborar, dentro dos limites estatutários da nossa atuação, com qualquer informação técnica ou suporte que possa contribuir com os desdobramentos e investigações necessárias”, diz o texto.

A entidade ressaltou que sua função é fomentar o balonismo como esporte e que não tem atribuições sobre voos turísticos.

“Neste instante delicado, nos unimos em respeito e sentimento às famílias enlutadas. Que encontrem força para atravessar este momento irreparável. Seguiremos atentos aos desdobramentos do caso e disponíveis para apoiar no que estiver ao nosso alcance, dentro das atribuições que nos cabem legalmente”, acrescentou o presidente da CBB, Johny Alvarez.

Tradição

Apesar do nome, o município de Praia Grande não está no litoral e é conhecido como um dos principais destinos para voos de balão no país. A região é favorecida por condições geográficas e climáticas ideais, e fica próxima aos parques nacionais de Aparados da Serra e da Serra Geral, famosos pelos cânions. A vizinha Torres (RS) é considerada a capital brasileira do balonismo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2025

REGIÃO SUL - CHUVAS NO RS DEIXAM QUASE 6 MIL DESALOJADOS E CAUSAM TRÊS MORTES

Temporais provocaram elevação dos níveis de rios, bloqueios em rodovias e prejuízos em mais de 120 municípios gaúchos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O grande volume de chuvas que atingiu o Rio Grande do Sul causou o desalojamento de 5.958 pessoas até a manhã de domingo (22), segundo boletim divulgado pelo governo estadual. Entre elas, 1.332 estão desabrigadas, ou seja, precisaram buscar abrigo em locais públicos ou instituições assistenciais.

De acordo com a Defesa Civil do estado, uma pessoa está desaparecida e outra ficou ferida em decorrência dos temporais. Três mortes já foram confirmadas. As forças de segurança resgataram até o momento 733 pessoas e 139 animais.



O volume de chuvas elevou os níveis de rios e lagos em várias regiões, com alguns atingindo cotas de inundação

Os temporais começaram na semana passada e provocam danos em ao menos 126 municípios do estado. Em maio e abril, eventos climáticos extremos já tinham causado 183 mortes e deixado desabrigados em toda a região.

O governo estadual reconheceu estado de calamidade pública em Jaguari e decretou situação de emergência em 20 municípios, entre eles Agudo, Cerro Branco, Nova Palma, Passa Sete, São Sebastião do Cai,

Rosário do Sul e Tupanciretã.

O volume de chuvas elevou os níveis de rios e lagos em várias regiões, com alguns atingindo cotas de inundação. O Rio Taquari, por exemplo, apresenta tendência de declínio e começa a voltar ao nível normal. Outros rios, como o Guaíba, permanecem com níveis elevados, mas sem expectativa de atingir cotas críticas nas áreas urbanas.

As chuvas também provocaram bloqueios e interdições parciais em rodovias federais, estaduais e concedidas. O governo mantém um mapa online atualizado em tempo real com informações sobre as condições das estradas.

Na área da saúde, o Hospital Paraíso, em Paraíso do Sul, permanece inacessível. Em Rolante, quatro pacientes transferidos seguem internados em hospital local. O funcionamento dos demais hospitais no estado está normal, segundo a administração estadual.

A Defesa Civil disponibiliza um serviço gratuito para recebimento de alertas meteorológicos via WhatsApp e SMS. O cadastramento pode ser feito pelo número (61) 2034-4611 ou enviando o CEP desejado para o número 40199.

Paralelamente, está em andamento a Campanha do Agasalho 2025, que visa arrecadar cobertores, mantas, lençóis e toalhas para famílias em situação de vulnerabilidade. As doações podem ser feitas nos postos da Defesa Civil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/06/2025

FERROVIAS - ANTT INAUGURA PAINEL DE SUPERVISÃO E AMPLIA MONITORAMENTO

Sistema permite acesso em tempo real a imagens e dados das ferrovias Vitória a Minas e Carajás
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O projeto é conduzido pela Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços (GECOF), da Superintendência de Transporte Ferroviário (Sufer), e envolveu a conexão do CNSO ao sistema de monitoramento das passagens em nível das Estradas de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e Carajás (EFC). Foto: Divulgação/ANTT

A Agência Nacional de Transportes

Terrestres (ANTT) inaugurou na quarta-feira (18), em Brasília (DF), um painel para supervisão de informações ferroviárias e concluiu a integração do videomonitoramento das passagens em nível automáticas operadas pelas concessionárias da Vale ao Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO). A medida amplia o acesso da agência a dados estratégicos das ferrovias e integra ações de fiscalização em tempo real.

A ANTT avalia que a iniciativa está alinhada à proposta de modernização do setor e antecipa diretrizes previstas na Norma nº 2 do Regulamento de Concessões Ferroviárias, ainda em elaboração. A norma deve estabelecer parâmetros para a padronização e a fiscalização das operações e tem conclusão prevista para o início de 2026.

O projeto é conduzido pela Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Serviços (GECOF), da Superintendência de Transporte Ferroviário (Sufer), e envolveu a conexão do CNSO ao sistema de monitoramento das passagens em nível das Estradas de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e Carajás (EFC). Desenvolvido pela concessionária Vale como parte das contrapartidas acordadas na renovação antecipada dos contratos de concessão, o sistema utiliza sensores para detectar a aproximação de trens e acionar automaticamente as cancelas. Ele também permite o controle remoto de interferências externas por meio do Centro de Controle Operacional (CCO) da empresa.

Com a integração, a ANTT passa a acompanhar, em tempo real, imagens e dados operacionais das duas ferrovias, o que fortalece a atuação da Sufer na fiscalização das operações e no acompanhamento de questões relacionadas à segurança viária. O painel lançado no CNSO faz parte de uma solução-piloto e poderá orientar novos projetos voltados ao monitoramento digital do setor.

“Trata-se de uma conquista concreta, que alia inovação tecnológica à evolução da regulação do setor. É um exemplo de como estamos preparando o Brasil para o transporte do futuro, com mais eficiência, segurança e transparência”, afirmou Mariana Sanchez, chefe de gabinete da Superintendência de Transporte Ferroviário.

O Centro Nacional de Supervisão Operacional foi criado para oferecer uma estrutura física e tecnológica voltada à geração de conhecimento, pesquisa e desenvolvimento de soluções no campo da supervisão e fiscalização dos transportes terrestres. Segundo a ANTT, o objetivo é consolidar um modelo regulatório mais ágil, digital e orientado por dados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2025

NACIONAL - EMPRESA BRASILEIRA AJUDA A CONSTRUIR MAIOR AVIÃO CARGUEIRO DO MUNDO

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Akaer será responsável pelo desenvolvimento da cabine da aeronave WindRunner, em parceria com a americana Radia

A empresa brasileira Akaer, com sede em São José dos Campos (SP), foi escolhida pela norte-americana Radia para desenvolver a cabine pressurizada do WindRunner, projeto de avião cargueiro com o maior volume de carga já planejado. O anúncio da parceria foi feito durante o Paris Air Show,

evento internacional da indústria aeronáutica.

De acordo com a Radia, o WindRunner terá um compartimento de carga com 7.700 metros cúbicos e capacidade útil superior a 70 toneladas. A aeronave está sendo projetada para operar em pistas não

pavimentadas com, no mínimo, 1.800 metros de extensão, sem necessidade de infraestrutura terrestre especializada.

O modelo terá 108 metros de comprimento, 24 metros de altura e 80 metros de envergadura. As dimensões são comparáveis às de um campo de futebol oficial — 105 metros de comprimento por 68 de largura, segundo as recomendações da Fifa. Conforme publicado pelo jornal La Nación, o WindRunner será quase 25 metros mais longo que o maior avião militar em operação, maior que um Boeing 747 e terá volume sete vezes superior ao do Antonov An-124.

A Radia foi fundada em 2016 e é liderada por Mark Lundstrom, formado pelo Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT). Segundo informações divulgadas pelo jornal The Wall Street Journal, o desenvolvimento do WindRunner já dura sete anos. Ainda não há previsão para a construção do primeiro protótipo.

Outras empresas internacionais também participam do projeto. A espanhola Aciturri desenvolverá a estrutura traseira da aeronave. A Astronautics Corporation of America será responsável pela integração dos sistemas aviônicos. Já a Element Materials Technology desenvolverá o sistema de combustível, e a Ingenium Technologies cuidará dos dispositivos de sustentação em voo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2025

INTERNACIONAL - CONFLITO ELEVA RISCO SOBRE O ESTREITO DE HORMUZ E CUSTO DO PETRÓLEO

Canal estratégico concentra cerca de 20% do petróleo mundial e tem navegação considerada vulnerável

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Ataque dos Estados Unidos às instalações nucleares iranianas provocou decisão de fechar o Estreito de Homuz, o que pode levar o mercado a cotar o barril do petróleo a 100 dólares

Os Estados Unidos surpreenderam o mundo ao entrar na guerra entre Israel e o Irã com um ataque a três instalações nucleares iranianas, na madrugada de domingo. Enquanto a esmagadora maioria dos países pediu o desaceleramento da tensão, o preço do petróleo, que encareceu 20%

desde o início do mês de junho, pode chegar a 100 dólares o barril nesta segunda-feira. O Parlamento iraniano aprovou o fechamento do Estreito de Hormuz, e a decisão está sob análise do Conselho de Segurança, convocado às pressas.

Esse canal estratégico, que liga o Golfo Pérsico ao Golfo de Omã e ao Mar Árábico, é fundamental para o transporte do petróleo global. A ameaça de um bloqueio por parte do Irã reacende preocupações sobre a segurança do fornecimento energético, principalmente para os países asiáticos, e já provoca movimentações entre grandes exportadores da região.

Diante do temor de uma possível interrupção na passagem, na segunda metade de junho países como Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos e Iraque intensificaram seus embarques de petróleo em até 16%. O motivo é claro: se o Estreito de Hormuz for fechado, os preços do petróleo, especialmente do Brent, podem disparar ainda mais, afetando o mercado mundial.

Esse estreito é uma rota essencial por onde passam diariamente cerca de 20 milhões de barris de petróleo — quase um quinto do consumo global — e uma parcela significativa do comércio marítimo

de óleo bruto. Além disso, é por ali que circula uma boa parte do comércio mundial de gás natural liquefeito, com destaque para as exportações do Catar.

Embora existam dutos alternativos, como o East-West Pipeline na Arábia Saudita e outros que conectam os Emirados e o Irã a portos fora do estreito, eles não conseguem absorver todo o volume. Mesmo considerando essas opções, estima-se que mais de 15 milhões de barris continuariam dependentes exclusivamente do estreito para chegar ao mercado.

Essa vulnerabilidade já tem impactos visíveis. A simples ameaça de bloqueio fez o custo dos seguros para navios na região subir cerca de 60%, elevando o custo do transporte marítimo e afetando diretamente as cadeias de abastecimento, sobretudo na Ásia. Caso esse cenário perdure, a oferta de embarcações disponíveis pode cair, aumentando atrasos e custos.

Na última quinta-feira (20), os preços do petróleo Brent chegaram a subir quase 3%, alcançando US\$ 79, diante do temor, que depois foi descartado, de que os EUA entrassem no conflito. Mesmo sem uma escalada militar americana, o mercado permanece sensível a essa rota, e qualquer interrupção no Estreito pode levar a novos aumentos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/06/2025

INTERNACIONAL - MAERSK SUSPENDE TEMPORARIAMENTE OPERAÇÃO EM PORTO ISRAELENSE

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Armadora deixou de aportar seus navios em Haifa devido ao conflito

A Maersk decidiu suspender temporariamente suas escalas no porto de Haifa, em Israel, devido ao conflito entre o país e o Irã. De acordo com a companhia dinamarquesa, as demais operações programadas na região seguem mandas.

A tensão na região aumentou após ofensivas israelenses contra o Irã, sob a justificativa de evitar o avanço de um suposto programa nuclear. O governo iraniano nega essa

intenção e reagiu com ataques de mísseis e drones direcionados a instalações militares e industriais em Haifa e Tel Aviv.

Privatizado em 2022, o porto de Haifa é administrado por um consórcio formado majoritariamente pela Adani Ports, da Índia, que detém 70% do controle. Os 30% restantes pertencem ao grupo israelense Ga dot. O conglomerado Adani, comandado pelo bilionário Gautam Adani, opera outros três terminais portuários fora da Índia. A Adani Ports não se manifestou sobre os efeitos da suspensão ou dos recentes ataques registrados na cidade.

O agravamento do conflito no Oriente Médio também apresenta reflexos na aviação. A British Airways cancelou voos de Londres para Doha e Dubai após ataque dos EUA ao Irã.

"Como resultado dos recentes acontecimentos, ajustamos o nosso horário de voos para salvaguardar a segurança dos nossos clientes e funcionários, que é sempre a nossa prioridade", disse um porta-voz da companhia aérea em comunicado enviado à EFE.

Os voos cancelados incluíram todas as viagens programadas para partir do aeroporto de Heathrow, em Londres, neste domingo, e os seus voos de regresso.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 23/06/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - NÃO DEIXE O VELHO ENTRAR!



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

“Um homem deve conhecer as suas limitações.”

Clint Eastwood, 95 anos, segue vivo, trabalhando e sem reconhecer suas limitações.

Quatro estatuetas. Quatro “Oscar”, como diretor e produtor. Esse é Clint Eastwood, que você conhece das telonas e das telinhas.

Certa vez, questionado por seu amigo, o cantor e compositor country Toby Keith, sobre qual era a sua motivação para levantar da cama todos os dias e seguir produzindo, respondeu: “Eu não deixo o velho entrar”. E – por diversas vezes – repete: “Eu me mantenho ocupado”.

Se você for um “enta” (quarenta, cinquenta, sessenta, ...) já deve ter sentido, como eu, vontade de ficar na cama até mais tarde, de fazer menos atividade física, de deixar de aprender coisas novas, de trabalhar menos. Cuidado: É por essas portas que o velho entra. O velho-você. O velho que Clint não permite que entre em sua rotina.

Ainda pegando carona com Eastwood, quem não lembra de Cowboys do Espaço, onde um grupo de três ex-pilotos de testes – a Equipe Dedalus – salva o dia, retornando com sucesso de uma missão difícil e arriscada ao espaço a bordo de um ônibus espacial da Nasa. Sim, havia outros astronautas, jovens e bem treinados, na mesma nave, mas foi a experiência e a atitude dos três seniores que resolveram o problema.

Ora, quanto mais o tempo passa, mais a Medicina avança, mais vivemos. Então é natural que pensemos também em trabalhar mais, não?!

Verdade, mas não haverá lugar para quem não tiver condições físicas, intelectuais e emocionais de manter-se ativo.

Não se preocupe, não é revolução, é evolução. Trata-se de entender como o que sabemos, experimentamos e vivemos, pode ser colocado a serviço das situações atuais que necessitam de nossa intervenção.

Bem situados nessa linha de partida, conseguimos seguir aprendendo o que de novo vem acontecendo, criar novas vivências e gerar um arsenal continuamente renovado de “sabedoria” que conseguimos oferecer ao mercado.

Trata-se de atitude, mais do que tudo. Conheço um advogado, portador de E.L.A. – esclerose lateral amiotrófica – que comanda seu escritório apenas com o movimento dos olhos, que acionam um computador adaptado. Se alguém com essa limitação consegue esse resultado, nós conseguimos também. Atitude.

Ainda que as limitações (ou a vontade correspondente de superá-las) não sejam tão severas, o mercado apresenta um número cada vez maior de oportunidades para quem deseja permanecer ativo, haja vista a quantidade de vagas em conselhos de administração, consultorias, atividades de mentoria e por aí vai.

Mesmo em posições que exigem menor qualificação profissional, as oportunidades aparecem. Um exemplo apenas que você deve ter observado, como eu: a quantidade de lojas e redes de

supermercados que incluem seniores em sua frente de atendimento. Por quê? Porque possuem habilidades de relacionamento que cativam os clientes, fazendo com que voltem.

É inegável que os seniores têm uma percepção mais fina a respeito de como enfrentar situações e pessoas difíceis, afinal já as vivenciaram mais de uma vez no passado.

As novidades da tecnologia têm sido um campo de oportunidades para os seniores. Estranho? Nada disso! Vários estudos têm mostrado que profissionais com mais idade e que possuem vocabulário mais amplo (porque leram mais), aliado a sua capacidade de fazer as perguntas certas, potencializam o uso da Inteligência Artificial. A jóia da coroa da tecnologia tem lugar para os seniores também.

Outra possibilidade que não pode ser desperdiçada é a interação com as outras gerações, e tudo que pode ser aprendido e ensinado com isso. Se você tem filhos, principalmente se tiver netos, já deve ter passado pela experiência de muitos, que resolvem suas dificuldades com o celular e com o computador com a ajuda dessa turma. Por outro lado, quantas e quantas vezes já foi procurado por eles para um conselho, uma ajuda financeira, talvez. Exemplos corriqueiros do potencial e dos benefícios que esse “trabalho” conjunto pode gerar.

Não quero ser repetitivo, mas frisar o ponto importante dessa reflexão. Para continuar intelectualmente vivo e produtivo, é preciso ter a atitude correta.

Não somos melhores (nem piores) do que ninguém, mas queremos caminhar juntos, com qualidade, até quando for possível. Vamos?

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 23/06/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - A VOLTA DA NAVEGAÇÃO NO SÃO FRANCISCO



WALDECK ORNÉLAS

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

opinio@portalbenews.com.br

O São Francisco, outrora conhecido como rio da unidade nacional – pela importância e relevância que teve no processo de colonização do País –, terminou esquecido e abandonado como via de transporte, papel que por longo tempo exerceu com grande eficiência e significância econômica e social. Era, então, praticamente a única alternativa de comunicação existente entre as várias comunidades ribeirinhas. Sucumbiu ao rodoviarismo, ideologia do setor de transportes que predominou a partir de meados do século passado.

Agora, felizmente, o Ministério dos Portos e Aeroportos anuncia a inclusão da hidrovia do São Francisco no seu programa de trabalho. A estimativa é que transporte cinco milhões de toneladas entre o Nordeste e o Centro-Sul do País já no primeiro ano de operação.

Segundo o ministro, ainda este mês será assinada a delegação à Companhia Docas do Estado da Bahia – Codeba (a cuja jurisdição já esteve vinculada, sem sucesso) e serão iniciados os estudos técnicos, em conjunto com a Infra, também empresa do Governo Federal. A licitação para concessão da hidrovia deve ser aberta em até um ano, prevê o ministro.

O conceito do projeto apresentado está correto, começando pelo trecho de 604 km, que liga Juazeiro (BA)-Petrolina (PE) a Ibotirama (BA), onde se encontra com a BR-242, importante rodovia federal que atravessa a Bahia horizontalmente, interligando o Oeste baiano aos portos da Baía de Todos os

Santos, sendo hoje um importante corredor de exportação de grãos. À altura de Ibotirama já existe, na margem esquerda do rio, um estratégico terminal de embarque, que operou com milho – para abastecer aos produtores de ovos do Nordeste – soja e algodão.

Trata-se de uma hidrovia de baixo custo de implantação. Nesse trecho, o maior investimento de toda a hidrovia já está pronto desde 1979: é a eclusa de Sobradinho, vencendo um desnível de 32,5m. Permite a eclusagem de embarcações de 110m x 16m e calado de 3,5m (câmara de 120m x 17m), com um volume limite de capacidade de 14 milhões de t/ano. Ao longo do imenso Lago de Sobradinho, os trabalhos se resumem a simples balizamento e sinalização.

A segunda etapa, com 172 km, alcançará Bom Jesus da Lapa, ainda na Bahia, onde deverá ter uma importante conexão com a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), já estando aí construída a maior ponte ferroviária da América Latina, entre os municípios de Serra do Ramalho e Bom Jesus da Lapa, com 2.900 m de extensão e vão central de 50m de altura. O médio São Francisco se oferece hoje ao desenvolvimento de um importante polo agro-suco-alcooleiro, que é inibido justamente pela dificuldade de transporte.

Na terceira fase, com mais 670 km, chegará a Pirapora (MG), onde se interliga com todo o sistema de transportes do Centro-Sul do País. Apenas dragagem e a remoção de pequenos pedrais envolvem a implantação da hidrovia ao longo de todo o seu percurso.

Nos meus tempos de Senado, dediquei boa parte do meu mandato a chamar atenção para (i) a importância do desenvolvimento da bacia hidrográfica do rio São Francisco, e (ii) a necessidade de revitalização do rio, tendo relatado duas comissões especiais, ambas por mim propostas, dedicadas à discussão do tema. Não é, contudo, perfil do Parlamento brasileiro cuidar de temas do desenvolvimento.

Em uma dimensão ou em outra, sobressai a importância da hidrovia do rio São Francisco como elemento-chave para o desenvolvimento de vasta porção do território nacional, beneficiando diretamente os estados de Pernambuco, Bahia e Minas Gerais e, indiretamente, toda a economia nacional.

Navegável desde o importante polo de fruticultura irrigada de Juazeiro-Petrolina, no trecho submédio do rio, até Pirapora, a hidrovia tem, hoje como ontem, enorme potencial econômico. Integra-se a inúmeras rodovias e à antiga Linha Centro da malha ferroviária baiana (originalmente Bahia and San Francisco Railway Company) – atualmente também abandonada pela concessionária Ferrovia Centro Atlântica – além do futuro Corredor Leste-Oeste, resultante do engate da FICO-FIOL, constituindo-se assim em importante conexão logística.

Certamente agora as antigas “gaiolas”, que no passado transportavam passageiros e cargas, cederão lugar aos comboios de barcaças que carregarão produtos agrícolas, minérios, fertilizantes e biocombustíveis, entre outros produtos, dinamizando toda esta vasta região do País. É, fora de qualquer dúvida, um projeto de relevante importância nacional.

Que volte o “Velho Chico”, o mais breve possível, a cumprir a sua saga de rio da unidade nacional!

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2025

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - ECONOMIA REGENERATIVA: UM NOVO CAMINHO PARA O AMAZONAS



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

opinioao@portalbenews.com.br

É inegável a necessidade de mudar o interior do Amazonas, ampliando seu desenvolvimento humano, com um grande desafio de que, simultaneamente, os municípios sejam defensores do meio-ambiente e da biodiversidade, respeitando suas tradições e culturas. Este talvez seja o maior desafio histórico do Amazonas. Não há mais recursos para um “Estado de Bem-estar”, como uma idealização global que não chegamos a viver, não há o que privatizar ou desregular no interior, como pregava o Consenso de Washington, que o Brasil seguiu em alguma medida.



As políticas distributivas e redistributivas, do “Pós-neoliberalismo”, com uma tentativa de soberania dos recursos naturais, também não trouxeram respostas para a superação do baixo índice de desenvolvimento humano no interior. A provável volta do Estado Empreendedor, com investimento público em Pesquisa & Desenvolvimento, pode ter algumas respostas para encontrar a filosofia de superação das condições precárias em que se vive nestas regiões. As soluções associadas com a Economia Regenerativa podem trazer boas diretrizes.

Uma busca de medição alternativa, como o Índice de Progresso Social, que possui métricas de Necessidades Humanas Básicas, Fundamentos de Bem-Estar e Oportunidade podem passar a nortear a mudança do interior. As lacunas apontam onde devem se encaixar as políticas públicas apropriadas para cada missão de mudança do interior. Em levantamento de 2024, as áreas do interior do Amazonas estão entre as piores dos “nove Brasis”, por esta classificação.

Uma possibilidade de rota transformadora para o interior pode ser um misto de adoção de política pública contemporânea: missões de transformação do interior do Amazonas, por meio de políticas de Pesquisa & Desenvolvimento, e ações voltadas para as lacunas nas três dimensões apresentadas, em todas as sedes dos municípios do Interior do Estado. Cada localidade precisa ter estrutura portuária e retroportuária compatível com as vocações e possibilidades daquele município e ações transformadoras de investimento precisarão ser feitas, para atrair oportunidades em todas as localidades do interior, evitando que as novas gerações saiam dali.

Na dimensão de oportunidades, o aprendizado de tecnologias produtivas sustentáveis, com as condições apropriadas de transporte, pode viabilizar atividades além do extrativismo, criando uma produção que possa ser comercializada para as demais capitais da região Norte, conforme a proximidade dos municípios. Precisamos considerar a geografia, na busca das parcerias econômicas mais próximas, que poderão levar, inclusive, a uma maior integração da Panamazônia.

Sessenta e um municípios do interior do Amazonas poderão ter como base a Economia Regenerativa, com a atuação em conjunto das universidades e institutos de pesquisa, com a inserção de mão de obra local e a criação de oportunidades associadas com a dinâmica do século XXI. As considerações geográficas precisam direcionar as atividades de cada região, mas enquanto não houver uma infraestrutura que permita um transporte rápido e barato, qualquer potencial de desenvolvimento vai se perder na ineficiência logística e transferir riqueza para o atravessador, ao invés de gerar riqueza para o produtor e oportunidades para os consumidores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 23/06/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

MP PARA REAGIR À DERRUBADA DE VETOS DE LULA MIRA BAIXAR IMPACTO NA CONTA DE LUZ PARA AO MENOS R\$ 11 BI POR ANO

Proposta formulada pelo Ministério de Minas e Energia foi enviada ao Planalto no mês passado e será base das discussões; texto mantém parte dos benefícios

Por Renata Agostini — Brasília



Energia pode ficar mais cara se vetos forem derrubados — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

Preocupado com a repercussão na popularidade do governo da derrota sofrida no Congresso, quando houve derrubada em série de vetos do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o Palácio do Planalto avalia a edição de uma medida provisória (MP) para impedir o encarecimento da conta de luz. A discussão, no entanto, mira reduzir o impacto na tarifa de energia e não eliminá-lo completamente. O texto usado como base para discussão, que está na Casa Civil e ao qual o GLOBO teve acesso, prevê a manutenção de benefícios inseridos pelos parlamentares durante a tramitação do projeto das eólicas em alto-mar - os chamados “jabutis” -, estabelecendo critérios para limitar o impacto nas contas de energia em R\$ 11 bilhões ao ano.

O governo não aceita a derrota nos vetos, pois teme ser responsabilizado aos olhos da população pelo aumento do custo da energia e pela pressão inflacionária que inevitavelmente decorrerá dele. Altas na tarifa de luz têm efeito cascata na inflação, encarecendo produtos em diversos setores.

Além das consequências políticas com a derrota dos vetos, técnicos do Ministério de Minas e Energia (MME) argumentam que a análise sobre o mérito dos “jabutis” favorece o governo, já que as obrigações estipuladas pelo Congresso são desnecessárias para o sistema e oneram todos os consumidores em benefício de poucos grupos econômicos.

Pelas contas de integrantes da pasta, os vetos derrubados na semana passada impõem custo total de R\$ 35,06 bilhões ao ano nas tarifas de energia, uma conta que teria de ser rateada por todos os usuários. O valor refere-se à obrigação de contratação de térmicas, pequenas centrais hidrelétricas (PCHs), eólicas e à prorrogação do Proinfra (Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica). Há, porém, outros vetos que não foram analisados e ainda podem ser derrubados, o que elevaria o impacto para R\$ 65 bilhões. É um custo bilionário que assusta o governo num momento em que tenta aprovar novas regras para a tarifa social de energia, que permitiria isenção no pagamento da conta de luz a famílias de baixa renda.

Por isso, a minuta encaminhada ao Planalto em 15 de maio, traz condições alternativas para a manutenção dos benefícios. Inicialmente, a ideia era já editar a MP numa negociação com o Congresso justamente para garantir a manutenção dos vetos, como antecipou o GLOBO. O Planalto, no entanto, segurou a MP e perdeu o pé da articulação no tema. Agora, tenta reverter o estrago.

O texto, assim, tornou-se o ponto de partida da nova rodada de discussões, porque traz simulações feitas pelo MME sobre o que é conveniente contratar para abastecer o sistema elétrico. Ele não elimina, por exemplo, a exigência de contratação de PCHs, mas corta a obrigação de 6,9 gigawatts

(GW) definida pelo Congresso para 3 GW. Os contratos para renovação do uso de térmicas, que têm impacto total de R\$ 20,6 bilhões da maneira que saíram do Congresso, passam a ter de responder a uma série de novos critérios, de forma a reduzir os valores devidos pela União.

O impacto total de R\$ 11 bilhões formatado pelo MME na proposta de medida provisória passou a ser uma espécie de “piso” para as negociações que o Planalto pretende abrir a partir de agora. Sabe-se que a minuta terá de ser modificada. O líder do governo no Congresso, Randolfe Rodrigues (PT-AP), afirmou que as conversas terão a participação de representantes do Legislativo, como o senador Eduardo Braga (MDB-AM), de forma a encontrar uma saída que viabilize a edição da nova MP em até 15 dias.

A estratégia de reação à derrota nos vetos vem opondo alas dentro do governo. Enquanto um grupo de auxiliares de Lula advoga pelo caminho de editar a medida provisória e usar a péssima repercussão do caso para “sensibilizar” os parlamentares, outra ala argumenta que a judicialização do tema seria necessária, levando o caso ao Supremo Tribunal Federal (STF). A ideia seria apresentar à corte uma Ação Direita de Inconstitucionalidade (ADI) alegando “vício de iniciativa”. Mas a Advocacia-geral da União (AGU) não está convencida do plano. Há incômodo na pasta com a insistência de integrantes do governo de usar o STF como forma de tentar reparar derrotas no Congresso.

Espera-se que Lula bata o martelo sobre o caminho escolhido nesta semana, enquanto a articulação política tenta avançar nas negociações sobre o texto da nova medida provisória.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2025

FAZENDA ACOMPANHA DESDOBRAMENTOS DE CONFLITO NO ORIENTE MÉDIO E PREÇO DO PETRÓLEO DEVE SUBIR, DIZ SECRETÁRIO-EXECUTIVO

Irã ameaça fechar corredor marítimo em que é transportado cerca de um quinto do petróleo no mundo

Por Bernardo Lima — Brasília



Entrevista exclusiva com Dario Durigan, Secretário-Executivo do Ministério da Fazenda — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, disse nesta segunda-feira que a pasta acompanha de perto os desdobramentos do conflito no Oriente Médio. Segundo Durigan, o preço do petróleo tende a subir, e que a política de preços da Petrobras pode ajudar a arrefecer a situação.

Em entrevista nesta segunda à Rádio CBN, o secretário-executivo destacou que poderá haver uma possível “corrida para o dólar”, com os agentes do mercado em busca de uma moeda segura em meio ao conflito. O segundo fenômeno gerado pela guerra deve ser a subida do preço do petróleo, diz ele.

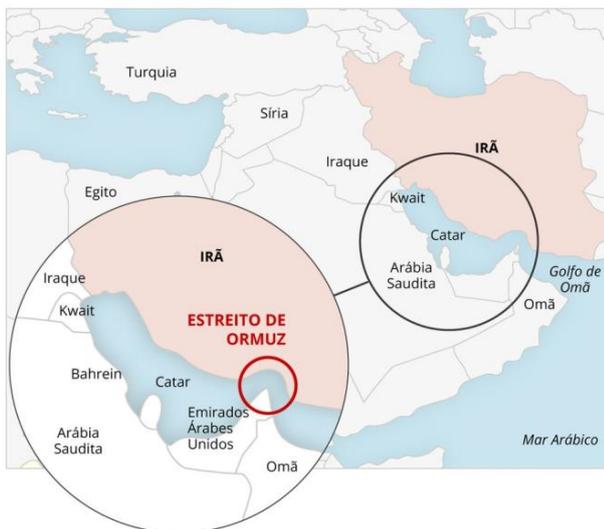
— O preço do petróleo tende a subir apesar de a gente já ter visto nos últimos dias, nas últimas semanas, alguma compra de petróleo que pode amortecer a subida nesta semana. Vamos acompanhar de perto, acho que algumas mitigações, como a política de preços da Petrobras, são bem-vindas neste momento — disse.

O petróleo chegou a subir 5,7% na abertura dos mercados na Ásia, mas perdeu força na manhã desta segunda-feira em meio às incertezas sobre qual será a resposta imediata do Irã aos

bombardeios dos Estados Unidos. O tipo Brent, referência em todo mundo, chegou a subir para US\$ 81,40 por barril, maior patamar em cinco meses, mas depois caiu para abaixo de US\$ 77.

Diante do ataque de Irã e Estados Unidos, o Irã ameaça fechar o estreito de Ormuz, corredor marítimo por onde passa cerca de um quinto do petróleo consumido no planeta.

ONDE FICA O ESTREITO



Mapa mostra onde fica o Estreito de Ormuz — Foto: Arte O Globo

O fechamento da via marítima foi aprovado no domingo pelo Parlamento iraniano, mas a medida ainda não entrou efetivamente em vigor pois precisa passar pelo Conselho Supremo de Segurança Nacional. Após isso, o chefe de Estado do país, o aiatolá Khamenei, irã bater o martelo sobre o tema.

Isonções fiscais

Na entrevista, Durigan também afirmou que o governo deve apresentar nesta semana, um “arcabouço novo”, que vai prever a revisão de benefícios fiscais. Segundo ele, a medida ainda vai ser acertada com a Casa Civil, e o presidente da

República, Luiz Inácio Lula da Silva, além dos presidentes do Congresso e lideranças

— Melhor do nosso ponto de vista porque você não tem perda relativa, então você não pode dizer: ‘eu perdi, mas alguém não’. Todo mundo vai manter 90% do benefício que hoje tem, abrindo mão de 10%, mas o benefício segue alto — disse o secretário-executivo.

Segundo ele, o custo de benefícios fiscais no Brasil era estimado em mais de R\$ 500 bilhões pela Receita Federal, dado que está sendo revisto após pedido do governo para que as empresas declararem quais benefícios têm acesso.

— Tamanho do benefício fiscal no Brasil está saindo da ordem de R\$ 550 bilhões por ano para ordem de R\$ 750 bilhões/ano podendo chegar a R\$ 800 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2025

ATA DO COPOM, PRÉVIA DA INFLAÇÃO, DADOS DE EMPREGO: SEMANA TERÁ DIVULGAÇÃO DE INDICADORES IMPORTANTES PARA BRASIL E EUA

Por Luciana Casemiro



Nesta semana, será divulgada a inflação na construção, IPCA-15 e dados de emprego que mostram se a economia brasileira de fato desacelera — Foto: Canva

A divulgação da ata do Comitê de Política Monetária (Copom), nesta terça-feira, esclarecendo ponto a ponto as razões que levaram a elevação da Selic para 15%, abre uma semana repleta de anúncios de indicadores. Entre os principais, sai nos próximos dias o IPCA-15, o Relatório de Política Monetária, no

qual o Banco Central atualiza as estimativas para a atividade, além dos indicadores do setor externo e de crédito, os dados de emprego de Pnad e Caged e as sondagens setoriais. Juntos, estes dados



vão ajudar a desenhar com mais propriedade o desempenho da economia, que vem desacelerando, ainda que lentamente, assim como a inflação.

- O mercado vai olhar com lupa os riscos sinalizados na ata da Copom. A expectativa é por um tom duro. Os dados do PIB dos EUA e do PCE (indicador norte-americano de preços para todo o consumo pessoal doméstico) também serão acompanhados com atenção - diz o economista Enrico Cozzolino, head de análise da Levante Ideias de Investimentos.

A mediana das expectativas indica que a inflação continua a desacelerar com uma taxa de 0,30% no IPCA-15, ante aos 0,36% apurados no mês passado. A estimativa é que o número de empregos formais também perca ritmo, com um saldo líquido de cerca de 170 mil frente a mais de 250 mil registrados em abril. De qualquer forma, os dados ainda devem apontar resiliência do mercado de trabalho, com uma taxa de desemprego de 6,4%, na estimativa mediana do mercado para a Pnad.

Confira a agenda da semana

Terça-feira

- Ata do Copom
- Sondagem do comércio, do FGV Ibre
- Sondagem industrial da Confederação Nacional da Indústria
- Nos Estados Unidos, tem divulgação de índice de confiança ao consumidor, discursos do presidente do Fed, Jerome Powell, e de outros presidentes regionais

Quarta-feira

- Banco Central divulga estatísticas do setor externo, de transações correntes
- Índice Nacional da Construção Civil (INCC-M)
- O indicador de estoque de petróleo bruto será anunciado nos Estados Unidos, após a escalada do conflito no Oriente Médio e a possibilidade de fechamento do Estreito de Ormuz, esse dado ganha ainda mais relevância

Quinta-feira

- IPCA-15, a expectativa mediana do mercado é de alta de 0,30%, o que representa uma desaceleração ante a taxa de maio quando foi de 0,36%
- Resultado primário do governo central
- Sondagem da Indústria do FGV Ibre
- Relatório de política monetária do Banco Central, com entrevista coletiva com presidente da autoridade monetária, Gabriel Galípolo, e o diretor de política econômica, Diogo Guillen
- Nos EUA, dados da balança comercial, do PIB e pedidos de auxílio desemprego

Sexta-feira

- A Pnad traz novos dados do desemprego de maio, a expectativa do mercado é que a taxa fica em torno de 6,40%
- A expectativa mediana para o Caged é de criação de 172,5 mil empregos formais. Em abril, os dados do Ministério do Trabalho registraram uma variação líquida de 257,5 mil postos de trabalho com carteira assinada, superando as estimativas dos analistas financeiros, que giravam em torno de 170 mil vagas
- Para o IGP-M, a mediana das previsões é de um recuo de 0,93%, o que levaria a variação em 12 meses para 5,2%
- Sondagem de serviços
- Sondagem do comércio
- Nos EUA, serão divulgadas as estimativas de inflação para o ano, que está em 5,10% e para os próximos cinco a dez anos, projetada em 4,10. Ainda no mercado americano, serão anunciados dados de renda e de confiança do consumidor

TRUMP PEDE QUE PREÇOS DO PETRÓLEO SEJAM MANTIDOS BAIXOS: 'ESTOU DE OLHO! VOCÊS ESTÃO FAZENDO O JOGO DO INIMIGO'

Após os ataques dos EUA a instalações nucleares iranianas no fim de semana, o Irã ameaçou fechar o Estreito de Ormuz, importante rota do petróleo mundial

Por Bloomberg — Washington



Tanques de armazenamento de petróleo em Sealy, Texas — Foto: Brandon Bell/Getty Images via Bloomberg

O presidente Donald Trump expressou nesta segunda-feira o desejo que os produtores de energia reduzam os preços do petróleo bruto após os ataques militares dos Estados Unidos contra o Irã, em meio a temores de que um conflito crescente no Oriente Médio e interrupções no fornecimento possam prolongar a recente alta nos mercados petrolíferos.

“Todo mundo, mantenham os preços do petróleo baixos. Estou de olho! Vocês estão fazendo o jogo do inimigo. Não façam isso!”, postou Trump nesta segunda-feira em uma rede social.

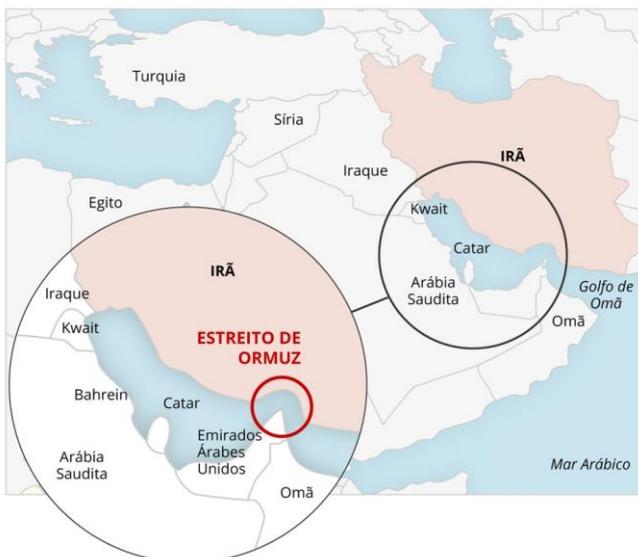
Em uma publicação posterior, Trump pediu ao Departamento de Energia que “Perfure, bebê, perfure!!!! E quero dizer agora mesmo!”

O secretário de Energia, Chris Wright, respondeu com uma publicação na plataforma X dizendo que “estamos cuidando disso.”

O Irã alertou que a decisão de Trump de se juntar à ofensiva militar de Israel com ataques contra suas três principais unidades nucleares provocaria retaliação. As Forças Armadas iranianas afirmaram que responderiam aos ataques dos EUA de forma “proporcional”.

Em reação aos ataques americanos a instalações nucleares do país, Teerã ameaça fechar o Estreito de Ormuz, uma passagem marítima na entrada do Golfo Pérsico por onde circula cerca de um quarto do comércio mundial de petróleo transportado por via marítima.

ONDE FICA O ESTREITO



O fechamento da via marítima foi aprovado no domingo pelo Parlamento iraniano, mas a medida ainda não entrou efetivamente em vigor pois precisa passar pelo Conselho Supremo de Segurança Nacional. Após isso, o chefe de Estado do país, o aiatolá Khamenei, irá bater o martelo sobre o tema.

Mapa mostra onde fica o Estreito de Ormuz — Foto: Arte O Globo

Embora a preocupação esteja concentrada nesse ponto estratégico, qualquer retaliação possível pode afetar outras infraestruturas essenciais para o processamento e o transporte de petróleo na região. Cerca de 70% a 75% do petróleo bruto, condensado e produtos refinados que saem do Golfo passam por cerca de nove instalações, que podem se tornar

gargalos, segundo Colby Connolly, pesquisador sênior do Middle East Institute.



O principal assessor econômico da Casa Branca, Kevin Hassett, disse em uma breve entrevista à Bloomberg Television nesta segunda-feira que os mercados de petróleo “parecem estáveis”.

— Até o momento, não há sinais de interrupções sérias — afirmou ele.

Preços mais altos do petróleo — assim como da gasolina e do querosene de aviação produzidos a partir dele — pressionariam os consumidores americanos, cujas finanças já foram afetadas nos últimos anos pela inflação, o que poderia causar danos políticos a Trump e aos republicanos.

Se o estreito for fechado ao transporte marítimo, o preço do petróleo pode ultrapassar US\$ 130 por barril, segundo uma estimativa da Bloomberg Economics. A secretária de imprensa da Casa Branca, Karoline Leavitt, afirmou mais cedo, nesta segunda-feira, que os EUA estão “acompanhando ativamente e de perto essa situação no Estreito de Ormuz, e o regime iraniano seria tolo se tomasse essa decisão.”

Os índices globais de referência do petróleo estão cerca de 10% mais altos do que estavam imediatamente antes de Israel atacar o Irã no início deste mês. Mas, na segunda-feira, os mercados apagaram os ganhos iniciais, à medida que diminuíram os temores de uma interrupção imediata no fornecimento. O tipo Brent, referência em todo mundo, chegou a subir para US\$ 81,40 por barril, maior patamar em cinco meses, mas depois caiu para abaixo de US\$ 77.

A diretriz de Trump para mais perfuração nos EUA, por si só, não é suficiente para impulsionar o desenvolvimento de petróleo e gás. Executivos do setor petrolífero dos EUA têm demonstrado pouco interesse, nos últimos anos, em aumentar drasticamente a produção, especialmente considerando que o preço do tipo Texas, referência nos EUA, chegou a ficar, em certos momentos, abaixo do custo de produção em alguns locais.

As empresas de petróleo, em geral, baseiam suas decisões de investimento nos EUA em previsões de preço de longo prazo — e não em picos temporários causados pelos ataques ao Irã e pelo temor de interrupções no fornecimento no Oriente Médio.

Muito antes do ataque americano, autoridades do governo Trump já discutiam o potencial de interrupções no fornecimento de petróleo que poderiam elevar os preços do barril, bem como opções para conter essa possível alta, segundo pessoas familiarizadas com o assunto.

A atual escalada reflete “o mercado precificando o potencial de interrupção”, e não uma reação a perdas reais no fornecimento, disse Connelly. Ainda assim, “há impactos que já começam a ser sentidos em outras partes do mundo, e a perspectiva macroeconômica sentirá isso quanto mais tempo durar, mesmo que não haja uma perda efetiva de fornecimento.”

A publicação de Trump sugere que os efeitos emergentes nos preços do petróleo — que podem se espalhar pela economia — estão pesando sobre ele. Por semanas antes do conflito, Trump elogiava a queda nos preços do petróleo, para desgosto de executivos que ajudaram a financiar sua campanha presidencial de 2024.

No entanto, o presidente americano tem opções limitadas para conter os impactos dos preços internamente. Embora ele possa recorrer à reserva estratégica de petróleo dos EUA, essa reserva foi reduzida para cerca de 400 milhões de barris de petróleo bruto — aproximadamente metade de sua capacidade.

Analistas alertam que mesmo uma liberação estratégica de petróleo de emergência faria pouco para compensar a perda potencial de milhões de barris por dia através do Estreito de Ormuz, caso o Irã retalie semeando o estreito com minas navais para interromper o tráfego marítimo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2025

ENTENDA COMO FECHAMENTO DO ESTREITO DE ORMUZ SERIA MAIS PREJUDICIAL AO IRÃ, E À SUA PARCERIA COM A CHINA, DO QUE AOS EUA

Represália aventada pelo regime iraniano pode ser mais prejudicial para os próprios interesses do país do que para seus adversários

Por O GLOBO, com agências internacionais — Teerã



Pessoas visitam a Ilha de Ormuz, no Estreito do Golfo de Ormuz, próximo à cidade portuária iraniana de Bandar Abbas, em 29 de abril de 2019 — Foto: Atta Kenare/AFP

Encurralado por bombardeios de Israel e dos EUA, o Irã enfrenta dificuldade para calibrar uma resposta adequada — e possível — contra os ataques sofridos, sobretudo contra suas bases militares e centrais nucleares. Entre promessas de retaliação de autoridades políticas e militares, o Parlamento aprovou no domingo uma moção a favor do fechamento do

Estreito de Ormuz, a principal rota do comércio global de petróleo e derivados, numa medida que certamente teria repercussão mundial, mas cujo principal prejudicado provavelmente seria o próprio regime dos aiatolás e seus aliados mais próximos.

O Estreito de Ormuz é considerado o principal gargalo do comércio internacional de petróleo, por onde passam um quarto do petróleo mundial e 20% do gás natural liquefeito do mundo. Com pouco mais de 50 km de largura no trecho mais estreito, entre Irã e Omã, a zona é particularmente suscetível a instabilidades. Um bloqueio iraniano poderia impedir ou dificultar a navegação, o que teria impacto quase imediato no preço dos combustíveis ao redor do mundo.

O preço mais alto do petróleo quase certamente repercutiria no valor cobrado na gasolina e no diesel nos EUA, prejudicando consumidores e empresas americanos, e afrontaria diretamente a meta do presidente Donald Trump de controlar a inflação por meio da redução dos custos de energia. Porém, o impacto para Washington seria muito menor do que teria sido outrora, já que desde 2019 o país reduz sua dependência de combustíveis fósseis produzidos em países do Golfo.

"Em 2024, as importações de petróleo bruto dos EUA de países do Golfo Pérsico atingiram o nível mais baixo em quase 40 anos, com o aumento da produção doméstica e das importações do Canadá", apontou uma análise da agência federal de informação sobre administração de energia dos EUA em junho deste ano, acrescentando que apenas 7% do total das importações de petróleo bruto e condensado dos EUA vieram da região.

Uma vez que a maior parte da produção escoada pela rota naval segue para mercados na Ásia, a medida poderia representar para o Irã um disparo que o recuo após puxar o gatilho é pior do que o impacto provocado pelo projétil. Ao mesmo tempo que Teerã imporia uma dificuldade maior para entregar seu principal produto de exportação aos seus compradores, afetaria diretamente a China, maior aliada no plano internacional, que compra 90% da produção, segundo a empresa de dados de commodities Kpler, diante das sanções internacionais ao petróleo iraniano.

O impacto presumido no mercado chinês pode justificar o apelo feito pelo secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, para que Pequim atuasse junto a Teerã para que a rota marítima não fosse fechada.

— Peço ao governo chinês em Pequim que converse com eles sobre essa questão, visto que dependem fortemente do Estreito de Ormuz para seu abastecimento de petróleo — disse Rubio em entrevista à rede americana Fox News. — Seria suicídio econômico para eles [Irã], e nos reservamos o direito de tomar medidas, [...]mas outros países também deveriam levar isso em consideração, pois prejudicaria suas economias muito mais do que as nossas.



Mapa mostra onde fica localizado o Estreito de Ormuz — Foto: Arte O GLOBO

Em um comunicado nesta segunda-feira, o porta-voz do Ministério das Relações Exteriores chinês, Guo Jiakun, disse que a comunidade internacional deve fazer mais para evitar que o confronto entre Irã e Israel "tenha um impacto mais significativo no desenvolvimento econômico global", e exortou as partes a impedir "a propagação da guerra e retornar ao caminho de uma solução política".

Também enfatizou a importância do Golfo "e suas águas circundantes" para o comércio internacional de bens e energia.

Impacto militar

Para começar a tomar medidas para bloquear Ormuz, a medida aprovada pelo Parlamento iraniano ainda precisa ser aprovada pelo Conselho de Segurança ligado diretamente ao aiatolá Ali Khamenei, o que significa que a aprovação não tem efeito imediato prático. O desafio de Khamenei, segundo analistas, será conseguir fazer com que a represália seja exatamente a razão entre um prejuízo sentido nos EUA, e pouco sentido na China.

— A melhor estratégia [para o Irã] seria abalar os fluxos de petróleo de Ormuz o suficiente para prejudicar os EUA por meio de um movimento moderado de alta nos preços, mas não o suficiente para provocar uma grande resposta dos EUA contra a produção de petróleo e a capacidade de exportação do Irã — disse Andrew Bishop, sócio sênior e chefe global de pesquisa de políticas da empresa de consultoria Signum Global Advisor, em entrevista à rede americana CNBC.



Barcos iranianos carregados cruzam o Estreito de Ormuz, próximo ao porto de Khasab, em Omã — Foto: Karim Sahib/AFP

A depender de como o Irã decida promover o bloqueio do estreito, as consequências também podem variar. Se no passado, o regime iraniano apreendeu petroleiros e interferiu em seus sinais de GPS para dificultar a navegação em períodos anteriores de tensões políticas intensas, uma das alternativas é de usar drones e minas aquáticas para impedir fisicamente a passagem das

embarcações.

A operação criaria um cenário caro e perigoso para a Marinha dos EUA, que seria forçada a uma ação para remoção das minas. Um oficial da Marinha ouvido pelo New York Times afirmou que a limpeza do estreito também poderia colocar os marinheiros americanos em perigo direto, enquanto duas autoridades de Defesa afirmaram que o fechamento poderia isolar navios detectores e removedores de minas, e que já há um esforço para dispersar esse tipo de embarcação, para que fiquem menos vulneráveis.

Apesar da dificuldade que pode impor, a opinião entre analistas ocidentais é que a medida ainda impõe mais riscos e prejuízos ao Irã que aos EUA — incluindo a possibilidade de voltar contra si outros países da região, que tem mantido distância do conflito.

— Muitas das opções do Irã são o equivalente estratégico de um atentado suicida — disse Karim Sadjadpour, especialista em política iraniana do Carnegie Endowment for International Peace. — Eles podem causar enormes danos a outros se minarem o Estreito de Ormuz, destruírem instalações petrolíferas regionais e lançarem uma barragem de mísseis contra Israel, mas podem não sobreviver ao efeito colateral. (Com NYT e AFP)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2025

VISÃO DE LONGO PRAZO E DINHEIRO DO GOVERNO: A ESTRATÉGIA DA CHINA PARA DOMINAR O MERCADO DE CARROS ELÉTRICOS

Estado chinês incluiu veículos elétricos em seu plano econômico de cinco anos já em 2001, mas foi somente na década de 2010 que começou a fornecer grandes quantidades de subsídios para o crescimento do setor



Carros elétricos a serem exportados no Porto de Hangzhou, na China — Foto: AFP

Enquanto veículos elétricos são caros e até considerados bens de luxo na maioria dos países, há pelo menos um país onde a coisa é diferente. Na China - onde quase metade de todos os carros vendidos no ano passado eram elétricos - esse tipo de veículo tornou-se extremamente comum entre as classes de renda mais baixa. Antes uma nação de bicicletas, a China agora é líder mundial em veículos elétricos.

No início do século, o centralizado governo chinês estabeleceu metas para que o país dominasse as chamadas "tecnologias do futuro". As origens do domínio dos veículos elétricos na China podem ser creditadas a Wan Gang, um engenheiro formado na Alemanha que se tornou ministro do Comércio e da Ciência da China em 2007. A China já se tornara o maior mercado mundial automotivo, mas marcas de carros chinesas não conseguiam competir com os veículos movidos a gasolina ou diesel fabricados pelas principais montadoras europeias, americanas e japonesas em termos de qualidade, eficiência e prestígio.

Embora o governo chinês tenha incluído os veículos elétricos em seu plano econômico de cinco anos já em 2001, foi somente na década de 2010 que começou a fornecer grandes quantidades de subsídios para o crescimento do setor.

O Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (CSIS), sediado nos Estados Unidos, estima que de 2009 até o final de 2023, o governo chinês gastou cerca de US\$ 231 bilhões (£ 172 bilhões) desenvolvendo a indústria de veículos elétricos.

De consumidores e fabricantes de automóveis a fornecedores de eletricidade e baterias, todos na China têm direito a dinheiro e assistência quando se trata de adquirir veículos elétricos.

Isso encorajou empresas como a BYD, por exemplo, a deixar de fabricar baterias para smartphones e se concentrar na produção de veículos elétricos. A CATL, sediada em Ningde, que fornece para empresas como Tesla, Volkswagen e Ford, foi fundada em 2011 e agora produz um terço de todas as baterias usadas em veículos elétricos no mundo todo.

Essa combinação de planejamento de longo prazo e financiamento governamental também permitiu que a China dominasse cadeias de suprimentos críticas na produção de baterias. E ajudou o país a construir a maior rede pública de carregamento do mundo, com estações concentradas em grandes cidades, o que coloca os motoristas a poucos minutos do carregador mais próximo.



Veículos da BYD — Foto: Cyril Marcilhacy/Bloomberg

A BYD agora lidera o mercado global de veículos elétricos, após ultrapassar a rival americana Tesla no início deste ano. Suas vendas foram impulsionadas por um vasto mercado interno de mais de 1,4 bilhão de pessoas, e a empresa agora busca vender mais carros no exterior. A montadora chinesa é líder em carros elétricos também no Brasil e se prepara para colocar em produção uma fábrica na Bahia. O mesmo acontece com diversas outras startups chinesas que produzem

veículos elétricos acessíveis para o mercado de massa.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2025

PRIVATIZAÇÃO DA TAP SERÁ FEITA DE MANEIRA PARCIAL PELO GOVERNO DE PORTUGAL

Primeira fase do processo prevê venda de 49% da companhia aérea

Por Gian Amato



Airbus A330 da TAP faz voos entre Brasil e Portugal — Foto: Divulgação/TAP

Sem maioria e refém dos partidos de oposição no Parlamento, o governo de Portugal decidiu pela privatização parcial da TAP ao invés de vender 100% da companhia aérea.

Em seu programa aprovado pelos deputados, o governo incluiu uma “primeira fase do processo de privatização”. Segundo o Diário de Notícias, a venda será de 49%.

As duas siglas de oposição, Chega (ultradireita) e Partido Socialista-PS (centro-esquerda) seriam contra a privatização total da companhia aérea a grupos estrangeiros privados.

O programa do governo deixa a ideia que uma segunda fase poderia acontecer, mas sem especificar valores e datas para o começo de um possível novo processo.

A proposta do governo assegura a “manutenção da sede e centro operacional da TAP em Lisboa”, assim como preserva rotas consideradas cruciais: a maioria conectada ao Brasil.

Na apresentação das medidas para os quatro possíveis anos de mandato, o governo considerou que o processo de privatização lançou a TAP numa “encruzilhada quanto ao futuro”.

A dissolução do Parlamento e as eleições que aconteceram em 18 de maio atrasaram o processo de privatização da TAP, marcado para o primeiro trimestre. A previsão é que ocorra neste segundo semestre.

Com 80 anos, a TAP pode chegar aos 100 voos semanais do Brasil para Portugal. A rota brasileira é considerada uma vitrine para a privatização da empresa portuguesa.

No fim de 2024, foram atingidos dois milhões de passageiros nas rotas entre Portugal e Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 23/06/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MIGRAÇÃO PARA MERCADO DE LIVRE DE ENERGIA DEVE ATRAIR MENOS NO NORDESTE E MAIS NO CENTRO-OESTE

Economia média na conta de luz pode ser de 12%, mas de forma desigual pelo País; proposta foi apresentada pelo governo Lula em maio e começou a tramitar no Congresso sob forte pressão do setor privado

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA - A adesão ao mercado livre de energia, previsto para começar a vigorar entre a metade de 2026 e o fim de 2027, poderá dar ao pequeno consumidor uma economia média na conta de luz de 12%. Mas será no Centro-Oeste e no Sul do País onde deverá haver uma redução mais acentuada das contas, podendo chegar a 26% no Distrito Federal e a 16% em Santa Catarina. No Nordeste, por outro lado, a vantagem prevista tende a ser menor e pode ficar em 9%, chegando a 5% na Paraíba.

A ideia de abrir o mercado livre de energia para pequenos consumidores residenciais e comerciais a partir de 2026 foi apresentada pelo governo Lula no fim do mês de maio e começou a tramitar no Congresso Nacional sob forte pressão do setor privado, contra e a favor, o que motivou a apresentação de mais de 600 emendas ao texto original.

Conta de luz

Redução média de custo por região com a migração para o mercado livre de energia



Gráfico: Estadão • Fonte: Volt Robotics • [Obter dados](#)

Como se trata da mesma MP que turbinava a tarifa social — programa social que deverá isentar a conta de luz de consumidores de baixa renda —, auxiliares do presidente e políticos governistas discutem, nos bastidores, abandoná-la para salvar apenas a tarifa social em texto à parte.

O mercado livre, porém, é uma inovação que poderia ajudar o consumidor, na visão de especialistas como Donato Filho, diretor da consultoria Volt Robotics.



Adesão ao mercado livre de energia poderá baratear conta de luz em 12%, mas não de forma uniforme pelo País Foto: Tiago Queiroz/Estadão

“É uma perda de oportunidade”, afirma. “A tarifa social aumenta os custos para todos os consumidores. Se o consumidor da baixa tensão que não é de baixa renda pudesse ter uma opção para reduzir a sua tarifa, que não seja apenas instalando painéis solares, seria muito positivo, além de criar mais competição”.

No mercado livre, o consumidor escolhe o seu fornecedor de energia, deixando para trás o chamado mercado regulado — operado pelas distribuidoras estaduais —, para ter acesso a preços mais baixos ou a melhores serviços. Hoje, essa modalidade é acessível apenas aos consumidores da alta tensão, ou seja, indústrias e grandes redes do comércio.

A Volt calculou quanto pode ser o ganho com a migração, tendo em vista o quanto o consumidor paga apenas pela energia nos dois mercados (livre x regulado) — a cada R\$ 100 numa conta de luz só R\$ 35 correspondem à energia; o restante são subsídios concedidos a empresas do setor, custos de infraestrutura e tributos.

Energia elétrica

Destino do valor de uma conta de luz



Fonte: Volt Robotics

ESTADÃO

A MP estabelece que, em agosto de 2026, consumidores da baixa tensão do comércio poderão migrar para o mercado livre e, em 2027, os residenciais.

Segundo Donato, a migração tende a ser maior onde for maior a vantagem financeira. No Distrito Federal, onde a diferença entre a energia oferecida pela distribuidora local, controlada pela Neoenergia, e a praticada no mercado livre chega a 26%, a migração pode atingir 50% dos consumidores em cinco anos.

No interior de São Paulo, a migração também tende a ser alta, ao redor de 40%, uma vez que a previsão de ganhos para consumidores da CPFL Paulista e CPFL Piratininga varia de 14% a 19%. Na capital, o ganho potencial é menor, ao redor de 8%, por isso a migração prevista também tende a ser menor do que no interior.

Por que a energia das distribuidoras é cara?

A abertura do mercado expõe o que agentes do mercado vêm alertando há algum tempo: a criação de novos subsídios para empresas e a desorganização do setor tornaram a energia cara, ainda que em um ambiente de sobreoferta. Na semana passada, por exemplo, o Congresso deu prosseguimento a novos subsídios que custarão mais R\$ 197 bilhões e poderão encarecer a conta de luz em 3,5%.

Donato explica que as distribuidoras são obrigadas a comprar energia de fontes mais caras — como termelétricas ou grandes hidrelétricas, entre elas Itaipu, Belo Monte e Jirau — por meio de contratos longos, que podem durar até 35 anos. Esses contratos são reajustados anualmente pela inflação e, no caso das termelétricas, ainda incluem a variação no preço do combustível. Com isso, todos os riscos de alta acabam sendo repassados para o valor final da energia vendida ao consumidor.

Isso ajuda a explicar por que as vantagens de migrar para o mercado livre serão maiores do Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Apenas os consumidores dessas regiões pagam pela obrigação de comprar energia de Itaipu, que é mais cara.

“Todo mundo esperava que a tarifa de Itaipu fosse cair, fosse cair bastante, pelo fim do pagamento da dívida (para construir a usina). Só que, em função do acordo político com o Paraguai (que ainda não foi concluído), essa bonança não virá para os consumidores”, diz Donato.



No mercado livre, o consumidor pode escapar desses custos, em contratos de prazos mais curtos e com mais flexibilidade. Pode escolher, por exemplo, comprar energia apenas aos fins de semana, caso seja para uma casa de praia, ou escolher fontes renováveis (eólica e solar), que contam com subsídio estatal e são mais baratas. Terá de cuidar, porém, de comprar contratos com diferentes prazos para se precaver de altas repentinas.

“O consumidor é quem assume a responsabilidade de comprar a energia”, afirma. “O mercado livre, para ser eficiente, pressupõe que as pessoas vão ter conhecimento sobre o seu funcionamento.”

Para Donato, haverá uma mudança na experiência do consumidor, que ele compara com o que aconteceu no setor de telefonia no início dos anos 2000.

“Quando abriu o mercado de telefone, ninguém sabia nada, tinha de discar 015, 021, 035, né? Hoje em dia, o pessoal paga uma mensalidade e usa o telefone do jeito que quiser, escolhe o plano e vai. É a mesma coisa, a gente vai ter de ser educado nisso.”

Ele também prevê uma mudança no perfil dos operadores que atuarão no mercado. “Bancos, seguradoras e até redes de farmácia ou de material de construção poderão atuar neste mercado. A chave será a relação e a experiência com o consumidor”, disse.

Consumidor se muda, mas leva junto a conta da ajuda ao setor privado

Apesar das vantagens levantadas pela Volts, o presidente da Frente Nacional dos Consumidores de Energia, Luiz Barata, afirma que, ao chegar finalmente ao mercado livre, o consumidor não verá tantos ganhos quanto poderia.

Ele diz ser favorável à abertura e vê vantagens, como maior competição, mas avalia que migrar para o mercado livre no futuro será menos vantajoso do que é hoje.

Isso porque o consumidor de baixa tensão seguirá pagando a sua parte na CDE (Conta de Desenvolvimento Energético), que hoje já corresponde a cerca de 13% das contas de luz — o peso da CDE é maior para a baixa tensão e seguirá assim até 2038.

Ele também seguirá pagando as cotas pela geração de energia das usinas de Angra 1 e 2, mais cara, e que hoje não recai sobre quem está no mercado livre.

Além disso, será criado um novo encargo, a ser usado para compensar as distribuidoras que perderem muitos clientes rapidamente e acabarem com sobra de energia.

Esse encargo será dividido entre todos os consumidores, sejam do mercado livre ou do regulado. Barata observa, porém, que há uma distorção nesse ponto, que fará com que os consumidores que ficarem no mercado cativo arquem com os custos de quem optou por ser livre.

“O consumidor vai sair para o livre, mas a energia velha continuará lá, mais cara. E alguém vai precisar pagar por ela. O que precisamos discutir é como baixar o custo global da energia”, afirma.

Marcos Madureira, presidente da Associação Brasileira de Distribuidoras de Energia Elétrica (Abradee), vai na mesma linha e enfatiza que o custo mais alto da energia das distribuidoras decorre de questões do sistema elétrico.

“Essa energia comprada pelas distribuidoras é mais cara, mas é necessária para o sistema, como a de Itaipu, as nucleares, são as que de fato têm capacidade de gerar a qualquer tempo”, afirma. “A energia termelétrica é mais cara, mas para o sistema solar funcionar, é preciso que ela esteja disponível.”



Cidade de Queimadas-RN: Nordeste é a nova fronteira elétrica do país Foto: WERTHER SANTANA / ESTADÃO

Dessa forma, Madureira defende que a sobrecarga das distribuidoras seja repartida por todos os consumidores.

“Sob a ótica de quem está migrando pode ser um bom negócio, mas como um todo, a migração não pode significar aumento de custo para os consumidores que vão ficar no mercado regulado (sob as distribuidoras)”, diz. “Um mercado não pode sustentar o outro, senão a conta fica

fácil. Alguns serão beneficiados em prejuízo dos demais.”

Madureira alega ainda que os prazos estão curtos para a transição e que seriam necessários três anos entre a aprovação da abertura do mercado e o início da operação para que toda a regulamentação seja concluída.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 23/06/2025

TEMOS TANTAS FONTES DE ENERGIA NO PAÍS QUE ACABAMOS NOS PERDENDO NAS OPORTUNIDADES, DIZ PESQUISADOR

Para o diretor de startups do Energy Summit, Luiz Mandarino, o País teve avanços significativos no setor energético nos últimos cinco anos, mas depende de melhorias para aumentar inovação

Por Jayanne Rodrigues

Luiz Mandarino, diretor executivo do Energy Center da MIT Technology Review Brasil e diretor de Empreendedorismo e Startups do Energy Summit. Foto: Arquivo pessoal



Entrevista com

Luiz Mandarino - Diretor executivo do Energy Center da MIT Technology Review Brasil e diretor de Empreendedorismo e Startups do Energy Summit

Embora siga na vanguarda como uma das matrizes energéticas mais limpas do mundo, o Brasil ainda enfrenta um gargalo quando o assunto é empreendedorismo no setor. “Temos densidade baixa de startups”, aponta Luiz Mandarino, diretor de Startups do Energy

Summit, evento que começa terça-feira, 24, e segue até quinta, 26, no Rio de Janeiro, com parceria do Estádio Blue Studio.

Com décadas de experiência na área, Mandarino também está à frente do Energy Center na MIT Technology Review Brasil. Segundo o pesquisador, enquanto o País se destaca na produção científica, ficando entre os 20 maiores do mundo, ainda patina na transformação do conhecimento científico em inovação para gerar negócios.

O cenário, porém, começou a mudar nos últimos cinco anos, avalia Mandarino. Tecnologias como inteligência artificial, visão computacional, biometano, hidrogênio e captura de carbono ganham espaço, assim como movimentos para fortalecer a ponte entre startups, indústria e centros de pesquisa.

Mas os desafios ainda fazem parte do dia a dia: o ciclo de desenvolvimento das startups do setor de energia é mais longo, as barreiras de entrada são elevadas e faltam investidores dispostos a oferecer o que ele chama de “capital paciente” — aquele que compreende a necessidade de esperar o amadurecimento de startups de base tecnológica.

É nesse contexto que o Energy Summit chega à segunda edição. Especialistas, autoridades e lideranças do setor se reúnem para debater os caminhos da inovação, da transição energética e do empreendedorismo no setor. Mykola Kolinsyk, vice-ministro de Energia da Ucrânia, e Rattan Lal, cientista e ganhador do Nobel da Paz de 2007, estão entre os nomes confirmados.

Confira trechos da entrevista a seguir:

O Brasil tem uma matriz energética considerada limpa em comparação com outros países. Atualmente, quais são os principais desafios para avançar na transformação energética?

Costumamos dizer que o Brasil é o sonho de consumo de energia de qualquer país desenvolvido. O Brasil tem uma condição muito positiva nesse cenário. Mas temos diversos desafios. A grande questão está em como equilibrar esse processo. A gente costuma dizer que existe um tripé crítico para viabilizar a transição energética de forma sustentável.

O primeiro é a própria transição: como vamos sair de uma matriz baseada em combustíveis fósseis para uma matriz renovável. Muitas vezes, em vez de falar em transição, falamos em adição energética. Porque, se olharmos para a história da energia desde a descoberta do fogo, percebemos que sempre fomos adicionando fontes.

Por exemplo, hoje o carvão tem uma participação relevante na matriz mundial, mesmo após mais de 200 anos. O primeiro pilar é como essa transição vai ocorrer, saindo dos fósseis para os renováveis. O segundo é a segurança energética. Sempre que falamos de transição, obrigatoriamente precisamos falar de segurança. Por quê? Porque isso é uma questão de sobrevivência humana.

Aqui no hemisfério sul, não sofremos tanto com o frio. Em São Paulo, até se sente mais, aqui no Rio de Janeiro, um pouco menos. Mas, no hemisfério norte, uma parte significativa do consumo de energia está diretamente relacionada ao conforto térmico, seja para aquecer no inverno ou para resfriar no verão, no caso do hemisfério sul.

Na guerra na Ucrânia, o corte do gás foi um problema de segurança energética. Por isso, transição e segurança andam juntas, porque têm relação direta com a soberania dos países e com a própria sobrevivência da população.



Pesquisador diz que Brasil tem os melhores ingredientes: mercado, tecnologia, conhecimento, demanda, empreendedores e capital. O que falta é acertar a receita desse bolo Foto: JF Diório/Estadão

O terceiro pilar é a sensibilidade energética. Na COP-30, deve ganhar um protagonismo ainda maior. Essa discussão está profundamente conectada ao desenvolvimento humano, tem relação com o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Normalmente, os países mais desenvolvidos

apresentam um consumo per capita de energia muito superior ao dos países em desenvolvimento ou menos desenvolvidos.

Para dar um exemplo, o consumo per capita de energia nos Estados Unidos é, aproximadamente, oito vezes maior do que no Brasil. Isso não se explica apenas pelo tamanho da população. Claro que tem algum impacto, mas o fator determinante é o nível de eletrificação e de acesso a bens e serviços que demandam energia.

Se você tem mais acesso a equipamentos eletrônicos, consome mais energia. Se tem mais carros elétricos, consome ainda mais eletricidade. O desenvolvimento puxa diretamente o aumento do consumo de energia, principalmente de energia elétrica.



Existem outros desafios?

Sim, existem outros drivers que estão pressionando e aumentando ainda mais o desafio de viabilizar esse processo. Com as fontes renováveis e o processo de descarbonização, é necessário trazer muita inovação. Porque já existe toda uma indústria de base estruturada no uso de combustíveis fósseis como matéria-prima.

O petróleo está presente no nosso cotidiano. Tudo que usamos, das roupas à cadeira em que estamos sentados, tem derivados do petróleo.

Todo o setor de mobilidade global, rodoviário, aéreo e marítimo, ainda é fortemente dependente dos combustíveis fósseis. Esse é um ponto crítico.

O segundo ponto é a mudança no comportamento do consumidor, que está cada vez mais atento e sensível às questões ambientais e à importância da sustentabilidade. Isso se reflete diretamente nas práticas de ESG. Dependendo do impacto, o consumidor pode deixar de consumir determinado item e optar por outro com menor emissão.

O terceiro ponto em que o Brasil avançou muito nos últimos cinco anos é a questão regulatória. O setor de energia sempre foi altamente regulado, seja no segmento de energia elétrica, seja na indústria de petróleo e gás. Nos últimos anos, tivemos avanços importantes nos chamados marcos legais.

Um exemplo é a nova Lei do Gás, que trouxe uma nova perspectiva para o setor.

Diante desses avanços que citou, quais são os modelos de negócio que são mais promissores e o que falta para termos uma startup do setor de energia com o status unicórnio?

O Brasil tem uma quantidade relevante de unicórnios pelo tamanho do País. Até poderíamos ter mais, mas existem algumas lacunas.

O mercado de energia representa cerca de 15% do PIB do Brasil. No entanto, apenas 2% das startups brasileiras atuam nesse setor. Por si só, mostra a importância de aproximar os empreendedores das dores e desafios do setor de energia, para que eles possam enxergar as oportunidades existentes.

“Por que temos tantos unicórnios em setores como o financeiro? Porque o empreendedor consegue perceber muito claramente as dores desse mercado. Quando fazemos o paralelo com o setor de energia, percebemos que há uma possibilidade real de surgirem unicórnios no curto prazo. Mas isso ainda não acontece, em parte, por dois motivos.”

Luiz Mandarinó

Primeiro, porque o setor de energia é tradicional, muito regulado e apresenta barreiras para que as startups consigam testar e validar suas soluções dentro de grandes empresas. A startup não é um fornecedor tradicional, não tem um produto final pronto na prateleira. O produto vai sendo desenvolvido, ajustado e moldado conforme a demanda do mercado.

Por isso, a conexão entre quem tem a dor e quem oferece a solução é essencial para esse ambiente prosperar.

Segundo, porque nem todas as soluções desse setor são puramente digitais. Muitas exigem desenvolvimento de equipamentos, plantas industriais ou infraestrutura física. No setor de energia, é preciso observar esses dois lados: a necessidade de escalar e, ao mesmo tempo, superar a dificuldade que parte da indústria ainda tem em consumir essas soluções de forma massiva.



Mesmo que não existam unicórnios hoje no setor de energia, há espaço para grandes empresas que podem faturar R\$ 100 milhões, R\$ 150 milhões, R\$ 300 milhões, classificadas como de médio a grande porte e que geram muitos empregos.

Pensando nisso, quais são as dores específicas do setor de energia em que as startups estão conseguindo resolver de forma mais eficiente?

Hoje diria que as startups que estão conseguindo avançar são aquelas que conseguem resolver as dores mais visíveis, o que eu costumo chamar de “dores da ponta do iceberg”, que toda a indústria de energia tem.

A primeira é segurança industrial. Soluções que ajudam a reduzir riscos e aumentar a segurança nas operações são extremamente valorizadas.

Já existem startups que desenvolvem tecnologias para identificar se uma pessoa está em uma área de risco ou exposta a uma situação inadequada. Também há soluções que permitem simular procedimentos sem a necessidade de ir a campo.

A segunda frente está relacionada à gestão e análise de dados. A indústria de energia gera um volume gigantesco de dados. Seja na análise geológica, na definição de pontos de perfuração ou no monitoramento de operações. Muitas startups estão se destacando justamente por desenvolverem soluções capazes de tratar e interpretar esses dados de maneira eficiente.

Por fim, a terceira frente é a aplicação de inteligência artificial. A indústria de energia tem se beneficiado de tecnologias que permitem treinar modelos com imagens, fotos e vídeos. Isso possibilita decisões automatizadas baseadas no reconhecimento de padrões visuais. É possível identificar se há necessidade de interromper o funcionamento de um equipamento, realizar uma manutenção, fazer uma pintura preventiva ou até identificar vazamentos, como uma mancha de óleo.

Com base nos exemplos de modelos de negócio, transformar conhecimento científico em inovação ainda é um desafio?

Pelo nosso contato com o Energy Summit e pela relação com o MIT e outros modelos de universidades fora do Brasil percebemos que o driver de conexão entre indústria e universidade é fundamental. Sem essa conexão, não é possível desenvolver pesquisa aplicada.

Fora do Brasil, a pesquisa aplicada acontece de forma mais natural. Em parte, isso se deve à característica do modelo de ensino brasileiro, que boa parte é galgado nas universidades públicas.

“Hoje, os centros de excelência no Brasil, em sua maioria, são instituições federais ou estaduais. Existem algumas universidades privadas com atuação relevante, mas a maior parte do desenvolvimento, principalmente na área de energia, está concentrada nas públicas.”

Luiz Mandarinó

Com isso, o Brasil acaba tendo uma característica muito mais voltada para a produção científica do que para a inovação. As estatísticas mostram isso: o País costuma estar entre os 20 primeiros em produção científica no mundo, mas só aparece por volta da 50ª posição quando falamos de inovação.

Essa correlação não é direta. Produzir ciência não significa, necessariamente, gerar inovação. Costumo dizer que inovação é a invenção que você consegue vender. Só ter uma patente não gera riqueza. Ela protege o conhecimento, mas só se transforma em inovação quando vira um produto, uma solução, um modelo de negócio que alguém está disposto a pagar.

É um primeiro passo para mostrar ao aluno de graduação, mestrado, doutorado ou pós-doutorado que o conhecimento que ele está gerando pode se transformar em um negócio. Até pouco tempo atrás, esse estímulo não existia nas universidades brasileiras.

Na minha visão, esse é o principal ponto em que o Brasil ainda precisa avançar, principalmente no setor de energia, onde o gap é muito crítico.

Esse gap se estende para o empreendedorismo no setor de energia?

Hoje temos dois grandes problemas de empreendedorismo em energia no Brasil. O primeiro é a baixa densidade: existem poucas startups no setor. O segundo é a maturidade: as startups que existem ainda estão em fases muito iniciais da jornada empreendedora.

O grande desafio é equilibrar essas duas questões: como criar mecanismos que acelerem o surgimento de novas startups e, ao mesmo tempo, acelerar a maturidade, para que as empresas se tornem empresas robustas, prontas para o mercado.

Brinco que é como se fosse dar aquele “power-up” do Mario Bros para as startups: ajudá-las a crescer mais rápido e se fortalecerem em menos tempo.

Só para ter uma ideia, uma startup de energia leva, em média, um ano e meio para emitir sua primeira nota fiscal. Imagine a resiliência tanto do fundador quanto financeira (do investidor) para sustentar uma empresa por todo esse tempo sem gerar receita.

Isso acontece porque leva muito tempo para validar a solução, conseguir espaço dentro da indústria, fazer uma prova de conceito, passar pelos trâmites de contratação e se tornar um fornecedor tradicional de uma grande empresa.

Apesar disso, tivemos grandes avanços. Eu trabalhei por mais de 20 anos na indústria, há cinco anos migrei para o mercado de empreendedorismo em energia. De lá para cá, a evolução foi exponencial. O acesso melhorou, surgiram mais oportunidades, mas ainda há bastante espaço para avançar.

Ainda há uma baixa conversão das pesquisas em negócios. Costumo dizer que é como se estivéssemos construindo uma ponte, mas só terminamos um terço de cada lado.

“Hoje, o venture capital tradicional no Brasil tem dificuldade em apostar nesses estágios intermediários em startups de energia, que envolvem ativos físicos, desenvolvimento tecnológico mais complexo e ciclos de maturação mais longos.”

Luiz Mandarinó

Por isso, o investidor prefere setores como fintechs, healthtechs e edtechs, que têm modelos mais digitais, escaláveis e de retorno mais rápido.

O Brasil ainda carece do que chamamos de “capital paciente”, aquele disposto a esperar startups de base tecnológica amadurecerem, evoluírem e se transformarem, quem sabe, em futuros unicórnios do setor de energia.

Sinceramente, nós temos os melhores ingredientes: mercado, tecnologia, conhecimento, demanda, empreendedores capacitados e capital. O que falta é acertar a receita desse bolo.

Por fim, olhando para os próximos cinco a dez anos, que Brasil o sr. enxerga em termos de matriz energética? Quais são suas apostas para o futuro?

No Brasil, o problema é meio invertido em relação a outros países. No fim, temos tantas fontes potenciais para explorar que acabamos nos perdendo nas oportunidades.

Podemos ir para o biogás, para a energia solar, para nuclear, para eólica offshore, para hidrogênio, para renováveis de uma forma geral. Temos uma gama enorme de possibilidades.

O que vejo com enorme potencial é o biogás e o biometano, que são grandes vetores de descarbonização. Também temos as novas tecnologias. Na transição energética, temos duas

frentes: uma é capturar e fixar o carbono, evitando sua emissão; a outra é substituir diretamente os combustíveis fósseis por fontes renováveis.

Indústrias de alta emissão, como mineração, siderurgia, produção de aço e cimento, ainda dependem muito de combustíveis fósseis. E, talvez, o hidrogênio seja hoje o principal candidato para viabilizar a descarbonização dessas indústrias. Ele desponta como uma das maiores apostas globais para isso.

No transporte, a tendência para os próximos cinco anos é o uso crescente de combustíveis renováveis. Biometano, veículos convertidos para gás, sistemas híbridos capazes de operar com eletricidade, combustíveis fósseis ou gás de menor emissão. Para o Brasil, vejo que essas são as principais tecnologias estratégicas.

“No Brasil, apesar de toda nossa diversidade de fontes, ainda há espaço para desenvolver e aplicar mais a energia nuclear. Fora do Brasil, isso é ainda mais urgente, já que muitos países não possuem a diversidade de matriz que temos.”

Luiz Mandarinó

Correndo por fora, não sei se nos próximos cinco anos, porque sempre dizem que “é para daqui a cinco anos”, e depois jogam mais cinco, há um avanço impressionante na fusão nuclear. A fissão, que é a base da energia nuclear atual, já está consolidada, mas a fusão está acelerando, principalmente com grandes investimentos de países como Estados Unidos, China e França.

Se a fusão for dominada, pode revolucionar completamente o panorama energético mundial. É claro que ainda há desafios tecnológicos, mas o avanço recente foi expressivo. A inteligência artificial deve ser um componente crítico nesse processo, principalmente para desenvolver novos materiais e acelerar simulações. A própria computação quântica, combinada com a IA, tende a ser decisiva para resolver problemas complexos de estabilidade e viabilidade técnica da fusão nuclear.

O Summit Energy 2025 acontece entre os dias 24 e 26 de junho na Cidade das Artes, no Rio de Janeiro. Veja mais informações e adquira seu ingresso no site <https://energysummit.global/>.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/06/2025

‘ESTAMOS SUBSTITUINDO A MATRIZ OU SÓ ADICIONANDO FONTES RENOVÁVEIS?’, QUESTIONA CEO DA THYSSENKRUPP

Para Paulo Alvarenga, que comanda o grupo na América do Sul, apesar da consciência de que é preciso mudar as matrizes energéticas globais, a transição ainda é uma equação complexa de resolver

Por Eduardo Geraque



Entrevista com Paulo Alvarenga - CEO da ThyssenKrupp para a América do Sul

Único caminho para que o mundo não entre em colapso climático, a transição energética não é só uma questão ambiental — ela envolve muitas outras camadas. Além do clima, mexe com modelos econômicos, cadeias produtivas e geopolítica.

Diante de um cenário desafiador, o mundo precisa parar de

umentar as emissões de carbono — o que ainda não aconteceu. Também precisa substituir o que pode ser substituído, reduzir ao máximo onde ainda não dá para substituir e, por fim, capturar, armazenar ou reutilizar o carbono que ainda for emitido.

A avaliação é de Paulo Alvarenga, CEO da ThyssenKrupp para a América do Sul, que lembra que o setor produtivo vem perseguindo objetivos de descarbonização há anos. “Estamos dando o exemplo, liderando a descarbonização na indústria e oferecendo as nossas tecnologias para o mercado industrial também poder descarbonizar”, afirma.

O percurso, porém, não é fácil, como ele explica em entrevista para a série especial A Era do Clima, Rumo à COP-30. A conversa também pode ser assistida na íntegra, no vídeo acima.



ThyssenKrupp atua no Brasil em três frentes principais: automotiva, defesa e tecnologias para descarbonização Foto: ThyssenKrupp/Divulgação

O que torna a transição energética um desafio tão complexo?

A transição energética tem muitas camadas. Ela não é só uma questão ambiental, mas também envolve crescimento econômico, acesso à energia e impactos geopolíticos. Energia e desenvolvimento sempre caminharam juntos. Se olharmos a história, desde a Revolução Industrial, quem teve energia abundante, como carvão na Inglaterra e na Alemanha, ou gás de xisto nos EUA mais recentemente, impulsionou seu desenvolvimento econômico. Por isso, a transição não é simples: mexe com modelos econômicos, cadeias produtivas, geopolítica e, claro, o clima.

Nesse contexto global, quando olhamos o cenário mundial, o que está acontecendo? Estamos realmente substituindo a matriz energética ou só adicionando novas fontes renováveis?

Essa é uma pergunta muito pertinente e, de fato, complexa. Hoje, a ciência é inequívoca. Ela comprova com uma probabilidade de 99,99% que o carbono tem a ver com o aumento da temperatura. O que a gente vê é que o gás natural já é um combustível interessante para se falar de transição, porque ele, que também é uma fonte fóssil, emite menos do que o petróleo ou o carvão. Podemos dizer que, com o gás natural, já se começou a transição energética. Em uma possível escala virtual, e fazendo uma aproximação muito simples para um leigo entender, se você trocar uma fonte de carvão ou de petróleo pelo gás natural, a emissão de CO₂ será a metade. Mas o grande problema do carbono é o fator cumulativo.

A descarbonização da energia elétrica caminha melhor?

A eletricidade vem sendo descarbonizada com muito mais sucesso. Energias como eólica, solar, hídrica e até biomassa são caminhos viáveis e escaláveis. Mas apenas 20% da energia que consumimos no mundo é elétrica. Os outros 80% vêm de energia molecular, baseada na queima de combustíveis — transporte, indústria pesada, aviação, navegação. E aí, o desafio é enorme. É aí que surgem discussões sobre hidrogênio verde, combustíveis sintéticos e captura de carbono. A pandemia deu uma amostra do que seria parar a economia e os resultados chegam até a ser assustadores. Em 2019, o mundo emitiu 51 bilhões de toneladas de CO₂. A pandemia paralisou as cidades. A gente não tinha carro andando, não tinha navio nos mares, não tinha avião, estava todo mundo em casa. A economia parou, e o impacto de tudo isso na redução das emissões foi de apenas 5%. E nós precisamos, até 2050 ou algo próximo disso, zerar as emissões. Só que hoje, nós não estamos diminuindo as emissões, estamos aumentando. É muito complexo. É uma equação difícil.

E, olhando para 2050, o que o mundo precisa fazer?

Primeiro, parar de aumentar as emissões — e isso ainda não aconteceu, seguimos aumentando. Depois, inverter a curva. Isso se faz em três frentes principais: substituir o que pode ser substituído, como descarbonizar a indústria do aço, do cimento, dos fertilizantes — todos setores altamente



emissores. Em segundo lugar, reduzir ao máximo onde ainda não dá para substituir, tornando os processos mais eficientes. E, por fim, capturar, armazenar ou reutilizar o carbono que ainda for emitido. E aqui entram tecnologias como captura direta da atmosfera e reaproveitamento do CO₂ para fabricar combustíveis sintéticos, como metanol verde, que pode ser um substituto dos derivados de petróleo.

No caso específico de vocês, o que significa, na prática, a transição energética para a ThyssenKrupp hoje?

Aqui na América do Sul, especialmente no Brasil, atuamos em três frentes principais: automotiva, defesa e tecnologias para descarbonização. E é justamente essa última que está diretamente ligada à transição energética. Nosso compromisso é oferecer soluções que ajudem empresas a reduzirem suas emissões. Nossa divisão de siderurgia, que é uma das maiores emissoras por natureza do processo produtivo, tem um compromisso concreto de neutralizar completamente suas emissões até 2045. É um movimento que começa dentro de casa, com transformação profunda dos nossos processos industriais, e se estende para o mercado, oferecendo tecnologia e inovação para a transição dos nossos clientes.

Quais vias estão sendo usadas para a descarbonização da siderurgia?

Hoje, nossa planta siderúrgica na Alemanha funciona com quatro altos-fornos, que usam carvão — uma fonte essencialmente baseada em carbono — no processo de transformação do ferro-gusa. O grande desafio é substituir esse modelo. Estamos investindo 3 bilhões de euros para converter o primeiro desses altos-fornos para uma tecnologia que utiliza hidrogênio verde. Nesse novo processo, o hidrogênio — produzido a partir de fontes renováveis — substitui o carvão, e a reação química, que antes gerava CO₂, passa a gerar simplesmente vapor d'água. A meta é fazer essa transição completa até 2045, eliminando as emissões diretas da nossa siderurgia. Com isso, estamos fazendo o nosso papel. Estamos dando o exemplo, liderando a descarbonização na indústria e oferecendo as nossas tecnologias para o mercado industrial também poder descarbonizar.

Na sua visão, qual é o papel do Brasil nesse cenário de transição energética global e do desenvolvimento do hidrogênio verde?

O Brasil tem um grande potencial para usar esse hidrogênio verde, principalmente na produção de fertilizantes. Aqui mesmo, no âmbito nacional. Por um motivo muito óbvio e estratégico: 25% da economia nacional é baseada no agronegócio. E nós dependemos quase que na totalidade da importação de fertilizantes para poder cuidar desse setor. Então, tem uma dependência estratégica. O Brasil — e a guerra da Ucrânia mostrou isso — precisa ter uma produção própria de fertilizantes. E o Brasil pode até liderar, no mundo, a transição energética com a produção de hidrogênio verde para poder fazer amônia verde, que é o que é usado para os fertilizantes.

Vocês também atuam no setor automobilístico. Neste caso, como relacionar o biocombustível com a eletrificação das frotas?

No caso do Brasil, nós já temos o etanol. O etanol é um biocombustível espetacular. Não vejo uma lógica econômica em abrir mão de um biocombustível que é nosso, uma tecnologia nossa e madura, para eletrificar puramente. Não há ganho nisso. Mas uma solução híbrida com etanol e motor elétrico é uma das soluções que vai ter um espaço grande no mercado. Mas as outras nações que não têm o etanol vão ter que arrumar outro caminho. Esse é um ponto que gosto muito de discutir, porque, às vezes, existe muito uma discussão sempre motivada por interesses econômicos, de defender A ou B. E, para mim, vai ser um mosaico de soluções.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2025

PREÇO DO PETRÓLEO SOBE MAIS DE 2% APÓS ATAQUES DOS EUA AO IRÃ, MAS DEPOIS RECUA

Commodity chegou a subir mais de 2%, mas recuou cerca de 0,4%

Por Elaine Kurtenbach (AP) e Bernard Condon (AP)

Os mercados globais parecem ter aceitado com tranquilidade o ataque dos Estados Unidos contra alvos nucleares no Irã, enquanto os investidores observavam a reação do Irã nesta segunda-feira, 23.

O preço do petróleo inicialmente subiu mais de 2%, mas depois recuou, perdendo cerca de 0,4%. Os futuros de ações dos EUA subiram e os índices de referência de ações na Europa e na Ásia foram mistos.

A grande incógnita é o que o Irã fará, disseram os analistas, enquanto o ataque militar dos EUA a três instalações iranianas levantou questões urgentes sobre o que resta do programa nuclear de Teerã.

“Acredito que o que estamos pensando, ou o pensamento, é que será um conflito curto. O grande ataque dos norte-americanos será eficaz e, em seguida, voltaremos a fazer negócios como de costume e, nesse caso, não há necessidade de uma reação imediata e de pânico”, disse Neil Newman, diretor administrativo da empresa de investimentos Atris Advisory Japan.



Preço do petróleo chegou a subir mais de 2%, mas depois recuou cerca de 0,4%. Foto: Daniel Teixeira/AE

Em Londres, na Inglaterra, no início da manhã desta segunda-feira, o preço do petróleo bruto Brent, o padrão internacional, havia caído 0,4%, para US\$ 76,74 por barril. O petróleo bruto dos EUA também recuou, caindo 0,3%, para US\$ 73,59 o barril.

Os ataques de sábado aumentaram as apostas na guerra entre Israel e o Irã. O futuro do S&P 500 ganhou 0,2%, enquanto o do Dow Jones Industrial Average subiu 0,1%. Os rendimentos do Tesouro tiveram pouca alteração.

Na Europa, o DAX da Alemanha ficou quase inalterado em 23.347,90 e o CAC 40 em Paris, na França, também ficou estável em 7.588,54. O FTSE 100 de Londres subiu menos de 4 pontos, para 8.778,96.

Irã pode fechar Ormuz

O conflito teve início com um ataque israelense contra o Irã em 13 de junho, o que fez com que os preços do petróleo disparassem e abalasses outros mercados.

O Irã é um grande produtor de petróleo e está localizado no Estreito de Ormuz, por onde passa grande parte do petróleo bruto do mundo. O fechamento da hidrovia seria tecnicamente difícil, mas o país poderia interromper gravemente o trânsito por ela, fazendo com que as taxas de seguro disparassem e deixando os transportadores nervosos para se movimentarem sem a escolta da Marinha dos EUA.

“A situação continua altamente fluida, e muito depende de Teerã optar por uma reação contida ou por um curso de ação mais agressivo”, disse Kristian Kerr, chefe de estratégia macro da corretora LPL Financial em Charlotte, na Carolina do Norte (EUA), em um comentário.

O Irã pode estar relutante em fechar a hidrovia porque usa o estreito para transportar seu próprio petróleo bruto, principalmente para a China, e o petróleo é uma importante fonte de receita para o regime.



Em entrevista à Fox News no domingo, 22, o secretário de Estado dos EUA, Marco Rubio, disse que interromper o tráfego pelo estreito seria um “suicídio econômico” e provocaria uma resposta dos EUA.

“Eu incentivaria o governo chinês, em Pequim, a entrar em contato com eles sobre isso, porque eles dependem muito do Estreito de Ormuz para obter seu petróleo”, disse Rubio.

Tom Kloza, analista-chefe de mercado da consultoria Turner Mason & Co, disse que espera que os líderes iranianos se abstenham de tomar medidas drásticas e que os futuros do petróleo recuem depois que os temores iniciais passarem.

Interromper o transporte marítimo seria “uma possibilidade de terra arrasada, uma ação do tipo quando [William Tecumseh] Sherman queimou Atlanta [durante a Guerra Civil Americana]”, disse Kloza.

Em um relatório, Ed Yardeni, um analista de longa data, concordou que os líderes de Teerã provavelmente se conteriam.

“Eles não são loucos”, escreveu ele em uma nota aos investidores no domingo. “O preço do petróleo deve cair e os mercados de ações de todo o mundo devem subir.” Outros especialistas não tinham tanta certeza.

Andy Lipow, um analista da cidade de Houston (EUA) que cobre os mercados de petróleo há 45 anos, disse que os países nem sempre são atores racionais e que não ficaria surpreso se Teerã reagisse por motivos políticos ou emocionais.

“Se o Estreito de Ormuz fosse completamente fechado, os preços do petróleo subiriam para US\$ 120 a US\$ 130 por barril”, disse Lipow. Isso se traduziria em cerca de US\$ 4,50 por galão na bomba e prejudicaria os consumidores de outras formas, disse ele.

“Isso significaria preços mais altos para todos os produtos transportados por caminhão, e seria mais difícil para o Federal Reserve [o banco central americano] reduzir as taxas de juros.”

Grande parte do Leste Asiático depende do petróleo importado pelo Estreito de Ormuz. O Taiex, de Taiwan, caiu 1,4%, enquanto o Kospi, da Coreia do Sul, inicialmente perdeu 1%, mas depois recuperou parte do terreno perdido, caindo 0,2%, para 3.014,17.

Em Tóquio, no Japão, o Nikkei 225 caiu 0,1%, para 38.354,09, com os ganhos das empreiteiras de defesa, empresas petrolíferas e mineradoras ajudando a compensar as perdas gerais.

“O ataque dos EUA ao Irã certamente é muito bom para equipamentos de defesa”, disse Neil Newman, da Atris Advisory Japan, observando que tanto o Japão quanto a Coreia do Sul têm centros de fabricação militar consideráveis.

O S&P/ASX da Austrália caiu 0,4%, para 8.475,90. O Hang Seng, de Hong Kong, recuperou o terreno perdido, subindo 0,7%, para 23.689,13, enquanto os mercados da China continental avançaram com ganhos para as empresas de energia. O índice Shanghai Composite subiu 0,7%, para 3.381,58.

Nas negociações de moedas, o dólar dos EUA subiu de 146,66 ienes para 147,49 ienes japoneses. O euro subiu de US\$ 1,1473 para US\$ 1,1490.

Este conteúdo foi traduzido com o auxílio de ferramentas de Inteligência Artificial e revisado por nossa equipe editorial. Saiba mais em nossa Política de IA.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2025

PETRÓLEO TENDE A SUBIR COM GUERRA, E MITIGAÇÕES DA PETROBRAS SÃO BEM-VINDAS, DIZ DURIGAN

Para o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, risco de inflação 'não é de agora' e não deve haver um aumento fora de controle dos preços no Brasil

Por Giordanna Neves (Broadcast)

BRASÍLIA - O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, afirmou nesta segunda-feira, 23, que os preços do petróleo tendem a subir após os desdobramentos do ataque dos Estados Unidos a instalações nucleares no Irã, ocorrido no fim de semana. Segundo ele, diante desse cenário, medidas de mitigação como a política de preços da Petrobras são bem-vindas.

“O preço do petróleo tende a subir, apesar de a gente já ter visto nos últimos dias, nas últimas semanas, alguma compra de petróleo que pode amortecer a subida do petróleo nesta semana. Mas nós vamos acompanhar de perto. Acho que algumas mitigações, como a política de preços da Petrobras, são bem-vindas neste momento”, afirmou em entrevista à rádio CBN.

Além do preço do petróleo, Durigan disse que será importante acompanhar como os episódios no cenário internacional vão influenciar na corrida pelo dólar e, conseqüentemente, impactar moedas de países emergentes.



Segundo Durigan, equipe econômica está acompanhando de perto os desdobramentos da guerra Foto: Washington Costa/MF

“Há um movimento que busca a segurança no mercado, então moedas de países em desenvolvimento, como a nossa, mesmo ativos variáveis, como ativos de Bolsa, podem acabar sendo rejeitados ou vendidos neste momento em benefício de moedas fortes como o dólar”, avaliou.

O secretário reconheceu que é importante considerar o risco da guerra sobre o cenário inflacionário no Brasil, mas reforçou que não deve haver um aumento fora de controle.

“A gente vem olhando para o risco de inflação não é de agora. A gente tem seca prolongada no Brasil. No ano de 2024, a gente teve uma desvalorização do real de 24%. E, nem por isso, a inflação saiu do controle. Ela teve um aumento preocupante que a gente está acompanhando de perto”, disse.

“Tanto que eu estou dizendo que agora está caindo no período agregado de 12 meses. Com toda essa instabilidade e volatilidade global, impactando o preço dos alimentos, o custo logístico das cadeias. Então acho que, mesmo com tudo isso, a gente tem mostrado bastante resiliência no Brasil”, emendou.

Durigan reiterou que a equipe econômica está acompanhando de perto os desdobramentos da guerra e observou que, neste momento de queda na popularidade do presidente norte-americano, Donald Trump, chama atenção o fato de a intervenção dos Estados Unidos ter sido a resposta escolhida, mesmo sem respaldo do Congresso americano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/06/2025

É PRECISO SERIEDADE NO DEBATE SOBRE AJUSTE FISCAL

Revisão dos programas de transferência de renda e nova reforma da Previdência são temas sensíveis politicamente. Mas sem endereçar essas questões, não se está falando sério sobre cortes de gastos

Por Claudio Adilson Gonzalez

No período de 2008 a 2024 tivemos as seguintes evoluções das despesas primárias, como proporção do PIB: pessoal (ativos e inativos) caiu de 4,3% para 3,1%; transferências sociais (Bolsa Família, abono salarial, seguro-desemprego e o BPC) subiram de 1,1% para 3,3%; Previdência Social subiu de 6,4% para 7,9%; já demais despesas obrigatórias subiram pouco, de 2,5% para 2,8%; e, finalmente, as despesas discricionárias, nas quais se concentram todos os investimentos públicos, caíram de 2,4% para 1,6%.

Os números deixam claro que qualquer ajuste na despesa da União precisa reduzir, ou no mínimo conter, o crescimento, como proporção do PIB, das transferências sociais e dos benefícios previdenciários, que juntos responderam por 3,7% do PIB do aumento dos gastos primários nos últimos 16 anos. Em 2008, o governo federal gerou superávit primário de 2,3% do PIB; em 2024, registrou déficit de 0,4% do PIB.

Revisão dos programas de transferência de renda e nova reforma da Previdência são temas sensíveis politicamente. Mas sem endereçar essas questões, principalmente a Previdência Social, cujo buraco tende a crescer com o envelhecimento da população, não se está falando sério sobre cortes de gastos.



Revisão dos programas de transferência de renda e nova reforma da Previdência são temas sensíveis politicamente Foto: Marcello Casal/Agência Brasil

A tão decantada reforma administrativa, que é necessária para a maior eficiência dos serviços públicos, tem pouco poder de redução de gastos, algo da ordem de R\$ 1 bilhão a R\$ 3 bilhões por ano. Observe-se que a despesa com pessoal, como proporção do PIB, vem caindo ao longo do tempo.

As desvinculações dos gastos em saúde e educação das receitas e do piso da previdência ao salário mínimo são medidas corretas, mas não são as balas de prata que resolverão o buraco fiscal.

Outro discurso genérico, de fácil aceitação, é de que a carga tributária brasileira é uma das mais altas do mundo, e que o ajuste fiscal deve concentrar-se apenas na redução de gastos. Os números já citados aqui mostram que isso é quase impossível.

A carga tributária, como proporção do PIB, é alta porque o Brasil optou por um sistema de saúde gratuito e universal, educação pública gratuita desde o ensino fundamental ao superior e arrojados, embora nem sempre eficientes, programas de transferência de renda. Como não há almoço grátis, isso tem de ser financiado por tributos e/ou por aumento da dívida pública.

Há também uma tendência de perda de receita, que precisa ser revertida. No período 2005 a 2010, a arrecadação líquida federal foi, em média, de 19,0% do PIB; em 2024, arrecadou-se 18,4%, a despeito do crescimento contínuo dos gastos obrigatórios.

A forte resistência do Congresso Nacional a qualquer retirada de indefensáveis privilégios tributários deixa claro que o ajuste fiscal vai muito além do desejo de quem estiver ocupando a cadeira de presidente da República, qualquer que seja sua orientação ideológica.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/06/2025

AMEAÇA À OFERTA DE PETRÓLEO REFORÇA NECESSIDADE DE BRASIL AMPLIAR RESERVAS, DIZ GERENTE DA FIRJAN

Karine Fragoso afirma que encarecimento da commodity no mercado internacional deve elevar custos de produção, reforçar o aumento de preços dos derivados e se espalhar por outras indústrias
Por Juliana Garçon

RIO DE JANEIRO - O possível encarecimento do petróleo no mercado internacional, com o agravamento do conflito no Oriente Médio após ataque dos Estados Unidos a três instalações nucleares no Irã, deve elevar os custos de produção, reforçando o aumento de preços dos derivados e se espalhando por outras indústrias, disse há pouco Karine Fragoso, gerente geral de Petróleo, Gás, Energias e Naval da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan).

“Estamos preocupados pelo preço do petróleo e, também, pelos impactos que o fechamento do Estreito de Ormuz pode ter em outras cadeias de produção”, comentou, em relação ao possível fechamento, pelo Irã, de uma rota relevante do fornecimento da commodity.



Ataque dos EUA às bases nucleares do Irã pode encarecer petróleo no mercado internacional. Foto: Fabio Motta

“Como importadores de equipamentos, nós podemos ser atingidos pela alta de preços, que pode resultar da redução da oferta de energia.”

A executiva avalia que o mercado de energia já vive uma fase de preços altos globalmente, com a busca por matrizes mais limpas. Neste ambiente, a redução da oferta e com manutenção da demanda inevitavelmente

levaria a custos mais elevados.

“Isso joga luz sobre quão importante é a recomposição das nossas reservas. Hoje, temos menos de 13 anos, o que nos acrescenta riscos desnecessários e nos coloca numa posição de desvantagem frente a outras economias”, comentou, defendendo a exploração das cinco bacias da Margem Equatorial e da Bacia de Pelotas e lembrando que dez anos atrás o Brasil tinha 23 anos de reservas provadas.

Além disso, afirmou Fragoso, é preciso aumentar a capacidade de refino para o óleo produzido no Brasil, adequando o parque industrial, que remonta à década de 80, e avançar em uma regulamentação que incentive o aumento de produção em campos maduros, como os da Bacia de Campos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 23/06/2025

MAIORIA DA POPULAÇÃO É A FAVOR DA REELEIÇÃO DE PRESIDENTES, GOVERNADORES E PREFEITOS, DIZ PESQUISA

Proposta de acabar com a reeleição e estabelecer mandatos únicos de cinco anos tramita no Senado
Por Maria Magnabosco

A maioria da população brasileira (57%) é a favor de permitir que presidentes, governadores e prefeitos tenham direito à reeleição, enquanto 41% são contrários. Os dados são da pesquisa Datafolha divulgada neste sábado, 21. Outros 2% não sabem responder.

A pesquisa mediu a opinião dos brasileiro em relação à proposta de reforma política que tramita no Senado com o objetivo de acabar com a reeleição para presidente da República, governadores e prefeitos e definir mandatos de cinco anos para os chefes do Executivo.

Apesar da maioria dos entrevistados não apoiar o fim da reeleição, a pesquisa indicou que 59% dos brasileiros são a favor da ampliação de todos os mandatos eletivos de quatro para cinco anos, como prevê o projeto. Nesse caso, 37% foram contrários ao aumento de mandato.



Com a aprovação na CCJ, a proposta segue para uma comissão especial antes de seguir para votação em plenário. Depois, ainda precisa passar pela Câmara, já que a PEC teve início no Senado. Foto: Jonas Pereira/Agência Senado

A última vez que o Datafolha divulgou um levantamento sobre a possibilidade de reeleição foi em junho de 2015, quando o cenário era inverso: 67% eram contra permitir que o presidente tentasse um novo mandato, e 30%, a favor – números semelhantes aos registrados nas esferas estadual e municipal. Nesta época, o Brasil

vivia a crise política ocasionada pela Operação Lava Jato, que contribuiu para o impeachment de Dilma Rousseff (PT).

Proposta de acabar com a reeleição está em tramitação

Em maio deste ano, a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou uma proposta de emenda à Constituição (PEC) que acaba com a reeleição para presidente da República, governadores e prefeitos. Além disso, a PEC estabelece mandatos de cinco anos para os cargos eletivos e determina uma eleição estadual, municipal e federal única. O texto mantém a possibilidade de reeleição para cargos do Legislativo.

O relatório da proposta é do senador Marcelo Castro (MDB-PI), com alterações sugeridas por Carlos Portinho (PL-RJ) e Eduardo Girão (Novo-CE).

Segundo o autor da PEC, senador Jorge Kajuru (Podemos-GO), a medida deve gerar economia de recursos públicos e mais previsibilidade. A intenção é garantir que candidatos a cargos do Poder Executivo tenham “uma maior oportunidade de competir em condições mais igualitárias, sem a vantagem dos atuais ocupantes do cargo”.

Com a aprovação na CCJ, a proposta segue para uma comissão especial antes de seguir para votação em plenário. Depois, ainda precisa passar pela Câmara, já que a PEC teve início no Senado.

Caso aprovada nas duas Casas, a PEC prevê que os atuais membros do Executivo concluam seus mandatos e, se estiverem no primeiro mandato, possam se candidatar à reeleição uma última vez. A mudança pode exigir ajustes nos calendários e processos eleitorais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 23/06/2025

Medida ocorre diante da ameaça representada pela Rússia após a invasão da Ucrânia
Por Valor — São Paulo



Sede da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) em Bruxelas, Bélgica — Foto: Divulgação

Os países-membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), a aliança militar ocidental, concordaram em elevar para 5% do Produto Interno Bruto (PIB) em defesa, um movimento que ocorre diante da ameaça representada pela Rússia após a invasão da Ucrânia.

O anúncio foi feito nesta segunda-feira pelo secretário-geral da Otan, Mark Rutte, que informou que os países aliados também investirão em mais de mil tanques e veículos blindados, como forma de ampliar a capacidade de resposta da aliança a eventuais ameaças.

"Este é um salto quântico ambicioso, histórico e fundamental para garantir nosso futuro", disse Rutte em Haia, onde os líderes da Otan se reunirão para uma cúpula de dois dias que começa na quarta-feira.

Os europeus acreditam que a guerra da Rússia na Ucrânia representa uma ameaça existencial para todo o continente. Moscou tem sido responsabilizada por um crescente número de incidentes de sabotagem, ataques cibernéticos e bloqueios de GPS. Os planos da aliança para se defender do Kremlin exigem investimentos de pelo menos 3% do PIB, segundo especialistas da Otan.

"Deixe-me dar alguns exemplos no que investiremos. Um aumento de cinco vezes na capacidade de defesa aérea, porque vemos o terror mortal da Rússia nos céus da Ucrânia todos os dias e precisamos ser capazes de nos defender desses ataques", acrescentou o secretário-geral.

Apesar do anúncio de Rutte, alguns dos países europeus que integram a Otan não devem cumprir a nova meta - ou ao menos devem demorar a elevar seus gastos em defesa a 5% do PIB. É o caso da Espanha, que disse ter negociado para ser excluída do acordo, enquanto o presidente dos EUA, Donald Trump, afirmou que a cifra não deve ser aplicada pelos americanos, que, segundo ele, sustentaram a Europa durante muitos anos.

Ao anunciar a decisão, o primeiro-ministro da Espanha, Pedro Sánchez, afirmou que o compromisso de gastos na declaração final da cúpula da Otan não incluirá uma referência a "todos os aliados". Isso levanta dúvidas se outros países, como Bélgica, Canadá, França e Itália, com dificuldades em aumentar as despesas em defesa, seguirão o mesmo caminho.

Rutte reconheceu que, para alguns países, atingir a meta de 5% será um "longo caminho". Inicialmente, a proposta previa que todos deveriam elevar os gastos aos níveis acordados até 2032, mas parece haver consenso para estender o prazo final até 2035. Uma revisão do progresso de cada país deve ocorrer no início de 2029.

A meta será composta de duas partes. Os aliados concordaram em aumentar os gastos exclusivamente com defesa para 3,5% do PIB - apenas 22 dos 32 países-membros da Otan cumprem o atual compromisso, de 2% do PIB. Os recursos destinados à Ucrânia entram nesta conta.

Os outros 1,5% incluem melhoras em estradas, pontes, portos e aeródromos para permitir que as forças armadas sejam mobilizadas com mais eficiência. Também será autorizado incluir verbas para implementar medidas que visam combater ataques cibernéticos e híbridos, preparando as sociedades para conflitos futuros.

TJSP: EMPRESA COBRADA POR ARMAZENAGEM DE CARGA SEM AUTORIZAÇÃO NÃO SERÁ RESTITUÍDA

Custos são inerentes à atividade comercial, segundo o juiz

Por Valor — São Paulo



Fachada do TJSP — Foto: Paulo Santana/TJSP

O Núcleo Especializado de Justiça 4.0 – Direito Marítimo do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) negou o pedido de uma importadora de restituição dos valores pagos pelo armazenamento de carga no Porto de Santos. Segundo os autos do processo, a empresa importou carga de mais de 2 toneladas de pó à base de níquel, armazenada sem contratação ou autorização prévia.

Cabe recurso. Pelo serviço, foram feitas duas cobranças, de R\$ 138 mil e R\$ 467 mil, referentes ao período de guarda da carga no terminal.

Na sentença, o juiz Frederico dos Santos Messias apontou que a alegação de desconhecimento ou de ausência de contratação direta pela autora não afasta sua responsabilidade. Isso porque a escolha do terminal e os custos a ela inerentes são componentes intrínsecos e previsíveis da cadeia logística de importação.

“Espera-se do importador que, por sua expertise no ramo, esteja ciente dos trâmites portuários e da necessidade de contratação de empresas responsáveis pelo armazenamento e movimentação de contêineres, aguardando os procedimentos necessários para o desembaraço aduaneiro”, escreveu o magistrado (Processo nº 1007848-13.2025.8.26.0562).

O juiz também ressaltou que a retenção da carga foi legítima como forma de garantir o pagamento, não havendo abuso, coação ou infração à boa-fé objetiva. “A alegação da autora de que os dias de armazenagem se estenderam por ‘culpa exclusiva da requerida’ que se recusou a liberar a carga não se sustenta, pois a recusa estava atrelada ao pagamento dos valores já devidos pela guarda da mercadoria durante o tempo em que ela permaneceu no terminal, tempo esse que se prolongava em virtude da falta de liberação por parte da autora”, reforçou (com informações do TJSP).

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2025

FIRJAN CELEBRA AVANÇO 'SIGNIFICATIVO' COM REFORMA TRIBUTÁRIA, MAS PEDE OUTRAS REFORMAS ESTRUTURANTES

Presidente da entidade, Luiz César Caetano disse que sem essas reformas, a "competitividade estará cada vez mais comprometida e estaremos perpetuando má qualidade da prestação de serviços em segurança, saúde e educação”

Por Lucianne Carneiro e Paula Martini, Valor — Rio

O presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), Luiz César Caetano, celebrou nesta segunda-feira (23) “o avanço significativo” trazido pela reforma tributária para a economia brasileira e os investimentos no país, mas destacou a necessidade de outras reformas estruturantes, como a administrativa.

“As novas normas representam significativo avanço no recolhimento de tributos. [...] A reforma tributária dá transparência, neutralidade e isonomia aos diversos setores da economia. O IBS

[Imposto sobre Bens e Serviços] torna-se antídoto para a famigerada guerra fiscal que por anos a fio orientou decisões de investimento no país”, afirmou ele.



Presidente da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), Luiz Césio Caetano — Foto: Divulgação/Firjan

Em sua participação no evento “Desafios da reforma tributária: como se preparar para as novas regras”, na sede da Firjan e com realização da Editora Globo, Caetano defendeu que se dê prioridade à segurança pública e jurídica no país, para aumentar a capacidade de atração de investimentos.

Além disso, citou a importância de uma reforma administrativa. Com elevado comprometimento do orçamento público em despesas com pessoal, notou ele, há “má alocação de recursos e penalização dos investimentos”.

“Sem reformas estruturantes, a competitividade estará cada vez mais comprometida e estaremos perpetuando má qualidade da prestação de serviços em segurança, saúde e educação”, disse.

Na sua avaliação, o Rio de Janeiro tende a ganhar com a atual reforma tributária, como segundo maior Estado consumidor do país.

“O Rio de Janeiro tem condições de se beneficiar com a nova reforma tributária. É o segundo maior Estado consumidor, dispõe de uma das maiores redes de ensino técnico do país... Mas precisamos melhorar nossa infraestrutura de portos, avançar em reformas”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2025

RELATOR NO CADE DÁ 10 DIAS PARA QUEIROZ SE MANIFESTAR SOBRE CASO ULTRAGAZ/SUPERGASBRÁS ENERGIA

Instância vai analisar possíveis correções a serem impostas à parceria, para evitar riscos concorrenciais na construção e operação de terminal no Porto de Pecém (CE)

Por Beatriz Olivon e Guilherme Pimenta, Valor — Brasília



Porto de Pecém — Foto: Jarbas Oliveira/Valor

O Tribunal do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) vai analisar se a Queiroz Participações deve se manifestar sobre possíveis correções a serem impostas à parceria entre a Ultragaz e a Supergasbrás Energia, para evitar riscos concorrenciais (remédios comportamentais) na construção e operação de terminal no Porto de Pecém (CE). O relator do caso no conselho, Gustavo Augusto, concedeu prazo de 10 dias para a Queiroz, que se inscreveu como terceira interessada na ação, mas

condicionou à análise pelo Tribunal.

O despacho foi publicado nesta segunda-feira (23), no Diário Oficial. O relator também pediu mais 90 dias para análise da operação.

No despacho, o relator afirmou que concedeu o prazo considerando a existência de contrato de exclusividade para a operação de infraestrutura, além da possibilidade de imposição de remédios para a mitigação de problemas concorrenciais decorrentes da relação de exclusividade.

Ainda segundo o relator, a manifestação da concorrente deverá adotar como premissa a aprovação da operação e a eventual necessidade de imposição de restrições. A manifestação também deverá considerar o cenário de encerramento das operações de GLP no terminal de Mucuripe (CE).

O relator indica ainda que a terceira deverá abordar os seguintes pontos na sua manifestação, entre outros: necessidade de movimentação de GLP pelos tomadores de serviço do terminal, com indicação de volumes e necessidades técnicas, cláusula “take or pay” (contratos de volume mínimo), sugestões e considerações para garantia e monitoramento do acesso não discriminatório e parâmetros e requisitos de transparência.

A análise da operação estava na pauta da última sessão do tribunal, mas foi retirada para análise de adequação dos remédios (ajustes necessários para aprovação) que foram apresentados pelas empresas, segundo o Valor apurou. Estariam sendo discutidas medidas para mitigar a possibilidade de fechamento de mercado e garantir a entrada de GLP dos concorrentes no Estado do Ceará, tendo em vista a exclusividade do terminal de Pecém, associada ao fechamento do terminal de Mucuripe. Na sessão de hoje, o relator pediu a retirada para “diligências”.

A área técnica do Cade havia aprovado a operação em abril, considerando que há efetiva rivalidade entre as empresas, sem incentivos ao fechamento de mercado, mas o caso chegou para análise por parte do Tribunal.

Com a operação, está prevista a construção de uma estrutura com capacidade de armazenamento de 62 mil toneladas, com conclusão prevista para 2028. O investimento previsto é de R\$ 1,2 bilhão, dividido igualmente entre a Ultragas e a Supergasbrás Energia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2025

LEILÕES DE INFRAESTRUTURA VIVEM ONDA DE QUESTIONAMENTOS POR REGRAS DE CONCORRÊNCIA

Leilões de portos, esgoto, telefonia e ferrovias geram debate sobre concentração de mercado

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



No caso de Santos, a briga se acirrou após a Antaq decidir que nenhum operador de contêineres do porto pode disputar a primeira fase da licitação — Foto: Silvia Costanti/Valor

O mercado de infraestrutura vive uma onda de questionamentos sobre concentração de mercado e regras de concorrência em licitações, uma discussão que tem crescido, segundo empresas e advogados. Hoje a disputa mais acirrada gira em torno do leilão do Tecon Santos 10, megaterminal de contêineres no Porto de Santos (SP). Porém, projetos em outros setores, como Parcerias Público-Privadas (PPP) de esgoto, oferta de nova capacidade de rede em telefonia celular e concessões de ferrovias também têm gerado discussões.

No caso de Santos, a briga se acirrou nas últimas semanas, após a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) decidir que nenhum operador de contêineres do porto pode disputar a primeira fase da licitação, e só poderão entrar caso não houver interessados - cenário considerado remoto.



Os principais críticos da restrição são Maersk e MSC, que operam em sociedade o BTP (Brasil Terminal Portuário). Os dois grupos estão interessados no Tecon 10 que, segundo fontes, seria uma forma de desfazer a “joint venture” na BTP. Do outro lado, companhias interessadas em entrar em Santos defendem a limitação e estão dispostas a questionar o leilão caso os grupos sejam liberados.

Em saneamento, a questão concorrencial passou a gerar questionamento no ano passado, quando a Sanepar (Companhia de Saneamento do Paraná) fez o leilão de três PPPs de esgoto, e impediu, no edital, que um mesmo grupo levasse todos os contratos. A regra buscava impedir que a Aegea, que já tinha uma PPP no Paraná, dominasse o serviço no Estado. A empresa chegou a conseguir liminar no Supremo Tribunal Federal (STF) que barrou a licitação por quatro meses, mas a decisão foi revertida.

No leilão de duas PPPs do Espírito Santo, que deverá ser realizado nesta terça (17), a inclusão da mesma cláusula voltou a gerar questionamento da Aegea no âmbito administrativo. Fontes disseram que o grupo acabou decidindo não judicializar desta vez. A companhia entregou proposta, juntamente com Acciona e GS Inima.

Em telefonia, a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel) planeja realizar este ano o leilão da rede móvel de quarta geração (4G) na faixa de 700 megahertz (MHz). Será a terceira tentativa com barreiras ao acúmulo desproporcional de capacidade nas mãos dos grandes competidores: Vivo, Claro e TIM.

A rede de 700 MHz foi a leilão pela primeira vez em 2014. À época, toda a capacidade foi dividida em quatro lotes e somente a Oi não fez a aquisição. O quarto lote voltou a ser ofertado no leilão da quinta geração (5G) em 2021, quando as três operadoras já contempladas foram impedidas de entrar na primeira rodada de negociação.

Em 2021, a disputa foi vencida pela Winity Telecom, do Pátria. Dois anos depois, porém, a empresa se viu obrigada a devolver a rede ao perder o interesse no negócio. Isso ocorreu porque a Anatel impôs obrigações pesadas, sob o aspecto concorrencial, pelo fato da estreante ter fechado acordo comercial para ceder parte da capacidade à Vivo - uma das três impedidas de participar no leilão.

“Vamos colocar disponível novamente para o mercado. Não está definido qual o modelo da disputa. Mas, na fase de consulta pública, já foi apresentada uma proposta de manter o espírito do leilão anterior”, disse o presidente da Anatel, Carlos Baigorri, ao Valor.

Vamos colocar disponível novamente para o mercado. Não está definido qual o modelo da disputa. Mas, na fase de consulta pública, já foi apresentada uma proposta de manter o espírito do leilão anterior”, disse o presidente da Anatel, Carlos Baigorri, ao Valor.

Em ferrovias, a discussão também deverá voltar à agenda. Segundo fontes, a VLI já apresentou questionamentos ao governo sobre possível vantagem da Rumo em leilão envolvendo a Fico (Ferrovia de Integração Centro-Oeste), que se conecta à Ferrovia Norte-Sul em trecho operado pela empresa da Cosan. Outro grupo que assumir o trecho terá que pagar direito de passagem à operadora.

“Na consulta pública, já foi apresentada a proposta de manter o espírito do leilão anterior”

— Carlos Baigorri

A avaliação do grupo, dizem fontes, é que a malha ferroviária está se voltando ao Sul por conta do predomínio da Rumo. Com isso, a VLI tem defendido que o leilão da Fico receba aporte maior do governo para viabilizar financeiramente o empreendimento a outros grupos. Ainda não há questionamento formal.



Sobre o tema, a VLI diz que “reforça a importância de um sistema logístico, a nível nacional, mais equilibrado e competitivo” e que “novos projetos estruturantes devem priorizar fluxos eficientes, promovendo um melhor balanceamento da malha nacional.”

Advogados que atuam no setor afirmam que há uma alta do controle de concorrência nos leilões. “Nos anos 1990, quando o Brasil iniciou o programa de desestatização, setores que não tinham agência reguladora tinham tendência de prever restrições à participação no edital. Quando as agências começaram a se proliferar, prevaleceu o controle ‘ex-post’ [posterior]”, diz Rafael Vanzella, sócio do Machado Meyer. “Agora parece estar voltando o modelo dos anos 1990. Mas é cedo para dizer se é uma tendência generalizada.”

Rodrigo Bertoccelli, sócio na Giamundo Neto Advogados, também observa aumento das discussões. “As políticas de ganhos de escala sempre convergiram para concentração. A novidade é que hoje vemos uma reação normativa ‘ex-ante’ [anterior], com cláusulas buscando diversificação competitiva”, afirma. Para ele, a análise prévia pelas agências é válida, mas a forma de cálculo para analisar o tema tende a gerar debate.

Outro especialista ouvido pelo Valor considera que a grande oferta de ativos de infraestrutura no país abre “grande oportunidade” para concentração em alguns grupos econômicos. Na sua avaliação, a tendência tem sido percebida por agentes do mercado que começam a considerar os riscos.

“No curto prazo, parece que sai barato a contratação dos empreendimentos sem olhar para a posição dos concorrentes no mercado, mas a médio e a longo prazo fica tudo mais caro por causa do alto nível de concentração”, diz. Ele afirma que os agentes públicos estão aprendendo a lidar com a aparente “dissonância cognitiva” que existe no argumento de defesa de mais concorrência no mercado com restrições à participação de grupos em licitações.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 23/06/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

LIQUIPAR INVESTE R\$ 589 MIL NA AMPLIAÇÃO NO PORTO DE PARANAGUÁ

Da Redação Portos e Logística 23/06/2025 - 17:00

O Terminal Liquipar, no Porto de Paranaguá (PR), vai abrigar nesta terça-feira (24) a solenidade oficial de entrega do termo de ampliação do Terminal PAR50. O investimento total da empresa deve alcançar R\$ 589 milhões, consolidando um novo marco para a logística do Paraná, com foco na movimentação de graneis líquidos.

De acordo com o CEO da Liquipar, Juliano Antunes, “a ampliação representa não só o fortalecimento da infraestrutura logística do Porto de Paranaguá, como gera impacto econômico significativo para o município e todo o estado.

Desde que assumiu a gestão do PAR50, em março de 2024, a Liquipar Operações Portuárias já aplicou cerca de R\$ 33,7 milhões na recuperação das instalações e no reforço da segurança operacional do terminal de inflamáveis (antiga Alcopar). Estão previstos ainda R\$ 25 milhões para modernização do terminal de químicos (antiga União-Vopak), além de R\$ 7 milhões já desembolsados em outorgas e tarifas fixas à autoridade portuária (APPA).

O projeto de ampliação do PAR50 inclui a construção de um novo píer, dragagem, ampliação dos tanques e outras melhorias que elevarão a capacidade total do terminal a dois milhões de toneladas por ano.

Fase pré-operacional



O Terminal Liquipar está atualmente em fase pré-operacional, com foco em adequações técnicas, modernização de sistemas e reforço das condições de segurança. A expectativa é que as operações comerciais comecem ainda em junho de 2025, com a liberação da Bacia 2 (antiga Alcopar), que possui capacidade de 38 mil m³ para armazenagem de líquidos inflamáveis e combustíveis.

Já a Bacia 1 (antiga União-Vopak), destinada a produtos não inflamáveis — como óleo de soja, sebo bovino, soda cáustica e fertilizantes líquidos — deve entrar em operação até outubro de 2025, com capacidade de 32 mil m³.

Impacto econômico para a região e o PR

“A expansão do Terminal Liquipar vai estimular a economia local, com previsão de geração de 500 empregos diretos e indiretos durante as obras e 50 postos de trabalho permanentes na operação. Também contribui para o aumento da arrecadação de impostos e fortalece a cadeia regional de fornecedores e serviços”, afirma o CEO Juliano Antunes. Ele também destaca que a ampliação consolida o Porto de Paranaguá como um dos principais hubs logísticos de graneis líquidos no Brasil.

Crescimento do mercado

O Porto de Paranaguá tem registrado crescimento acelerado na movimentação de graneis líquidos nos últimos anos. Entre 2019 e 2022 movimentação saltou de 6,9 milhões para 8,7 milhões. Em 2024, o porto movimentou 66,77 milhões de toneladas no total, com os graneis líquidos representando parcela significativa desse desempenho.

“Esse cenário reforça a importância estratégica da expansão do Terminal Liquipar, que estará preparado para atender à crescente demanda nacional por combustíveis, óleos vegetais e fertilizantes líquidos”, destaca Juliano Antunes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2025

ARTIGO - BAIXA TOTALMENTE IRREGULAR DO DRAWBACK INTERMEDIÁRIO: UM PROBLEMA E UMA SOLUÇÃO

Por Carolina Neves Almeida Opinião 23/06/2025 - 17:00

O regime aduaneiro especial do drawback suspensão é um incentivo às exportações que consiste na suspensão do Imposto de Importação (II), do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da contribuição ao PIS, COFINS, e do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) incidentes na aquisição de matérias-primas, tanto na importação, quanto no mercado interno brasileiro, utilizadas na industrialização de produto final a ser exportado. Em contrapartida, o beneficiário do regime assume o compromisso da exportação.

Para desonerar toda a cadeia exportadora, o drawback não se limita a beneficiar somente o exportador do produto final, podendo também ser aplicado aos fabricantes intermediários, empresas que adquirem insumos nacionais e importados para industrialização da matéria-prima ou produto intermediário a ser agregado ao produto destinado à exportação.

O desenho operacional do regime é um ciclo perfeito da desoneração da cadeia exportadora, mas quem opera o drawback na prática lida com problemas procedimentais, um deles — e talvez o mais comum — é o relacionado às baixas irregulares dos atos concessórios, principalmente aqueles habilitados na modalidade intermediária.

No art. 45 da Portaria SECEX 44/2020 estão descritas as hipóteses de irregularidade, mas, sem a pretensão de esgotar a infinidade de desdobramentos que este assunto tem na prática, hoje abordarei um dos problemas relacionados à baixa irregular do drawback intermediário e compartilho uma possível solução. Explico.

Para comprovar o compromisso de exportação no drawback intermediário, é necessário que o beneficiário: (i) cadastre a nota fiscal de venda do produto intermediário em seu ato concessório (AC); e que o exportador do produto final (drawback principal) (ii) informe o AC do fabricante intermediário (drawback intermediário) em sua Declaração Única de Exportação (DU-E).

O problema surge quando por falha do exportador não é informado na DU-E o AC do drawback intermediário, o que resulta no segundo grande problema: a baixa totalmente irregular do regime que, conseqüentemente, poderá ter como resultado a perda do direito de requerer novo regime por — supostamente — não comprovar a exportação.

Em tese, se os AC envolvidos estiverem dentro do prazo, a solução imediata é requerer à Receita Federal do Brasil a retificação da DU-E para incluir o AC intermediário. Este é o cenário perfeito de resolução do problema.

Contudo, se o AC com baixa totalmente irregular tiver superado o prazo de validade, surge o grande problema que estamos tratando. Uma vez sinalizada a irregularidade total no sistema drawback integrado e fechado o AC em razão da superação do prazo de vigência do regime, mesmo que se trate de uma mera formalidade (obrigação acessória), o Departamento de Operações de Comércio Exterior (DECEX) não viabiliza a reabertura para correção.

O problema pode ficar ainda maior, pois a baixa totalmente irregular de um regime especial de desoneração tributária — II, IPI, PIS, COFINS e AFRMM — certamente torna-se também uma contingência de passivo. Sem mencionar os possíveis desdobramentos/litígios contratuais entre o fabricante intermediário e exportados.

Diante da inflexibilidade para resolução administrativa, a solução é a via judicial, pois o eventual descumprimento de uma obrigação acessória não pode se sobrepor à verdade dos fatos, se houve a entrega do produto intermediário ao exportador e posterior exportação do produto final, houve a comprovação do compromisso de exportação, logo, o direito a baixa regular do regime.

Carolina Neves Almeida é advogada Aduaneirista no IW MELCHEDS Advogados. Especialista em Direito Tributário pela PUC/SP.

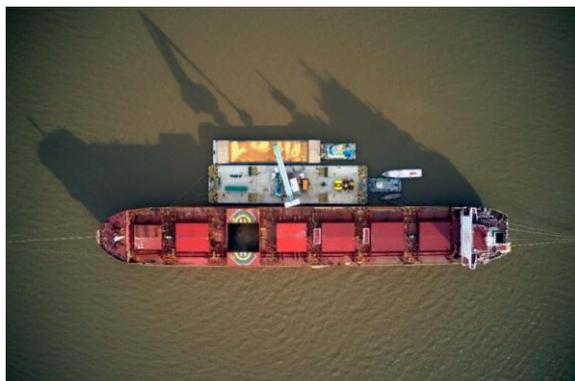
Especialista em Direito Marítimo pela Escola de Guerra Naval da Marinha do Brasil

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2025

ARTIGO - TRANSBORDO FLUTUANTE: INOVAÇÃO SUSTENTÁVEL NO ESCOAMENTO DE GRÃOS PELO ARCO NORTE

Da Redação Responsabilidade socioambiental 23/06/2025 - 17:00



PROJETO PARTICIPANTE DO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Na complexa malha logística brasileira, o Arco Norte vem ganhando relevância como uma alternativa estratégica para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste, impulsionado por sua posição geográfica favorável e pelo potencial logístico ainda em desenvolvimento. Nesse cenário, a Mega Logística, empresa genuinamente paraense, protagoniza uma transformação significativa ao implantar um modelo

inovador de operação portuária: o Sistema de Transbordo Flutuante (STF), atualmente em operação no Porto de Vila do Conde (PA). A solução rompe com os modelos convencionais de infraestrutura ao dispensar estruturas fixas, armazéns e grandes áreas de retroporto. Em seu lugar, utiliza uma

barcaça equipada com guindaste do tipo grab, com capacidade de 30 m³, que realiza a transferência direta de grãos entre barcaças fluviais e navios graneleiros amarrados a um sistema de boias, viabilizando a exportação diretamente sobre o leito do rio, de forma contínua, econômica e com baixo impacto ambiental.

Por ser o primeiro projeto com essas características no Brasil, um dos principais desafios foi a obtenção das licenças junto aos órgãos competentes. Foram necessários seis anos de estudos técnicos, consultas e processos de autorização até que o sistema fosse plenamente regularizado e pudesse operar de acordo com os parâmetros ambientais da região. Desde sua entrada em operação, em 2021, o STF da Mega Logística já movimentou mais de cinco milhões de toneladas de grãos, provenientes majoritariamente de áreas produtoras do Centro-Oeste. A estrutura é 100% flutuante, o que elimina a necessidade de obras permanentes e, conseqüentemente, evita qualquer tipo de desmatamento. Essa característica confere ao projeto um diferencial de excelência ambiental. Além disso, como a operação é feita exclusivamente por via aquaviária, há uma redução significativa no tráfego rodoviário, o que contribui para menores emissões de carbono, menos desgaste da infraestrutura terrestre e maior eficiência logística.

Do ponto de vista operacional, o modelo também se mostra altamente competitivo. Com um line-up independente e um sistema de carregamento otimizado, o STF proporciona redução de aproximadamente 80% nos custos com demurrage, agregando valor à cadeia logística de exportação. Trata-se de uma solução que combina flexibilidade operacional com alta performance em regiões portuárias saturadas.

A sustentabilidade do projeto, no entanto, vai além do aspecto ambiental. A Mega Logística estruturou a operação com forte presença de mão de obra local, especialmente de comunidades ribeirinhas, que já dominam a navegação fluvial da região. Ao todo, mais de 120 empregos diretos foram gerados, fortalecendo a economia local e promovendo inclusão produtiva. A valorização dos saberes tradicionais e a oferta de capacitação técnica contribuem para a permanência da população em seus territórios, integrando desenvolvimento logístico e responsabilidade social.

Com investimento inicial de R\$ 38 milhões — valor significativamente inferior ao necessário para projetos de terminais portuários convencionais —, o STF apresenta retorno operacional expressivo. Diante dos resultados, a Mega Logística projeta a expansão do modelo para outras localidades estratégicas, como Santarém (PA) e diversos Terminais de Uso Privado (TUPs) ao longo do corredor hidroviário amazônico. A operação integra-se ainda a uma malha logística multimodal: os grãos partem por caminhão das áreas produtivas até o Sistema de Tombamento Flutuante da Mega Logística em Porto Velho (RO), onde são tombados diretamente em barcaças e seguem por via fluvial até Vila do Conde, onde são transbordados para exportação. Essa configuração reduz a quilometragem rodoviária, amplia a vida útil das estradas e eleva os níveis de previsibilidade e segurança logística.



Embora tecnicamente simples, o modelo proposto amplia a visibilidade do Arco Norte como corredor de exportação competitivo, geograficamente estratégico, mas historicamente carente de investimentos robustos em infraestrutura portuária. Trata-se de uma revolução silenciosa, porém eficaz, que transformou os rios amazônicos em corredores logísticos sustentáveis e conectou, com inteligência e responsabilidade, a produção do interior brasileiro ao mercado global — tudo isso sem desmatar um único hectare.

Marina Teixeira é diretora de Marketing do Grupo Mega

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 23/06/2025

ARTIGO - STS 10 E O CORAJOSO DESPACHO DA ANTAQ
Por Valter Branco Opinião 23/06/2025 - 17:00



No dia 27 de maio de 2025, a ANTAQ publicou seu despacho conclusivo sobre a análise das contribuições recebidas, durante a consulta pública referente à licitação do novo terminal portuário de Santos, o STS-10, também chamado de SANTOS 10.

Trata-se de uma decisão corajosa, que reforça a independência e a transparência da agência reguladora, mesmo diante da forte pressão política e da evidente contrariedade de interesses poderosos. A ANTAQ demonstrou firmeza institucional em um tema sensível e de grande relevância para o setor portuário brasileiro.

Em síntese, a decisão prevê que, em um primeiro momento, o processo licitatório será aberto sem a participação dos operadores portuários atualmente em atividade no Porto de Santos. Caso a licitação resulte deserta, haverá uma segunda etapa, permitindo a participação desses operadores, desde que, antes da assinatura do contrato, realizem o desinvestimento dos ativos que hoje exploram no porto.

Essa segunda etapa dialoga com a contribuição que apresentamos durante a audiência pública. No entanto, entendemos que, apesar da fundamentação apresentada no despacho, a questão concorrencial ainda poderia ser aprimorada. No nosso entendimento, considerando que os operadores incumbentes seriam obrigados a negociar e transferir suas participações atuais antes da assinatura do contrato, não haveria, de fato, no momento do início da operação do novo terminal, concentração operacional que justificasse a exclusão inicial. Isso permitiria, portanto, eliminar a primeira fase e partir diretamente para a segunda.

Além disso, considerando os elevados valores dos ativos envolvidos, seria mais razoável postergar a data-limite para o desinvestimento para, no mínimo, seis meses antes do início efetivo das operações no novo terminal. Essa flexibilização traria maior segurança jurídica e operacional a todos os envolvidos.

Nossa proposta, portanto, caminha no sentido de permitir a ampla participação de todas as entidades interessadas, desde que, no caso de vitória de um operador já atuante em Santos, haja o desinvestimento efetivo antes do início da operação do novo Terminal.

A lógica concorrencial aplicada pela ANTAQ não é nova. Situação semelhante ocorreu em 2018, durante a aquisição da Hamburg Süd pela Maersk, quando, para evitar concentração excessiva no mercado de cabotagem, a Maersk precisou se desfazer da Mercosul Line. A analogia se aplica de forma direta ao caso atual.

É importante destacar que os três maiores armadores de contêineres do mundo (MSC, Maersk e CMA CGM) vêm ampliando significativamente sua presença na operação portuária brasileira. Aquisições recentes realizadas como a da Santos Brasil (terminais em Santos, Vila do Conde e Imbituba) e da Wilson Sons (terminais em Porto Alegre, Rio Grande e Salvador) devem elevar a participação desses grupos para cerca de 65% de toda a movimentação de contêineres no Brasil (com base nas estatísticas do ILOS para o ano de 2024).

Com a entrada em operação do novo terminal de Suape e os 3,5 milhões de TEUs adicionais previstos para o STS-10, esse percentual vai facilmente superar os 70% de toda a movimentação brasileira de contêineres, o que reforça a justificativa da ANTAQ para as medidas de controle concorrencial.

Outro fator de preocupação é a tramitação do Projeto de Lei nº 733/2025, que propõe estender a duração dos contratos de arrendamento portuário para até 70 anos. Tal medida tende a agravar ainda mais o cenário de concentração, ao encarecer o valor dos investimentos e, conseqüentemente, restringir a participação de operadores de menor porte. Do ponto de vista da defesa da concorrência



e da democratização do acesso à infraestrutura portuária, o prazo mais adequado seria de 25 anos, ao fim dos quais o contrato deveria ser encerrado e a área novamente submetida a processo licitatório. Para garantir previsibilidade e segurança jurídica, a preparação e os estudos para a nova licitação deveriam ser iniciados, no mínimo, três anos antes do término contratual.

Notar que nem estamos aqui considerando o já expressivo controle na operação de rebocadores dos três armadores, que mereceria uma análise específica em outro momento.

No campo da modelagem econômico-financeira do terminal STS 10 (ou SANTOS 10) elaborada pela Infra S/A, alguns parâmetros adotados chamam a atenção e merecem revisão. A impressão é que o projeto foi concebido de trás para frente, partindo de uma meta de movimentação final (3,5 milhões de TEUs/ano) para, então, definir as premissas técnicas e operacionais. Indicadores como a taxa de utilização de pátio projetada em 90% e um dwell time (tempo de estadia média) de 5,14 dias suscitam questionamentos quanto à viabilidade de uma operação eficiente nesses moldes.

Outros aspectos relevantes dizem respeito à situação do atual arrendatário da área (Valongo).

Um ponto específico envolve os três portêineres instalados no berço "CORTE". Informações disponíveis indicam que a distância entre as bases de translação desses equipamentos não segue o padrão usual, dificultando sua reutilização sem obras civis de alto custo, como a instalação de um terceiro trilho de deslocamento. Considerando o estado atual e depreciação dos equipamentos, a realização de tal investimento parece economicamente inviável.

Em paralelo, chama atenção também o valor indenizatório estipulado ao atual arrendatário, fixado em R\$ 307,5 milhões (cerca de US\$ 56 milhões, ao câmbio atual), conforme definido no Acórdão nº 301-2022-ANTAQ.

Segundo consta, o montante refere-se à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, contemplando investimentos não amortizados em três portêineres, três RTGs, sistema operacional TOS e obras civis de reforço no cais do Valongo. A ausência de transparência, com os autos mantidos sob sigilo por razões de confidencialidade empresarial, torna imprescindível uma auditoria rigorosa desses valores, especialmente considerando que o orçamento apresentado no próprio projeto de terminal indica custo unitário de R\$ 45 milhões por portêiner. Em outras palavras, o valor da indenização seria suficiente para a aquisição de sete portêineres com alcance "New Panamax".

A decisão da ANTAQ sobre o STS-10 representa um marco importante no processo de modernização e democratização da infraestrutura portuária brasileira. A adoção de medidas para preservar a concorrência, limitar a concentração de mercado e promover a transparência regulatória são fundamentais para garantir a eficiência e a competitividade do setor. Contudo, a execução prática dessas diretrizes exigirá ajustes pontuais e um acompanhamento criterioso por parte das autoridades competentes. O equilíbrio entre segurança jurídica, atratividade ao investimento e defesa da concorrência será decisivo para o sucesso deste projeto estratégico para o Brasil.

Valter Branco é engenheiro, consultor, possui MBA em Comercio Exterior e Finanças Internacionais, com mais de 30 anos de experiência em navegação, comércio exterior e logística multimodal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2025

BASE DE APOIO DA WILSON SONS NO RIO INICIA OPERAÇÃO COM ENERGIA 100% RENOVÁVEL

Da Redação Offshore 23/06/2025 - 09:28

Expectativa é evitar emissão de 22 tCO₂e/ano nos cinco berços de atracação na unidade do Caju, Rio de Janeiro, que conta com certificação I-REC



A Wilson Sons opera com energia 100% renovável proveniente, principalmente, da geração eólica e solar, em sua Base Rio de apoio offshore, localizada na Baía de Guanabara. Desde maio, a unidade, que presta suporte logístico a empresas do setor de energia offshore que atuam nas bacias de Campos e Santos, passou a consumir energia elétrica proveniente de fontes renováveis. A expectativa é que essa transição reduza em cerca de 22,7 toneladas de CO₂ equivalente (tCO₂e) ao ano, referentes às emissões indiretas de escopo 2 associadas ao consumo de eletricidade, tanto para uso próprio quanto

para o fornecimento de energia aos clientes atendidos na base.

Ao final do ano, a Base Rio receberá os certificados I-REC (International Renewable Energy Certificate), atestando que a eletricidade consumida está vinculada à geração por fontes renováveis. Para a Wilson Sons, o uso de I-RECs, certificados reconhecidos internacionalmente para a contabilização de emissões de Escopo 2, reforça o compromisso da companhia com a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) e os impactos ambientais.

Atualmente, a eletricidade é utilizada, por exemplo, na iluminação de pátios, escritórios, oficinas mecânicas e áreas de armazenamento de cargas. Além disso, a estrutura já conta com o fornecimento de energia de terra para as embarcações proveniente de fontes renováveis, substituindo o uso de diesel por uma alternativa mais limpa, o que contribui para a redução das emissões e a descarbonização das operações.

A Wilson Sons acredita que a conquista da certificação I-REC no Rio reflete o compromisso da empresa com a sustentabilidade e com o futuro da energia no setor marítimo e portuário. “Seguimos firmes na nossa jornada de descarbonização, com o olhar voltado para soluções inovadoras e responsáveis em toda a nossa cadeia de atuação”, destacou Mariana Jannuzzi, diretora-executiva das bases de apoio offshore da Wilson Sons.

Localizada no bairro do Caju, na zona portuária do Rio de Janeiro, a Base Rio possui cinco berços de atracação, mais de 65 mil metros quadrados (m²) e tem localização geográfica estratégica para dar suporte aos campos no polígono do pré-sal. Entre os serviços prestados estão movimentação de cargas, armazenagem de materiais e equipamentos, serviços ambientais, planta de fluidos e granéis para dar suporte às campanhas de perfuração e facilities.

A Wilson Sons possui dois terminais privados na Baía da Guanabara – Rio e Niterói – totalizando oito berços de atracação. A empresa possui também expertise em operações remotas, tendo montado bases temporárias em diversos portos da costa brasileira. A divisão de apoio offshore possui ainda o Parque de Tubos Guaxindiba, localizado a 20 quilômetros da Base Niterói, que faz o armazenamento de tubos de perfuração e outros equipamentos em uma área de 63 mil metros quadrados (m²). O parque realiza serviços como inspeção e hidrojateamento de tubos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/06/2025

ARTIGO - PROJETO AVES DO AÇU

Por Adriano Truffi Lima Responsabilidade socioambiental 22/06/2025 - 21:43

PROJETO PARTICIPANTE DO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

A Vast Infraestrutura S.A. (Vast) atua no setor de óleo e gás, operando o Terminal de Petróleo (T-OIL) no Complexo do Porto do Açú, em São João da Barra, RJ. Desde 2016, quando iniciamos as

atividades no terminal, foi observada a presença recorrente de duas espécies de aves marinhas ameaçadas de extinção, o trinta-réis-de-bico-vermelho (*Sterna hirundinacea*) e o trinta-réis-de-bando (*Thalasseus acuflavidus*), que passaram a utilizar as estruturas do local como área de reprodução. Essa dinâmica criou um cenário de sobreposição entre a operação portuária e o comportamento reprodutivo das aves, resultando em situações de risco, como atropelamentos, interferência na incubação e aumento da exposição a predadores.

Diante desse contexto, decidimos organizar uma resposta estruturada para mitigar os impactos e permitir a sintonia entre a continuidade das atividades operacionais e a reprodução das aves com menor interferência sobre a fauna. Em 2022, foi criado o Projeto Aves do Açú, voltado ao monitoramento das aves, proteção dos ninhos e sensibilização dos trabalhadores. A iniciativa integra as práticas operacionais com ações de conservação e segue em desenvolvimento com apoio técnico e financeiro da própria empresa, com execução prevista até 2027.

A proposta está alinhada ao Plano de Ação Nacional para a Conservação das Aves Marinhas (PAN Aves Marinhas) e segue diretrizes previstas na legislação ambiental brasileira. O escopo inclui o monitoramento do número de indivíduos, a instalação de estruturas para proteção de ninhos e a implementação de práticas operacionais que minimizem o impacto sobre as aves durante o período reprodutivo (Figura 1). Também estão previstas ações de comunicação com o público interno e externo, incluindo atividades de educação ambiental e divulgação científica.



Figura 1

Figura 1: Proteção dos ninhos de trinta-réis-de-bico-vermelho no T-OIL da Vast Infraestrutura S.A.: estrutura padrão de contenção e proteção dos filhotes (A), ninhos protegidos e identificados ao longo da pista de veículos do T-OIL (B), e filhotes de diferentes idades protegidos e utilizando os abrigos oferecidos (C e D). Créditos: Jefferson Rocio/Braço Social.

As metas do projeto envolvem a proteção de ninhos durante o ciclo reprodutivo, o acompanhamento do sucesso reprodutivo e a formação de equipes técnicas e operacionais capacitadas para lidar com a presença das aves. O período de execução está planejado para cinco anos, de 2023 a 2027.

Atualmente, o projeto encontra-se em execução com base na metodologia desenvolvida e nas lições aprendidas dos anos anteriores. A estrutura de trabalho inclui o monitoramento frequente do terminal

entre os meses de abril e setembro, período em que as aves utilizam o terminal para reprodução. A análise periódica dos dados obtidos, vem nos permitindo ajustes e melhorias nas estratégias de manejo, como por exemplo, a mudança do momento de instalação das estruturas de proteção, o que contribuiu para a redução do abandono de ninhos.

O valor investido até o momento é de aproximadamente R\$ 1,5 milhão. Os recursos foram destinados à contratação de equipe técnica, aquisição de materiais, produção de conteúdo informativo, realização de treinamentos e organização de eventos voltados à divulgação do projeto. A equipe é composta por profissionais da Vast e de uma consultoria especializada, incluindo cargos técnicos e operacionais. Internamente, 164 colaboradores do terminal participaram de treinamentos e ações de sensibilização.

Em 2024, a Vast fez uma parceria com a Petronas Brasil no projeto Aves do Açú. As duas empresas assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) prevendo a colaboração no desenvolvimento das atividades da iniciativa criada pela Vast para o manejo e conservação das aves. A PETRONAS participará de ações de pesquisa, conservação, mapeamento de rotas migratórias, manejo das aves e educação ambiental voltadas a colaboradores e à comunidade local.

Entre os resultados obtidos até 2024, foram protegidos 2.771 ninhos, abrangendo 5.542 indivíduos das duas espécies. A produtividade dos ninhos do trinta-réis-de-bico-vermelho aumentou de 0,36 filhotes/ninho em 2023 para 0,52 filhotes/ninho em 2024. Foram registradas melhorias nos índices de eclosão e sobrevivência dos filhotes, atribuídas à instalação de estruturas de contenção e ao isolamento de áreas de reprodução em relação às áreas de circulação de veículos (Figura 2).

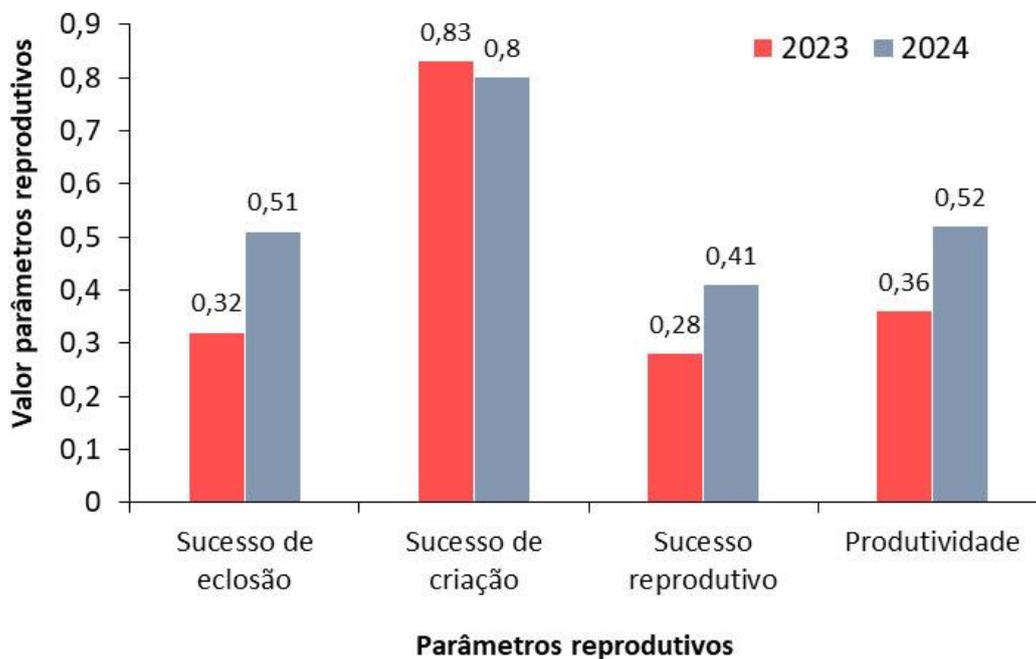


Figura 2: Comparação entre os parâmetros reprodutivos do trinta-réis-de-bico-vermelho no T-Oil em 2023 e em 2024.

As ações de comunicação e disseminação do projeto já alcançaram 3.642 pessoas. Foram realizadas 25 atividades de sensibilização, entre palestras, encontros e exposições itinerantes. A participação em eventos científicos e a produção de materiais de divulgação integram a estratégia de comunicação externa do projeto (Figura 3).



Figura 3: Ações de comunicação e sensibilização ambiental promovidas pelo Projeto Aves do Açú, incluindo palestras para operadores do terminal, encontros institucionais, exposição itinerante e participação em feiras de ciência.

O Projeto Aves do Açú mostra que é possível manter atividades industriais e, ao mesmo tempo, proteger a fauna local. Com ações práticas como monitoramento, proteção de ninhos e adaptação de rotinas operacionais, o projeto reduz os impactos sobre duas espécies de aves ameaçadas de extinção que se reproduzem no terminal. A iniciativa melhora o controle ambiental da operação, cumpre metas de conservação e pode ser usada como case em outros locais com desafios parecidos. A continuidade do projeto reforça o compromisso da empresa com uma gestão mais responsável e integrada ao meio ambiente.



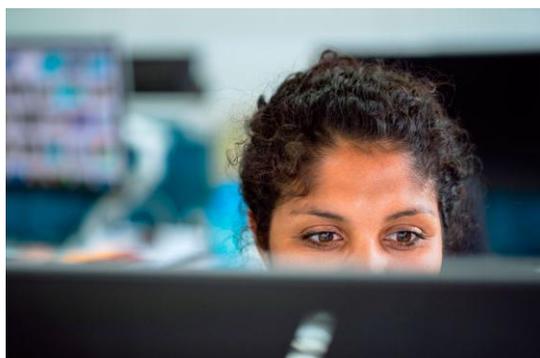
Adriano Truffi Lima é diretor de Sustentabilidade na Vast Infraestrutura

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/06/2025

ARTIGO - NAVEGANDO PARA O FUTURO: FORMANDO NOVOS TALENTOS PARA O AGENCIAMENTO MARÍTIMO

Por Nina Moll, José Antonio Serrazine e Fernanda Azevedo *Responsabilidade socioambiental*
22/06/2025 - 21:12



PROJETO PARTICIPANTE DO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Em um momento em que o setor marítimo brasileiro enfrenta escassez de profissionais qualificados, iniciativas voltadas à capacitação e inclusão social ganham ainda mais relevância. É nesse contexto que o projeto Navegando para o Futuro, idealizado pela Lachmann Agência Marítima — tradicional agência marítima com quase 100 anos de história — vem consolidando seu papel como um verdadeiro celeiro de novos talentos.



Idealizado com o intuito de capacitar jovens para serem inseridos no mercado de trabalho com foco no segmento marítimo, o projeto busca não apenas suprir uma demanda estratégica do setor, mas também gerar impacto social positivo. As turmas são compostas, prioritariamente, por jovens de baixa renda, com nível básico ou intermediário de inglês, que passam a ter acesso a uma formação prática e conectada com as necessidades reais do mercado.

Formação sob medida para o setor

O curso — realizado em parceria com o Projeto Grael, em Niterói – Rio de Janeiro aborda temas como comércio exterior, INCOTERMS, boas práticas nas operações portuárias, tipos de navios, logística, segurança, meio ambiente e o papel do agente marítimo no fluxo global de mercadorias.

Além disso, o Navegando para o Futuro permite a atualização dos multiplicadores, colaboradores do Grupo Lachmann, cuidando periodicamente da revisão dos materiais didáticos, além de oferecer suporte necessário aos alunos participantes. A ideia é garantir que os jovens cheguem preparados para atuar em um ambiente marítimo e portuário cada vez mais complexo, globalizado e competitivo.

Para o jovem contratado recentemente como Analista de Operações, o Projeto Navegando para o Futuro foi o ponto de partida para sua carreira no setor marítimo:

"Foi através do Projeto Navegando para o Futuro [...] que tive meu primeiro contato com o setor marítimo de forma estruturada. [...]"

Essas aulas, ministradas e acompanhadas por profissionais da própria empresa, que detêm conhecimento e experiência na área, me abriram portas para um universo repleto de novas oportunidades. [...]"

Hoje, trabalhando na Torre de Controle, mantenho meu horizonte na navegação e na logística — que também é minha área acadêmica — mas agora sob uma nova e enriquecedora perspectiva. Coordenamos operações com grandes armadores e clientes, agentes locais e comandantes, conectando navios a seus destinos e oferecendo suporte logístico que pulsa em dezenas de terminais portuários atendidos pela Lachmann por todo o Brasil. [...]"

Sou grato à Lachmann não apenas por me receber na equipe, mas por investir na formação de tantos jovens como eu, que encontram no Projeto Navegando para o Futuro uma porta de entrada sólida e transformadora para o mercado marítimo."

O projeto já formou duas turmas em um total de 28 alunos, com taxa de retenção crescente, inclusive com casos de empregabilidade efetiva nas empresas do setor. A indústria marítima já contratou três jovens, sendo que dois deles foram contratados pelo Grupo Lachmann e outro foi contratado por uma empresa de gestão de marítimos, demonstrando a eficácia do projeto.

Para os próximos ciclos, o foco está em ampliar o número de participantes, aprimorar o processo de seleção e fortalecer o acompanhamento dos formados. Com este Projeto o Grupo Lachmann procura uma atuação mais integrada com o Pacto Global da ONU, sobretudo com os ODS 4 (educação de qualidade) e ODS 8 (trabalho decente e crescimento econômico) que fazem parte de seu Projeto de Sustentabilidade.

Mais que formação técnica

Para o Grupo Lachmann, o projeto Navegando para o Futuro vai além da capacitação técnica: é uma aposta no desenvolvimento humano e no futuro do setor. Conforme destacado por Nina Moll, "Queremos contribuir para que o ecossistema portuário brasileiro seja cada vez mais diverso, inclusivo e preparado para os desafios de um comércio marítimo sustentável".

Com iniciativas como essa, o Grupo Lachmann reforça o seu compromisso com a perenidade do setor e com um legado de impacto social positivo — mostrando que navegar para o futuro vai além de conectar continentes, é valorizar e investir em quem torna tudo isso possível: as pessoas.

José Antonio Serrazine é diretor Institucional; Fernanda Azevedo é gerente Jurídico; Nina Moll é consultora, membros do Comitê ESG da Lachmann Agência Marítima.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 22/06/2025

TRANSPETRO AMPLIA PRAZO PARA AQUISIÇÃO DE BARCAÇAS E EMPURRADORES

Da Redação *Indústria naval 20/06/2025 - 22:01*



A Transpetro prorrogou, para o próximo dia 4 de julho, o prazo de entrega de propostas da licitação pública para aquisição de quatro novas barcaças de 3 mil toneladas de porte bruto (TPB), quatro empurradores e um rebocador. O processo, lançado no último dia 30 de maio, tem como objetivo o início à atuação da subsidiária de transporte e logística da Petrobras no segmento de navegação interior. A licitação integra um projeto que prevê, até 2026, a contratação de 20 barcaças, 20 empurradores e quatro rebocadores para operações no Brasil.

As embarcações serão destinadas ao transporte de combustíveis, com previsão de entrada em operação no primeiro semestre de 2026. A medida busca ampliar a capacidade operacional da companhia, que passará a disputar até 50% do mercado de transporte de combustíveis por barcaças no país. Segundo a Transpetro, o setor movimentará cerca de 10 milhões de toneladas por ano.

As barcaças contarão com sistemas de bombeamento elétrico e geração embarcada, reduzindo emissões. Os empurradores e rebocadores terão padrão de operação a seis nós. De acordo com a companhia, a alteração no cronograma atende a pedidos apresentados por empresas no portal Petronect, plataforma eletrônica de compras do sistema Petrobras.

As demais etapas divulgadas no lançamento da licitação estão mantidas. O edital está disponível no portal www.petronect.com.br. Com 48 terminais, mais de 8 mil km de dutos e 33 navios, a Transpetro reforça sua presença multimodal, buscando complementar sua infraestrutura de dutos, terminais e frota marítima com a navegação interior, com foco em ampliação e diversificação dos serviços prestados ao setor de óleo e gás.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 20/06/2025

MINISTÉRIO INSTITUI GT PARA CRIAÇÃO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE ITAJAÍ

Da Redação *Portos e logística 20/06/2025 - 20:10*



O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) criou, na última segunda-feira (16), um grupo de trabalho para discutir os aspectos técnicos da proposta de criação da empresa pública federal que vai exercer as funções de autoridade portuária do porto organizado de Itajaí, em Santa Catarina. Atualmente, o Porto de Itajaí é administrado pela Autoridade Portuária de Santos (APS). Com a instituição da nova autoridade, o complexo passará a contar com gestão própria e autonomia na administração de seus recursos.

O grupo será responsável por realizar análises técnicas, jurídicas, administrativas e financeiras sobre a criação da empresa pública e propor o modelo jurídico-institucional adequado. Também caberá ao GT avaliar o impacto da criação da

empresa pública sobre as atividades portuárias, os contratos de arrendamento e as concessões existentes, além de elaborar minuta de proposta legislativa ou de ato normativo, conforme a necessidade identificada, e apresentar relatório conclusivo com recomendações ao MPor.

O GT terá prazo de 90 dias, contados da data de sua instalação, para a conclusão dos trabalhos, podendo ser prorrogado, por igual período, mediante justificativa fundamentada. Com todas as análises concluídas, o texto final do trabalho servirá como base para a criação da Medida Provisória (MP) que criará a Autoridade Portuária do Porto de Itajaí.

O anúncio da futura Companhia Docas de Itajaí foi feito no último dia 29 de maio, durante visita do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do ministro Silvío Costa Filho ao município catarinense. O ministro de portos e aeroportos destacou que, na ocasião, foram anunciados investimentos de R\$ 844 milhões para o porto até 2030. Costa Filho disse que os recursos serão investidos na modernização, segurança, eficiência logística e ampliação da capacidade portuária. “A criação deste grupo é um mais um passo para reforçar a infraestrutura portuária da região”, declarou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/06/2025

JURISTAS AVALIAM IMPACTOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA E ENTRAVES ADUANEIROS NO SETOR AQUAVIÁRIO

Por Danilo Oliveira



Sob a ótica do Direito Aduaneiro, Portuário e Marítimo, empresas e advogados já estudam efeitos das mudanças na tributação, que começam de forma transitória a partir de 2026. Greves e operações padrão também preocupam

O período de transição da Reforma Tributária começa em 2026 e, ainda que não haja como sentir impactos reais no setor portuário e marítimo, alguns temas já são estudados por empresas e seus consultores jurídicos, como as consequências das mudanças no Direito Aduaneiro. A nova legislação de regência prevê a

extinção dos tributos atuais incidentes sobre o consumo, e a inserção dos novos tributos, o que ocorrerá plenamente a partir de 2033.

“Até o momento, o que temos de legislação é tão somente a Emenda Constitucional 132/2023 e a Lei Complementar 214/2025. Os regramentos específicos e normas infralegais ainda estão pendentes de edição”, disse à Portos e Navios a advogada Jeniffer Pires Cotta, sócia da área de Direito Aduaneiro e Tributário no escritório Kincaid Mendes Vianna, com atuação também em Direito Tributário, Comércio Exterior e Petróleo & Gás.

Jeniffer citou como potenciais benefícios para o direito aduaneiro a não cumulatividade, na medida em que a reforma traxer mais competitividade às exportações, bem como o uso mais racional dos regimes aduaneiros especiais, como é o caso do RECOF e do Drawback. Ela contou que esses temas foram discutidos, na última semana, no ‘Congresso Nacional de Direito Aduaneiro, Marítimo e Portuário’ promovido pelo Instituto dos Advogados Brasileiros (IAB Nacional), em Brasília.

A advogada acrescentou que também está no radar a possibilidade de mais transparência, a exemplo da expressa definição trazida pela Lei Complementar 214/2025, de que o importador é o adquirente da mercadoria, fato que tem o potencial de aperfeiçoar o combate às fraudes aduaneiras.

Hoje, um dos principais problemas enfrentados pelos intervenientes do comércio exterior são as greves e as chamadas ‘operações padrão’ da Receita Federal. A advogada ressaltou que, no curso da operação padrão em vigor, o Supremo Tribunal Federal (STF) determinou a imediata suspensão

da greve, em observância ao princípio da 'continuidade do serviço público' e ao atendimento das 'necessidades inadiáveis da população'.

Ela observa, em termos de soluções que estão sendo endereçadas, a informatização dos sistemas de controle, o que considera que pode aumentar a eficiência e diminuir a morosidade atrelada ao processo de desembarço de mercadorias. Segundo Jeniffer, o OEA (Operador Econômico Autorizado) tem o objetivo de oferecer uma série de benefícios aos intervenientes que aderirem a esse programa.

O OEA concede uma certificação a empresas que comprovarem o cumprimento de uma série de requisitos e critérios. Dentre os principais benefícios estão a maior agilidade e previsibilidade das cargas nos fluxos do comércio exterior, como, por exemplo, a imediata seleção para canais após registro da declaração de importação e o processamento prioritário das declarações de importação.

Indústria Naval

O evento também debateu a retomada da construção naval no Brasil. Jeniffer avalia que a tecnologia, inclusive, diante da instabilidade regulatória e das mudanças constantes de políticas públicas para o setor, acabou por não acompanhar o desenvolvimento, como ocorreu em outros setores da economia. Os debatedores do painel dedicado ao tema chamaram a atenção que o setor naval é extremamente estratégico, gerador de emprego e renda, capaz de contribuir significativamente para o desenvolvimento dos países onde estas atividades são desenvolvidas.

“Dado os hiatos constantes experienciados na indústria, o setor naval passou por uma série de reviravoltas ao longo dos anos, fazendo com que a mão de obra anteriormente qualificada fosse dissipada”, apontou Jeniffer. Entre os principais desafios jurídicos para a retomada do setor apontados estão a mão de obra qualificada, investimento em tecnologia, estabilidade regulatória e perenidade das políticas públicas direcionadas ao setor, o que também passa pela necessidade de financiamento para construção de embarcações. “Outro desafio jurídico gira em torno das garantias aceitas pelo BNDES para os empréstimos para operacionalização das construções, como, por exemplo, a não aceitação das apólices de seguro para garantia dos projetos”, mencionou a advogada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/06/2025

NOVA CLASSE DE NAVIOS DA MAERSK ENTRA EM OPERAÇÃO

Da Redação Navegação 20/06/2025 - 18:33



A A.P. Moller Maersk nomeou o primeiro navio de uma série de embarcações com capacidade de 17.480 TEUs, equipadas com propulsão de metanol de duplo combustível. A cerimônia de nomeação ocorreu na última quarta-feira (18), no estaleiro da Hyundai Heavy Industries (HHI), em Ulsan, Coreia do Sul. O Berlin Mærsk, é o 14º navio de nova construção com duplo combustível a integrar a frota da Maersk, e será seguida por mais cinco navios irmãos nesta nova classe de porta-contêineres.

Todos os seis navios da série estão sendo construídos pela HHI, com entrega prevista para 2025. Esses contêineres navegarão sob bandeira dinamarquesa. A previsão é que, no próximo dia 7 de julho, o Berlin Mærsk fará sua primeira escala no porto de Xangai, onde entrará em operação no serviço AE3 da Maersk, conectando o Leste Asiático ao Norte da Europa.

“Com o lançamento da classe Berlin Mærsk, continuamos a construir um portfólio marítimo adaptável a múltiplas rotas de combustível. A renovação da frota é essencial para manter nossa vantagem

competitiva no transporte marítimo e é um pilar fundamental do nosso compromisso com a descarbonização”, afirmou Anda Cristescu, chefe de afretamento e novas construções da Maersk.

A companhia informou que o design do navio é bastante semelhante ao da classe Ane Mærsk anterior, da qual a Maersk recebeu um total de 12 navios com propulsão de duplo combustível, todos construídos pela HHI. A diferença mais significativa é a largura, que permite ao Berlin Mærsk transportar mais contêineres. Esse aumento de capacidade também o torna o maior navio de duplo combustível a integrar a frota da Maersk. Todos os seis navios da série estão sendo construídos pela HHI, com entrega prevista para 2025. Eles navegarão sob bandeira dinamarquesa.

A Maersk avalia que avançou bastante desde a decisão de encomendar o primeiro navio movido a metanol de duplo combustível em 2021. A empresa observa que muitos outros armadores também vêm investindo nessa tecnologia de propulsão. A Maersk tem como objetivo alcançar net zero até 2040 em toda a sua operação, por meio de novas tecnologias, novos navios e combustíveis alternativos.

“Nossa nova classe Berlin Mærsk se baseia no que começamos com o Laura Mærsk e, posteriormente, com a classe Ane Mærsk. A classe Berlin Mærsk demonstra nossos esforços contínuos em inovação e otimização, estabelecendo um novo padrão de eficiência para o setor”, afirmou Ole Graa Jakobsen, chefe de tecnologia de frota da Maersk.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 20/06/2025

MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DO RIO DE JANEIRO CRESCE 27% NO 1º QUADRIMESTRE DE 2025

Da Redação



No primeiro trimestre de 2025 (janeiro a abril), o Porto do Rio de Janeiro alcançou excelente desempenho, registrando a movimentação de 5,4 milhões de toneladas de carga, o que representa um crescimento de 27,48% em relação ao mesmo período de 2024. Desse montante:

- Cabotagem: 1,8 milhão de toneladas (+44,80%)
- Longo curso: 3,6 milhões de toneladas (+19,61%)
- Carga containerizada: 3,8 milhões de toneladas (+21,92%)
- Granel sólido: 774 mil toneladas (+20,86%)
- Granel líquido: 540 mil toneladas (+74,98%)
- Carga geral: 324 mil toneladas (+60,85%)

Esses resultados reforçam a relevância do Porto do Rio como importante hub logístico, atendendo diversos estados do país.

A PortosRio celebrou o desempenho, que acompanha o recorde nacional de movimentação em 2024, e atribuiu o resultado à modernização de infraestrutura, à eficiência operacional e à sinergia com todos os parceiros logísticos envolvidos.

Francisco Martins, Diretor-Presidente da PortosRio, destaca:

“Nosso foco em aprimorar a infraestrutura portuária e aumentar a movimentação de cargas tem sido prioridade. Confiamos que o ritmo de crescimento se manterá ao longo do ano, refletindo a capacidade e o potencial dos nossos portos e terminais, e reafirmando a relevância estratégica da PortosRio para o setor portuário e para o desenvolvimento econômico.”

O crescimento notável também é ressaltado pelos dados da ANTAQ. Segundo o superintendente do Porto do Rio, Leandro Lima:

“As altas nas várias modalidades de carga, especialmente no granel líquido, com quase 75% de crescimento, demonstram nosso compromisso em diversificar serviços e aumentar competitividade. Continuaremos investindo para consolidar o Porto do Rio como referência em eficiência e qualidade operacional.”

Com esse crescimento expressivo no quadrimestre, a PortosRio reforça sua missão de impulsionar o desenvolvimento econômico nacional, aprimorando a infraestrutura portuária e promovendo conectividade de alto nível para toda a cadeia logística. A expectativa é de que o crescente desempenho se mantenha até o fim do ano, consolidando o Porto do Rio como protagonista no cenário portuário brasileiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/06/2025

PORTOS DO AMAPÁ E RONDÔNIA REGISTRAM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM ABRIL

Da Redação Portos e Logística 19/06/2025 - 22:00



Com avanço de 35% e 8% respectivamente, a movimentação portuária dispara e reforça o papel estratégico da Região Norte no escoamento da produção nacional

Os portos públicos de Rondônia e do Amapá apresentaram forte crescimento na movimentação de cargas no mês de abril, impulsionados principalmente pelo escoamento de grãos como a soja. Segundo dados do Painel Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), os terminais do Amapá e de Rondônia tiveram alta de 35%

e 8%, respectivamente, em relação ao mesmo período do ano passado.

No Amapá, o Terminal Portuário de Santana registrou um expressivo crescimento na movimentação de cargas, com alta de quase 35%, consolidando-se como um dos principais corredores logísticos da Região Norte. Em graneis sólidos, foram movimentados 382 mil toneladas no mês, um aumento de 43,06% em relação ao mesmo período de 2024. Desse total, 254 mil toneladas foram de soja e outras 36 mil toneladas de resíduos da extração do grão, reforçando o protagonismo do estado no escoamento da produção agrícola da região. Em abril de 2024, o terminal havia movimentado 283 mil toneladas, sendo 267 mil de graneis sólidos e, destes, 164 mil toneladas de soja.

O terminal de Porto Velho, em Rondônia, movimentou 253 mil toneladas no mês de abril, um crescimento de quase 8% em relação ao mesmo período do ano anterior. A soja liderou entre os produtos embarcados, com 237 mil toneladas, um aumento de aproximadamente 10% na comparação anual. Os números refletem o fortalecimento da cadeia logística regional e a importância crescente da infraestrutura portuária para a economia do estado. Em abril de 2024, foram movimentadas 235 mil toneladas, sendo 216 mil de soja.

Para o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos, Alex Ávila, os resultados confirmam o papel estratégico da Região Norte como alternativa viável aos tradicionais corredores de exportação do Sudeste e Sul. “O fortalecimento dos portos do Amapá e Rondônia representa mais do que um avanço econômico regional, é um passo decisivo na consolidação de uma logística nacional mais integrada, eficiente e sustentável, alinhada aos desafios do crescimento do agronegócio brasileiro”, destacou Ávila.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/06/2025

PETROBRAS: É CEDO PARA AVALIAR IMPACTO DE GUERRAS NO ORIENTE MÉDIO

Da Redação *Economia* 19/06/2025 - 21:53



A presidente da Petrobras Magda Chambriard disse na quarta-feira (18) que ainda é cedo para considerar mudanças no preço dos combustíveis com base nos conflitos entre Israel e Irã no Oriente Médio. A região é estratégica para produção global de petróleo e gás.

“Esse cenário tem apenas cinco dias. É bem recente. A Petrobras não faz movimentos abruptos. Aumento ou redução nos preços de combustíveis são feitos a partir de movimentos delicados. Só nos movimentamos quando identificamos tendências. Não queremos trazer para o Brasil a instabilidade e a volatilidade do sistema

de precificação internacional”, disse a presidente.

Uma das preocupações para os mercados globais é se o conflito afetará a navegação do Estreito de Ormuz, que fica entre o golfo de Omã e o golfo Pérsico. Nele transitam 21 milhões de barris por dia (b/d), ou cerca de 21% do petróleo que é consumido em todo o mundo, segundo a Administração de Informação de Energia dos Estados Unidos.

O diretor de logística, comercialização e mercados da Petrobras Claudio Schlosser disse que não vê potenciais prejuízos para a Petrobras em caso de alteração de navegação no estreito.

“Historicamente é muito difícil acontecer esse fechamento. Pode ter uma restrição, redução, fluxos menores dos navios. Até porque tem aliados do Irã como Catar e Kuwait, que escoam óleo por ali. Abastecimento da China também passa por aquela região. Para nossas atividades, está mais ligado com a saída do petróleo leve. O último navio saiu da região na sexta-feira e abasteceu a Reduc [refinaria de Duque de Caxias]. Mas existem alternativas logísticas para suprir esse petróleo”, disse Schlosser.

Margem Equatorial

Na coletiva de imprensa no Rio de Janeiro, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, foi questionada sobre o processo para exploração de petróleo na Margem Equatorial. Magda reforçou que a empresa está seguindo todos os processos exigidos pelo Ibama para e que o último rito formal deve ocorrer em breve.

“A sonda para a operação está se movendo, vai parar no Ceará para trocar tripulação e depois vai para a Margem Equatorial. A gente tem obrigação de entregar essa sonda e depois que o Ibama vistoriar tem tudo para marcar a autorização para treinar o evento de início de perfuração”, disse Magda.

A Petrobras foi um dos destaques no leilão organizado na terça-feira (17) pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Dos 34 blocos de exploração de petróleo colocados em leilão, a Petrobras arrematou dez blocos na Bacia Foz do Amazonas e três blocos na Bacia de Pelotas, com desembolso de R\$ 139 milhões.

Outros 21 blocos foram adquiridos por empresas nacionais e estrangeiras nas bacias do Parecis, Foz do Amazonas, Santos e Pelotas: uma área de 28.359,55 quilômetros quadrados. No total, foram desembolsados mais de R\$ 989 milhões na aquisição dos blocos. A previsão de investimento mínimo na fase de exploração é de R\$ 1,45 bilhão.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 19/06/2025



ARTIGO - REUSO DE ÁGUA DE AR-CONDICIONADOS NA MATRIZ DA METALOCK BRASIL, EM SANTOS (SP)

Por Metalock Responsabilidade socioambiental 19/06/2025 - 21:29

PROJETO PARTICIPANTE DO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

A unidade Matriz da Metalock Brasil, em Santos (SP), deu um passo significativo rumo à sustentabilidade com a implantação de um sistema de reuso de água proveniente da condensação dos aparelhos de ar-condicionado e da captação de água pluvial. O projeto tem como meta reduzir o consumo de água potável em atividades cotidianas, como a limpeza das instalações e o abastecimento dos sanitários.

A proposta nasceu da observação de uma possível fonte de desperdício: os cerca de 1.000 litros de água que seriam descartados diariamente pelos 30 aparelhos de ar-condicionado instalados no prédio. Agora, este volume está sendo redirecionado e reaproveitado de forma eficiente. A economia mensal ultrapassa os 20 mil litros de água, promovendo uma gestão mais consciente dos recursos naturais.

Além da água da climatização, o sistema também contempla a captação de água da chuva, por meio das calhas do edifício. Ambas as fontes são encaminhadas para três reservatórios instalados nos pavimentos térreo e superior, sendo dois com capacidade de 1.000 litros e um com 150 litros. A água coletada abastece todos os banheiros da unidade e é utilizada na lavagem das áreas operacionais.

Outro ponto de aprimoramento do projeto é o redirecionamento da água descartada pelos bebedouros, também integrada ao sistema de reaproveitamento. O modelo adotado vai ao encontro do compromisso da Metalock Brasil com práticas ambientalmente responsáveis, incorporando soluções de baixo custo e alta eficiência.

A iniciativa foi desenvolvida pela empresa de engenharia Engecon, especializada em retrofit e soluções sustentáveis em edificações. O investimento total no projeto girou em torno de R\$25 mil, incluindo a aquisição de cisternas, filtros, contenção e a infraestrutura hidráulica necessária para a operação do sistema.

Sete profissionais estiveram envolvidos diretamente na implementação do projeto, divididos entre gestão, execução civil e instalação hidráulica. Atualmente, o sistema encontra-se em fase final de integração, com os principais componentes já montados e operacionais.

Em 2024, o projeto recebeu o Prêmio Seconci-SP de Saúde e Segurança do Trabalho, na categoria Gerenciamento Ambiental no Canteiro e seu Entorno, levando o troféu Gold de Sustentabilidade. A premiação é promovida pelo Serviço Social da Construção Civil do Estado de São Paulo (Seconci-SP).

O projeto de reuso de água da Metalock Brasil tem como objetivo transformar uma fonte de desperdício em uma solução sustentável. Por meio de um sistema de captação, até 1.000 litros de água gerada diariamente pelos 30 aparelhos de ar-condicionado são reaproveitados para uso nos sanitários e na limpeza das instalações. Essa prática resulta em uma economia mensal superior a 20.000 litros de água.

O sistema foi planejado para capturar não apenas a água dos aparelhos de ar-condicionado, mas também a água da chuva, coletada pelas calhas do edifício. O líquido é direcionado para três reservatórios – dois de 1.000 litros e um de 150 litros – localizados nos pavimentos térreo e primeiro andar. A água armazenada é utilizada em todos os banheiros do prédio e na limpeza das áreas operacionais.

Adicionalmente, a água que antes era descartada dos bebedouros agora é direcionada para os reservatórios, ampliando o aproveitamento.

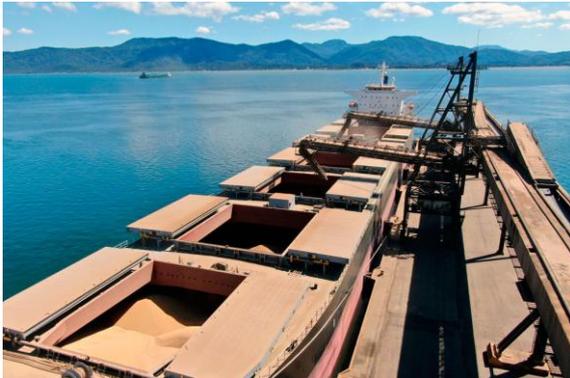
- Metas e Prazos:
- Captar, tratar e reutilizar água pluvial e a água gerada pelos aparelhos de ar-condicionado.
- A estimativa é captar até 1.000 litros de água por dia dos aparelhos de ar-condicionado, em plena capacidade.
- A captação da água da chuva não possui um volume pré-determinado, pois depende das condições climáticas.
- Etapa Atual:
- Sistema principal já montado.
- Em fase de conexão ao sistema completo.
- Investimento Realizado: Aproximadamente R\$ 25.000,00 (aquisição de cisternas e filtros, montagem da caixa de contenção e mão de obra para instalação hidráulica).
- Equipe Envolvida:
- 03 profissionais na gestão do projeto.
- 02 profissionais na montagem da parte civil.
- 03 profissionais na montagem hidráulica.
- Total: 07 pessoas.
- Resultados Mensuráveis:
- Redução do consumo de água limpa, com impacto positivo no meio ambiente.
- Água reaproveitada utilizada nos sanitários e na limpeza dos pisos.
- Capacidade atual de economia: até 1.000 litros de água por dia, ou mais de 20.000 litros por mês.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/06/2025

ARTIGO - USO DE SEDIMENTOS DE DRAGAGEM NAS PRAIAS DE ITAPOÁ

Por Sheyla Lopes Rodrigues Soares, Evandro Luiz Da Silva e Oscar Schmidt Neto
Responsabilidade socioambiental 19/06/2025 - 21:06



PROJETO FINALISTA DO PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL 2025

O desenvolvimento de infraestrutura portuária no litoral brasileiro frequentemente impõe desafios de ordem técnica, ambiental e socioeconômica, sobretudo quando se busca integrar eficiência logística com conservação da zona costeira. Nesse contexto, destaca-se o projeto concebido com o propósito de ampliar a capacidade operacional do porto e, simultaneamente, promover a recuperação ambiental

de áreas degradadas pela erosão marinha.

A proposta consiste na remoção de aproximadamente 12,8 milhões de metros cúbicos de sedimentos do canal de navegação, com posterior reaproveitamento de 6,42 milhões de metros cúbicos na recomposição da faixa de areia da orla de Itapoá, abrangendo cerca de 8 km.

Outros 1 milhão de metros cúbicos serão destinados à área submersa (offshore) do perfil praiial, permitindo a redistribuição natural do material pela ação das correntes e ondas, especialmente em trechos com tendência erosiva crônica. A dragagem será realizada por meio de dragas de sucção e recalque, com distribuição dos sedimentos através de tubulações.

Serão instaladas estruturas de contenção temporária, como geobags e comportas hidráulicas, para garantir o controle da deposição e minimizar a dispersão do material. Tais medidas visam compatibilizar a operação com critérios ambientais rigorosos, assegurando o atendimento às normas estabelecidas pelos órgãos de licenciamento.

Sheyla Lopes Rodrigues Soares, Evandro Luiz Da Silva e Oscar Schmidt Neto
SCPAR Porto de São Francisco do Sul

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/-docindexerpdf/Artigo-Dragagem.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/06/2025

PROJETO 'TÔ NA FEIRA', DE SUAPE, VENCE PRÊMIO PORTOS E NAVIOS DE RESPONSABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

Da Redação Portos e logística 19/06/2025 - 19:53



Programa, que beneficia 32 famílias do complexo industrial portuário, concorreu com outros 34 projetos de instituições de todo o país

O projeto Tô na Feira, desenvolvido pela administração do Complexo de Suape, ficou em 1º lugar no prêmio Portos e Navios de Responsabilidade Socioambiental. O resultado do concurso foi divulgado na última quarta-feira (18), no encerramento do Ecobrasil 2025 — Seminário Nacional sobre a Indústria Marítima e Meio Ambiente, promovido pela Revista Portos e Navios, no Rio de Janeiro (RJ). Este ano, a organização recebeu

34 inscrições de empresas e instituições de todo o país, dos setores de portos, marinha mercante, indústria naval, indústria offshore, setor ferroviário e poder público.

O programa é uma das iniciativas que a estatal vem implementando junto às comunidades localizadas no território de Suape. Com faturamento anual de R\$ 240 mil, o projeto foi concebido em 2017 e vem amadurecendo no centro administrativo da empresa e nas instalações das seis empresas parceiras: Refinaria Abreu e Lima, Seara, Transpetro, Conenge e CPL Construtora.

O 'Tô na Feira' surgiu com a proposta de fomentar a comercialização de mercadorias produzidas por famílias residentes em comunidades localizadas no território de Suape. Atualmente, 32 famílias de 14 localidades participam ativamente das atividades. Além de frutas, legumes, hortaliças, entre outros outros gêneros alimentícios, o programa conta com artesanato em geral, produtos naturais de beleza, sabonetes ecológicos, bolsas, artigos em tecido, roupas de cama, mesa e banho entre os itens vendidos por agricultores e artesãos.

Inicialmente, o projeto acontecia a cada dois meses no Centro Administrativo de Suape. Com o apoio das empresas, a feira foi expandida para a Transpetro, Rnest, Seara Alimentos, Conenge e CPL Construtora, todas localizadas no território de Suape. Por mês, são realizadas de quatro a cinco edições da feira nesses locais, ofertando produtos de qualidade para os funcionários das empresas.

“Estamos muito felizes com esse reconhecimento. O Tô na Feira é um case de sucesso, uma ação que cria oportunidade de negócios e de geração de renda para os artesãos e agricultores que participam do projeto. Quero agradecer às empresas que receberam o projeto de braços abertos e contribuem para a sustentabilidade da iniciativa”, celebrou o diretor-presidente da estatal portuária, Armando Monteiro Bisneto.

“É muito gratificante desenvolver um projeto como este e perceber o quanto a iniciativa mudou a vida de tantas famílias com a inclusão produtiva e social, agregando valor aos produtos dos artesãos e agricultores participantes do Tô na Feira”, acrescentou o coordenador de assistência social e gestão fundiária de Suape, Paulo Teixeira.

Os demais projetos finalistas receberam menção honrosa pela participação:

"Horta Inclusiva" - Porto Sudeste;

"1º Inventário setorial de emissão de GEE" - Antaq - Agência Nacional de Transportes Aquaviários;

"Colaboradoras no Centro: A CBO e o compromisso com a diversidade" - Grupo CBO;

"Uso de sedimentos de dragagem nas praias de Itapoá" - SCPar Porto de São Francisco do Sul;

"TKMS na rota do aterro zero" - TKMS Estaleiro Brasil Sul

O Seminário Ecobrasil 2025, que teve início na terça-feira (17), teve a coordenação técnica da Cisporto Consultoria (Heitor Ciuffo). O evento promovido pela Portos e Navios contou com o patrocínio Diamante das empresas OceanPact e Allmaritim, patrocínio Ouro da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e patrocínio Coffee Break da Way Carbon.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/06/2025

MARINHA ATUALIZA NORMA SOBRE GESTÃO DA BIOINCRUSTAÇÃO

Por Danilo Oliveira Navegação 19/06/2025 - 20:08



Portaria, alinhada às diretrizes do MEPC/IMO, prevê fase de transição até 2026, e se aplica a embarcações com mais de 24 metros que operam em AJB

A Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil publicou, no Diário Oficial da União da última terça-feira (17), uma portaria que introduz um novo capítulo (4) à Normam-401/DPC dedicado à gestão da bi-incrustação. Os procedimentos para solicitação de autorização para limpeza subaquática reativam já estão em vigor desde o dia da publicação. A solicitação deve ser feita diretamente à autoridade marítima competente, por

meio da Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência. Já eventuais penalidades por descumprimento, incluindo multas e possível detenção da embarcação, entrarão em vigor em 1º de fevereiro de 2026, garantindo um período de transição para a adequação.

A portaria DPC/DGN/MB 180/2025 estipula a multa máxima de R\$ 2.000.000, podendo ser triplicada em casos de reincidência. A regulamentação se aplica a todas as embarcações com mais de 24 metros de comprimento que operam em águas jurisdicionais brasileiras (AJB), incluindo em navegação, fundeadas ou fora de serviço.

A norma está alinhada às diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO) para o Controle e Gestão da Bioincrustação em Navios [Resolução MEPC.207(62)] e tem como objetivo prevenir a poluição marinha e a transferência de espécies aquáticas invasoras. As regras preveem que as embarcações devem elaborar e manter a bordo um Plano de Gestão de Bioincrustações (BMP) com os procedimentos para minimizar a bioincrustação. O plano deve seguir as diretrizes da IMO e ser adaptado ao perfil operacional e às exigências regionais da embarcação.

Será obrigatório manter um Livro de Registro de Bioincrustações (BRB) específico para registrar todas as atividades relacionadas à bioincrustação, incluindo inspeções, limpezas e manutenções. Os registros devem ser conservados por, no mínimo, dois anos e disponibilizados à autoridade marítima quando solicitado.

As embarcações devem passar por inspeções periódicas para avaliar os níveis de bioincrustação, com atenção especial aos cascos, nichos (como hélices e lemes) e sistemas internos (como tubulações de água do mar). A limpeza deve ser feita durante a docagem ou em operação subaquática, conforme descrito no anexo J da Normam-401/DPC, que detalha os limites e os protocolos de limpeza exigidos.



Embarcações que transitam entre as três regiões biogeográficas marinhas do Brasil (Norte, Nordeste, Sudeste-Sul) devem manter níveis de bioincrustação abaixo dos limites estabelecidos para evitar a transferência de espécies entre regiões. O não cumprimento dessas exigências exigirá limpeza antes de prosseguir a navegação.

Com vigência imediata, a partir de 17 de junho de 2025, a realização de limpeza subaquática reativa depende de autorização prévia da autoridade marítima local (Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência). O pedido deve incluir uma avaliação de risco e a metodologia de limpeza. Os resíduos removidos devem ser capturados e descartados conforme as normas ambientais.

Plataformas offshore de petróleo e gás, unidades flutuantes de produção e embarcações de apoio com licença específica estão isentas do cumprimento obrigatório. No entanto, a Marinha do Brasil incentiva esses operadores a adotarem práticas voluntárias de gestão da bioincrustação conforme o anexo G da Normam-401/DPC, que reúne boas práticas ambientais alinhadas à IMO.

A CMG Cecília Castro, da superintendência de meio ambiente da DPC, entende que a normatização preenche uma lacuna decorrente de dispositivos legais nacionais e traz segurança para os envolvidos. Durante palestra no seminário Ecobrasil, na última quarta-feira (18), ela disse que a incrustação biológica é um vetor importante de introdução e dispersão de espécies não nativas (NIS, na sigla em inglês).

Segundo a CMG Cecília, que é doutora em Ciência Marinha e Mestre em Engenharia Ambiental, o acúmulo de organismos marinhos no casco das embarcações e em estruturas submersas aumenta a rugosidade e assim o arrasto levando ao aumento do consumo de combustível que, por sua vez, leva ao aumento de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e contribui para o aumento da acidificação do oceano.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 19/06/2025



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.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: 23/06/2025