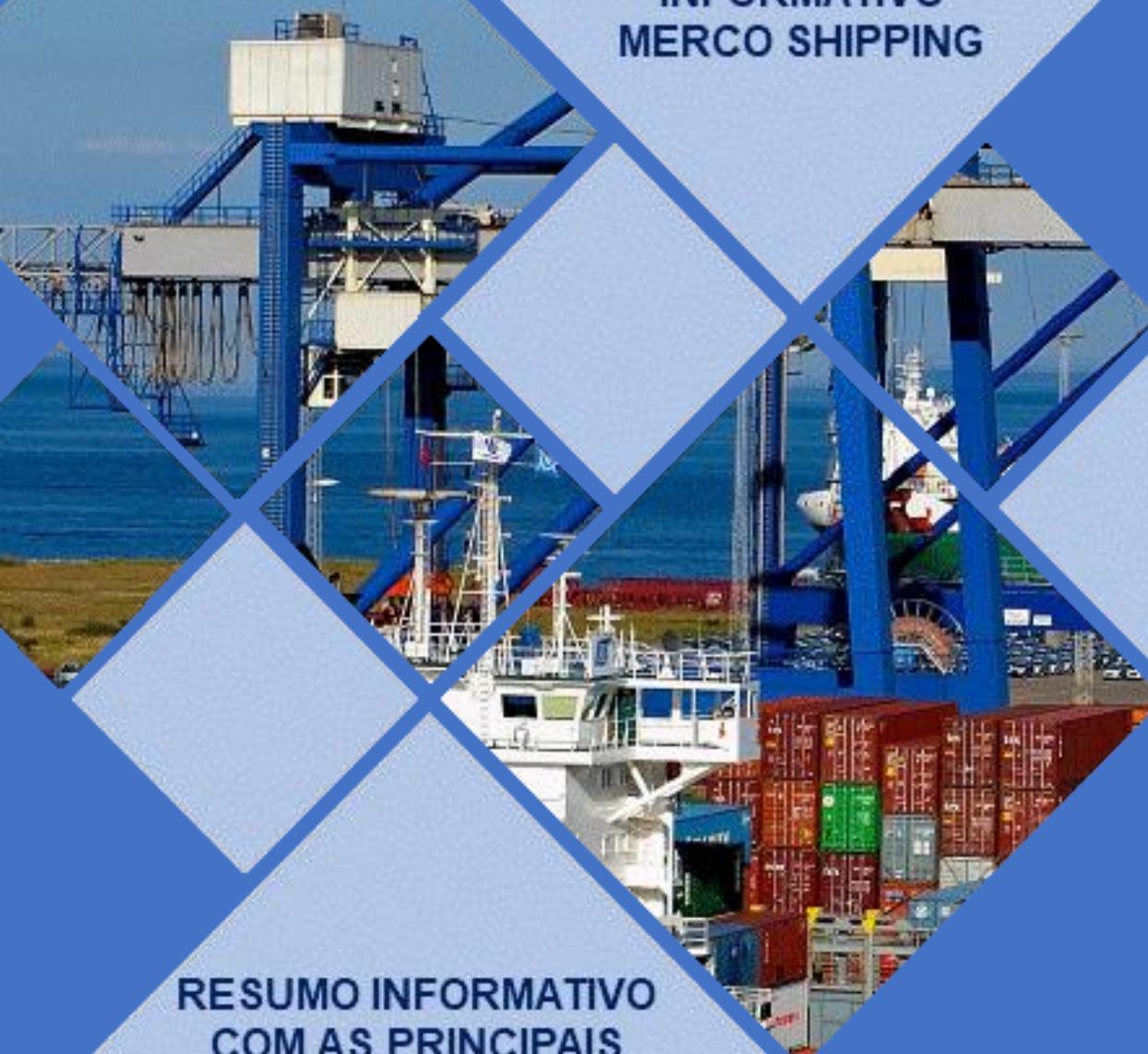


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 085/2025
Data: 27/06/2025



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
AMÉRICA LATINA DEVE INVESTIR EM INFRAESTRUTURA PARA AVANÇAR.....	4
“AS CONCESSÕES DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS FORAM UMA REVOLUÇÃO”, DIZ CARY DAVIS	6
PRATICAGEM DE SÃO PAULO COMEMORA 92 ANOS NESTA SEXTA-FEIRA	7
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	8
ARACAJU ESTREIA NESTA SEXTA A 1ª FROTA ELÉTRICA URBANA DO NORDESTE	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	9
NA BAHIA, USUÁRIOS DA BR-349 CONTAM COM 28 QUILÔMETROS DE PISTA RENOVADA.....	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – O AGRONEGÓCIO E A INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODAIS DE TRANSPORTE	10
NACIONAL - HUB – CURTAS - JUSTIÇA SUSPENDE LICENÇA PARA OBRA NO PEDRAL DO LOURENÇO.....	11
<i>Licença suspensa</i>	11
<i>Argumentos</i>	11
<i>Inspeção determinada</i>	11
<i>Resposta</i>	11
<i>Apoio ao ministro</i>	11
<i>A estratégia</i>	12
NACIONAL - LEILÃO CONFIRMA EcoRODOVIAS NA BR-101 COM R\$ 10 BI EM INVESTIMENTOS	12
REGIÃO SUL - LIQUIPAR INVESTE R\$ 589 MILHÕES PARA AMPLIAR TERMINAL EM PARANAGUÁ	13
REGIÃO SUL - RS LANÇA EDITAL PARA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE PASSO FUNDO E SANTO ÂNGELO.....	14
REGIÃO SUDESTE - BASE OFFSHORE EM SÃO SEBASTIÃO AVANÇA COM ENTREGA DE ESTUDO DE VIABILIDADE	15
REGIÃO SUDESTE - PASSARELA CONECTA CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS AO PARQUE VALONGO	16
BRASIL EXPORT - FALTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS AMEAÇA ESCOAMENTO DA SAFRA NO CENTRO-OESTE	17
BRASIL EXPORT - CEO DO BRASIL EXPORT DEFENDE POLÍTICAS DE MULTIMODALIDADE PARA O AGRO	18
BRASIL EXPORT - NOVO PRESIDENTE DO IBL VAI AMPLIAR PARCERIA COM BRASIL EXPORT	19
BRASIL EXPORT - “SOMOS O ESTADO MAIS RICO, MAS TEMOS DESAFIOS”, DIZ WELLINGTON FAGUNDES	21
BRASIL EXPORT - VISITA AO TERMINAL DA RUMO.....	22
BRASIL EXPORT - BRASIL VAI PUBLICAR EM AGOSTO A PRIMEIRA TAXONOMIA SUSTENTÁVEL	23
BRASIL EXPORT - ABSOLAR APRESENTA DADOS SOBRE USO DE ENERGIA RENOVÁVEL NO PAÍS	24
BRASIL EXPORT - INSEGURANÇA JURÍDICA E CUSTOS EXTRAS PRESSIONAM CADEIA LOGÍSTICA	25
BRASIL EXPORT - AGRO NECESSITA DE ECOSISTEMAS DE INOVAÇÃO PARA MELHORAR PRODUÇÃO.....	26
C O N E X Ã O NORDESTE - GOVERNADOR DO MARANHÃO EM MISSÃO INTERNACIONAL.....	27
C O N E X Ã O NORDESTE - NOVA HIDROVIA DO RIO SÃO FRANCISCO VAI INTEGRAR O BRASIL	28
C O N E X Ã O NORDESTE - FORRÓ COM ACORDES DE 2026 EM PERNAMBUCO.....	29
C O N E X Ã O NORDESTE - FEITO POGUAR: MOVIMENTO FORTALECE A IDENTIDADE, OS NEGÓCIOS E PRODUTOS DE ORIGEM DO RIO GRANDE DO NORTE.....	29
JORNAL O GLOBO – RJ	30
LULA BATE MARTELO E GOVERNO ENTRARÁ COM AÇÃO NO STF PARA QUESTIONAR DERRUBADA DO IOF PELO CONGRESSO	30
CHINA CONFIRMA ACORDO COM OS EUA PARA ESTABILIZAR RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE OS DOIS PAÍSES	32
AÇÃO NA JUSTIÇA EXPÕE GUERRA BILIONÁRIA ENTRE ESTRANGEIROS E JBS NO PORTO DE SANTOS.....	34
LULA PERGUNTOU À AGU SE DECRETO QUE DERRUBOU IOF 'USURPA' COMPETÊNCIA, DIZ HADDAD: 'SE RESPOSTA FOR POSITIVA, ELE DEVE RECORRER'	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
CINCO MEDIDAS EQUIVOCADAS DO GOVERNO NA POLÍTICA TRIBUTÁRIA, SEGUNDO A DUQUESA DE TAX.....	38
HADDAD: LULA NÃO PODE ABRIR MÃO DE RECORRER SE AGU CONSIDERAR QUE CONGRESSO USURPOU PRERROGATIVA	39
BRASIL TEM OPORTUNIDADE DE ENTRAR NA ROTA DA INDUSTRIALIZAÇÃO VERDE, DIZ PRESIDENTE DA VALE.....	42
VALOR ECONÔMICO (SP)	43
IMPORTAÇÕES DE PETRÓLEO DO IRÃ PELA CHINA AUMENTAM EM JUNHO COM ACELERAÇÃO DOS EMBARQUES ANTES DO CONFLITO COM ISRAEL.....	43
COMO A BUROCRACIA AGRAVOU INTERRUÇÃO DE SUPRIMENTO DE TERRAS-RARAS DA CHINA.....	45
A COP30 SERÁ A ÚLTIMA?.....	48
REUNIÃO PREPARATÓRIA À COP30 TERMINA COM GANHOS PARA O BRASIL	49



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 085/2025
Página 3 de 57
Data: 27/06/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
RIO DE JANEIRO SEDIA NOVA CÂMARA DE ARBITRAGEM ESPECIALIZADA EM DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E DE COMEX	51
PORTO DE IMBITUBA INICIA 17ª TEMPORADA DE MONITORAMENTO DE CETÁCEOS.....	52
TECON SANTOS BATE RECORDE DE CONTÊINERES MOVIMENTADOS EM UM NAVIO.....	53
SUAPE TEM RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS COM MEGAOPERAÇÃO DA STELLANTIS.....	53
SÃO SEBASTIÃO PODE RECEBER 1ª BASE OFFSHORE PERMANENTE DE SP	54
PROJETO DE 25 MW NO RN OBTÉM 1ª LICENÇA DE EÓLICA OFFSHORE DO BRASIL.....	55
ENTRA EM VIGOR A CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA RECICLAGEM DE NAVIOS	56
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	57
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	57



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AMÉRICA LATINA DEVE INVESTIR EM INFRAESTRUTURA PARA AVANÇAR

AAPA Latam reuniu especialistas do setor
Por ATribuna.com.br 27 de junho de 2025



Os desafios da logística e a transformação tecnológica nos portos da América Latina foram debatidos (Alexsander Ferraz/AT)

A nova geopolítica do comércio global, os desafios da logística regional e a transformação tecnológica nos portos da América Latina foram os eixos dos debates, nesta quinta-feira (26), no AAPA Latam 2025, principal conferência da Associação Americana de Autoridades Portuárias, realizada em parceria com a Autoridade Portuária Nacional (APN) do Peru, em Lima. O evento reuniu executivos de todo o mundo.

O consultor para assuntos portuários Maxwell Rodrigues, que representa o Grupo Tribuna no congresso, conversou com executivos. Para Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná, a participação da América Latina em um evento desse porte representa mais do que um gesto simbólico: é um sinal de maturidade e confiabilidade da região frente aos mercados internacionais.

“É sempre um grande desafio superarmos uma desconfiança que o mercado traz, principalmente europeu e norte-americano, de que causamos atrasos ou não temos eficiência nem produtividade. Esse evento mostra o contrário”, afirmou.

Garcia destacou o volume expressivo de investimentos em curso no Brasil. Para ele, o País finalmente compreendeu que infraestrutura se constrói com visão de longo prazo. “O Brasil aprendeu a trabalhar dessa forma, um pouco tardiamente, mas agora somos exemplo para aquilo que o mercado procura: boas soluções de infraestrutura para os próximos 30, 40 anos.”

Essa visão estratégica também foi defendida por Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), que ressaltou a importância do evento para integrar experiências de países que compartilham realidades semelhantes à brasileira. “É essencial conhecermos os desafios da Europa e da Ásia, mas também é muito relevante trocar experiências com nossos vizinhos latino-americanos, que vivem situações mais próximas às nossas”, afirmou.

Aquino reforçou que, apesar da posição geográfica privilegiada e do destaque do Porto de Santos, o Brasil não pode se acomodar. “Não é porque temos tamanho, posições estratégicas e mercado que podemos ficar em um berço esplêndido. Precisamos avançar, ser competitivos, discutir acesso, infraestrutura, tecnologia e marco regulatório para destravar a burocracia e modernizar o setor”, declarou.

Tecnologia e digitalização foram temas recorrentes ao longo do evento. Monica Webb Batista, representante da Embaixada da Holanda no Panamá, lembrou que a América Latina vive uma nova onda de investimentos, com a realocização de cadeias produtivas para regiões mais próximas dos centros de consumo. “Com as novas tarifas e mudanças no comércio global, a América Latina pode se tornar um novo polo logístico, mas precisa investir agora. A automação e a digitalização podem ajudar a atrair mais carga e tornar os portos mais eficientes”, analisou.

Para que a inovação aconteça de forma sustentável, a capacitação da força de trabalho precisa acompanhar. É o que defende Silvina Pereira Marques, do STC Group, de Roterdã, na Holanda. “Alguns empregos vão desaparecer, mas outros surgirão. As pessoas precisam estar prontas para mudar. E mesmo com toda a tecnologia, alguém precisa saber o que fazer quando ela falha. A formação técnica continua sendo essencial.”

Essa mudança de cultura no setor também passa pela inclusão. A presença de mulheres na indústria marítima, antes restrita a cargos administrativos, vem crescendo, especialmente em áreas de tecnologia. Marianna Rocha, brasileira e executiva da empresa Wartsila no Canadá, celebrou esse avanço. “É bom ver outras mulheres no evento e perceber que estamos ganhando espaço. No escritório onde trabalho, em Vancouver, já somos mais mulheres do que homens, inclusive na área de desenvolvimento de sistemas e produto”, relatou.

Impressões na programação do Congresso



“Alguns empregos vão desaparecer, mas outros surgirão. As pessoas precisam estar prontas para mudar. E mesmo com toda a tecnologia, alguém precisa saber o que fazer quando ela falha”, diz Silvina Pereira Marques do STC Group, de Roterdã, na Holanda (Maxwell Rodrigues)



Não é porque temos tamanho, posições estratégicas e mercado que podemos ficar em um berço esplêndido. Precisamos avançar, ser competitivos, discutir acesso, infraestrutura, tecnologia e marco regulatório”, diz Presidente da Fenop, Sérgio Aquino (Maxwell Rodrigues)



“Com as novas tarifas e mudanças no comércio global, a América Latina pode se tornar um novo polo logístico, mas precisa investir agora. A automação e a digitalização podem ajudar”, diz Representante da Embaixada da Holanda no Panamá Monica Webb Batista (Maxwell Rodrigues)



“É bom ver outras mulheres no evento e perceber que estamos ganhando espaço. No escritório onde trabalho, em Vancouver, já somos mais mulheres do que homens”, diz Brasileira e executiva da empresa Wartsila no Canadá Marianna Rocha (Maxwell Rodrigues)



É sempre um grande desafio superarmos uma desconfiança que o mercado traz, principalmente europeu e norte-americano, de que causamos atrasos ou não temos eficiência”, diz Diretor-presidente da Portos do Paraná Luiz Fernando Garcia (Maxwell Rodrigues)

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 27/06/2025

“AS CONCESSÕES DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS FORAM UMA REVOLUÇÃO”, DIZ CARY DAVIS

ATribuna entrevista CEO e presidente da AAPA
Por ATribuna.com.br 27 de junho de 2025



“A inovação ambiental será muito mais difundida por outros atores pelo mundo”, diz Cary Davis (Maxwell Rodrigues)

Investimento em infraestrutura portuária, modernização do setor e ênfase na inovação ambiental. Esses foram alguns pontos detalhados pelo CEO e presidente da Associação Americana de Autoridades Portuárias (AAPA), o norte-americano Cary Davis, em entrevista ao consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, durante o congresso AAPA Latam 2025, que ocorre até hoje em Lima, no Peru. Confira a seguir os principais trechos.

O evento no Peru é importante, já que os portos latino-americanos estão buscando melhorar operações e investimentos na segunda onda de concessões que estamos enfrentando?

São os grandes tópicos e temas deste Congresso, ou seja, investimento em infraestrutura portuária, modernização e a próxima onda de contratos e concessões que vencerão em nossos portos. Faço muitos paralelos com o que está acontecendo nos Estados Unidos. Lá, grande parte da nossa infraestrutura portuária, na forma como pensamos, foi pós-Segunda Guerra Mundial. Tivemos o presidente (Dwight) Eisenhower, que ajudou a vencer a Segunda Guerra Mundial. Havia paz, tínhamos amplo suprimento de materiais e trabalhadores e ele disse: vamos reconstruir nosso país, vamos reconstruir nossas estradas, pontes, aeroportos e, claro, nossos portos. E descobrimos nos



Estados Unidos que estamos chegando ao fim da vida útil de toda essa infraestrutura. Some isso às tendências altamente disruptivas em tarifas, protecionismo, comércio, mudanças climáticas e competição geopolítica com grandes potências, como a China, e acredito que veremos muito efeito colateral dessas políticas comerciais disruptivas na América Latina.

A América Latina tem uma janela de oportunidade muito boa para crescer. Como dar suporte aos desafios que temos?

Há coisas acontecendo agora na sala em que estamos sentados. Acho que é a participação em eventos como esse que ajuda a posicionar os portos, os líderes políticos e as partes interessadas no setor marítimo para estarem nos lugares certos onde acontecem conversas sobre a expansão marítima. Será importante que as pessoas que administram o setor marítimo nos países latino-americanos consigam uma nova geração de jovens interessados no setor marítimo.

Temos algumas revoluções no setor portuário e marítimo brasileiro. A primeira foi quando começamos as transações com petróleo. A segunda são as concessões ao setor privado. A terceira, os dados. A próxima será meio ambiente. Estamos prontos para enfrentar a revolução de dados e a ambiental?

Acho que a privatização e as concessões das operações portuárias foram uma revolução. Dito isso, quando ouço as pessoas falando sobre as revoluções na navegação, a maioria diria que foi a máquina a vapor e o petróleo, semelhante ao que você disse. Mas as pessoas geralmente dizem que a segunda revolução no transporte marítimo foi a containerização e a intermodalidade. Embora eu trabalhe no setor marítimo há apenas seis ou sete anos, não tanto tempo assim, eu estudo história. Li sobre a invenção do navio a vapor e acho que a maioria das pessoas concordaria. O principal líder comercial foi o Comodoro Vanderbilt, na cidade de Nova Iorque, na década de 1800 nos Estados Unidos. Ok, eu sou muito ianque, tenho muito orgulho da América. A segunda revolução, a containerização, com Malcolm McLean, também nos Estados Unidos. Não estou preocupado com essa próxima revolução de dados e meio ambiente, a inovação ambiental será muito mais difundida por outros atores pelo mundo.

Os executivos estão preparados para enfrentar a nova revolução?

As mulheres e os homens que administram os portos são muito bons em construir a infraestrutura física para o seu porto, a capacidade e a infraestrutura física necessárias, não apenas para movimentar cargas, mas movimentar cargas e pessoas no setor de cruzeiros, que vem crescendo constantemente há muitos anos. É essa a tarefa que eles foram chamados a fazer da melhor forma. Não acredito necessariamente que executivos, proprietários e operadores de portos e infraestrutura precisarão transformar completamente sua mentalidade até que os clientes exijam e o mercado também.

Qual é a frase que eu posso usar em nossa reunião daqui a cinco anos, quando falar sobre o futuro dos portos?

Todos perceberam que o transporte marítimo sempre foi a forma mais limpa, segura e eficiente de transporte. Mas aprimoramos o transporte com novas tecnologias, como digitalização, hyperloop, drones e análise preditiva. É uma melhor segurança cibernética.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/06/2025

PRATICAGEM DE SÃO PAULO COMEMORA 92 ANOS NESTA SEXTA-FEIRA

Fundação foi em 27 de junho de 1933

Por *A Tribuna.com.br* 27 de junho de 2025

A palavra-chave da Praticagem de São Paulo é segurança, com seus profissionais conduzindo embarcações cada vez maiores com o apoio de tecnologia de ponta. Nesta sexta-feira (27) se comemora os 92 anos de fundação oficial, data que remonta ao dia 27 de junho de 1933, quando o então ministro da Marinha, almirante Protógenes Pereira Guimarães, assinou o Aviso 2.195, constituindo a Associação dos Práticos da Barra e Canal do Porto de Santos.



A palavra-chave da Praticagem de São Paulo é segurança, com seus profissionais conduzindo embarcações cada vez maiores (Alexsander Ferraz/AT)

O profissional é altamente especializado, com profundo conhecimento da região. Ele assessora os comandantes nas manobras mais delicadas. Em São Paulo, nos portos de Santos e São Sebastião, essa missão é cumprida por uma equipe preparada para lidar com condições adversas como leme travado, falha de máquinas ou apagões durante a navegação em áreas estreitas, cercadas por prédios, praias

e reservas ambientais.

A Praticagem tem contribuído ativamente para a projeção internacional do Porto de Santos, o maior do Hemisfério Sul. A atuação conta com uma infraestrutura moderna, como o Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego (C3OT), que utiliza recursos de última geração para monitoramento em tempo real, análise de batimetria e uso do sistema Redraft, que determina o calado dinâmico. Tudo isso permite a realização de manobras casadas e mais seguras, reduzindo o tempo de entrada e saída dos navios.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 27/06/2025



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

ARACAJU ESTREIA NESTA SEXTA A 1ª FROTA ELÉTRICA URBANA DO NORDESTE

Com 15 ônibus elétricos com emissão zero e operação direta no transporte urbano, Aracaju marca seu pioneirismo no Nordeste

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Cada ônibus da frota elétrica de Aracaju tem ar-condicionado com saídas individuais, tomadas USB em todos os assentos e espaços reservados para pessoas com mobilidade reduzido. Foto: Karla Tavares/Secom PMA

A partir desta sexta-feira (27), Aracaju se torna a primeira capital do Nordeste a operar uma frota elétrica no transporte coletivo urbano. O marco será oficializado com o início da operação de 15 ônibus elétricos, modelo Azure A12BR da TEVX Higer, que passarão a atender a população aracajuana com emissão zero de poluentes, menor ruído e alta eficiência energética. Cada ônibus tem capacidade para até 75 passageiros, piso totalmente baixo, ar-condicionado com saídas individuais, tomadas USB em todos os assentos e áreas reservadas para pessoas com mobilidade reduzida.

Os veículos oferecem autonomia de cerca de 270 quilômetros por carga, com recarga completa em até três horas, além de um sistema de frenagem regenerativa capaz de recuperar até 30% da bateria durante a operação. A prefeita de Aracaju, Emília Corrêa, destacou que a cidade assume protagonismo regional. “Estamos promovendo uma verdadeira revolução silenciosa. É um compromisso com o meio ambiente e com a qualidade de vida da nossa população”, afirmou.



O secretário municipal da Fazenda, Jeferson Passos, acrescentou que a frota representa um passo relevante do ponto de vista fiscal. “Além dos benefícios ambientais, haverá redução de custos operacionais com combustível e manutenção.”

A infraestrutura de apoio inclui sete carregadores elétricos instalados na garagem da empresa operadora. A operação assistida será realizada pela própria TEVX, que também é responsável pela capacitação técnica dos motoristas e equipes de manutenção. A operação oficial está prevista para julho.

Durante o período de testes, os veículos circularam por diversos bairros da capital e receberam avaliações positivas. A motorista Juliene Lima, primeira mulher a conduzir um dos ônibus elétricos, relatou: “É uma sensação única. O transporte é muito confortável, sem ruídos. Espero que a população goste.”

O aposentado Júnior Almeida Nascimento, 63 anos, resumiu a experiência como “um presente”. “Se depender de mim, já está aprovado.” Para a passageira Marinalva dos Santos, “é desse tipo de transporte que o povo merece: confortável, sem barulho e com ar-condicionado”.

Aracaju amplia presença regional em mobilidade elétrica

Além dos novos ônibus, a capital também desenvolve ações voltadas à ampliação do uso de bicicletas e patinetes elétricos, integrando modais e promovendo o deslocamento urbano com menor impacto ambiental. A estimativa da administração municipal é de que a nova frota deixe de emitir cerca de 1.650 toneladas de CO₂ por ano.

Mesmo com a expansão recente, a participação de ônibus elétricos no Nordeste ainda é incipiente. Segundo a Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), entre janeiro de 2022 e abril de 2025, apenas 8 veículos desse tipo estavam em operação na região, o que representa aproximadamente 1,2% da frota elétrica nacional de ônibus — concentrada em sua maioria no Sudeste, com 569 unidades (cerca de 89% do total).

Com a entrada dos 15 novos veículos em Aracaju, a capital sergipana passa a concentrar sozinha mais da metade da frota nordestina em operação regular. Salvador, por sua vez, conta com 8 ônibus elétricos integrados ao sistema BRT, com previsão de ampliação para 100 unidades até o fim de 2025. Fortaleza, Recife, João Pessoa e outras capitais da região ainda operam apenas testes pontuais ou não contam com veículos elétricos ativos em sua rede urbana.

Em números absolutos, os ônibus elétricos representam menos de 0,01% dos mais de 107 mil veículos que compõem a frota nacional de transporte urbano. No entanto, segundo dados da ABVE, o Nordeste já concentra cerca de 14% dos veículos leves eletrificados (automóveis e híbridos) do país, sinalizando um cenário de transição energética em andamento.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 27/06/2025



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

NA BAHIA, USUÁRIOS DA BR-349 CONTAM COM 28 QUILÔMETROS DE PISTA RENOVADA

Com investimento de R\$ 12,2 milhões, Governo Federal recupera pavimento entre Bom Jesus da Lapa e Santa Maria da Vitória

O Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, investiu R\$ 12,2 milhões e concluiu a recuperação de 28 km de pista entre os municípios de Bom Jesus da Lapa (km 812) e Santa Maria da Vitória (km 840).



Melhorias na BR-349/BA garantem melhor trafegabilidade para motoristas. -Foto: Divulgação/DNIT (BA)

Os serviços realizados incluem fresagem, aplicação de concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ), microrrevestimento asfáltico e sinalização horizontal, além da execução do acesso à cidade de Serra do Ramalho.

Com a manutenção e conservação executadas na BR-349/BA, o tráfego torna-se mais seguro e as condições de trafegabilidade da rodovia são significativamente melhoradas. Segundo o último levantamento das equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o Índice de Condição da Malha (ICM) da rodovia atingiu o patamar de 75% em bom estado.

A BR-349/BA é fundamental para a economia da região agrícola irrigada pelo Rio São Francisco, próxima a Serra do Ramalho, por favorecer o escoamento da produção local. A rodovia também desempenha papel importante no turismo, sendo rota deromeiros com destino à cidade de Bom Jesus da Lapa, além de conectar o Distrito Federal ao litoral nordestino.

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

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

Data: 27/06/2025

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – O AGRONEGÓCIO E A INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODAIS DE TRANSPORTE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O primeiro dia do fórum Centro-Oeste Export 2025 – nessa quinta-feira, dia 26, em Rondonópolis (MT) – revelou uma preocupação premente para a competitividade da produção agrícola brasileira: a necessidade imperativa de aprimorar a integração entre os modais de transporte. Representantes do setor logístico, especialistas e autoridades convergiram na defesa de investimentos coordenados em rodovias, ferrovias e hidrovias, como a chave para superar os gargalos que atualmente afetam o escoamento da safra recorde do Centro-Oeste e a chegada de insumos vitais.

Edeon Vaz Ferreira, presidente do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, apresentou um diagnóstico preciso dos entraves. O alto custo do frete no Brasil, em comparação com países concorrentes, é um fator que corrói a lucratividade dos produtores. Os exemplos de custos por tonelada até os portos, que variam significativamente entre rodovia, ferrovia e hidrovia, ilustram a urgência de otimizar a matriz logística. A comparação com os Estados Unidos, onde a hidrovia domina o transporte de cargas, deixa claro o quanto a realidade brasileira precisa ser otimizada.

Os problemas nos corredores logísticos, como as longas filas de caminhões no Arco Norte devido a acessos viários não entregues, demonstram falhas que transcendem a mera capacidade das vias, adentrando o campo da gestão contratual e da fiscalização. A falta de armazéns e as falhas operacionais em sistemas ferroviários também contribuem para a ineficiência, forçando soluções improvisadas e dispendiosas.



Um fator crítico que ganha destaque é o agravamento das estiagens na Amazônia, que impacta diretamente a navegabilidade dos rios Tapajós e Madeira. A redução do nível dos rios, exigindo a diminuição da carga e até a suspensão temporária da navegação, expõe a vulnerabilidade da dependência de um único modal. A defesa de uma maior dragagem e da concessão do serviço hidroviário à iniciativa privada para respostas mais eficientes ecoa como uma necessidade iminente.

Apesar dos desafios, avanços são notados. O início das obras da ferrovia estadual entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde e, também, a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) são exemplos de que o investimento em ferrovias está em curso. A expectativa de que o primeiro terminal da linha estadual seja inaugurado em breve reforça o otimismo.

A importância da intermodalidade para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste até os portos, e para a chegada de insumos como fertilizantes às áreas de produção, não pode ser subestimada. A interligação eficiente de rodovias, ferrovias e hidrovias é a espinha dorsal para garantir a competitividade do agronegócio brasileiro. A produção cresce exponencialmente, e os desafios logísticos acompanharão essa curva ascendente. Sem um planejamento integrado e obras efetivas que promovam a sinergia entre os diferentes modais, o Brasil continuará a perder parte de sua competitividade em um cenário global cada vez mais exigente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

NACIONAL - HUB – CURTAS - JUSTIÇA SUSPENDE LICENÇA PARA OBRA NO PEDRAL DO LOURENÇO

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

LICENÇA SUSPENSA

A Justiça Federal do Pará acatou o pedido do Ministério Público Federal (MPF) e, na última quarta-feira, dia 25, suspendeu a licença ambiental que autorizava o início das obras do derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins (TO). Ainda cabe recurso. O projeto é estratégico para o escoamento da produção agrícola do Centro-Oeste aos portos do Nordeste, ao aumentar a profundidade do rio e permitir que barcaças utilizem a Hidrovia do Araguaia-Tocantins durante todo o ano.

ARGUMENTOS

Em seu pedido de suspensão da liminar, o MPF argumentou que o processo de liberação da Licença de Instalação (LI) desrespeitou direitos e ignorou alertas. Também foi citado que a licença foi concedida “mesmo sem terem sido atendidas pendências judiciais e administrativas relativas à viabilidade ambiental da obra e sem terem sido realizadas Consultas Prévias, Livres e Informadas (CPLIs) aos povos e comunidades tradicionais impactados”.

INSPEÇÃO DETERMINADA

Além da suspensão da licença, a Justiça Federal determinou uma inspeção in loco para a observação direta dos “aspectos fáticos, socioambientais e culturais relacionados à obra” e seus impactos nas comunidades tradicionais e ribeirinhas. Até a conclusão dessa análise, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) – responsável pela derrocagem – e o Ibama estão proibidos de praticar quaisquer “atos executivos materiais de avanço de obra”.

RESPOSTA

Em nota, o DNIT informou que atendeu “todas as condicionantes determinadas pelo Ibama, bem como às exigências judiciais estabelecidas para a obtenção da Licença de Instalação”.

APOIO AO MINISTRO

O presidente nacional do Republicanos, deputado Marcos Pereira, defendeu, em entrevista nessa quarta-feira, dia 25, o nome do ministro Silvío Costa Filho para disputar o Senado pelo estado de



Pernambuco nas eleições do próximo ano. Segundo a liderança política, a sigla está unida em torno da candidatura de Silvio, atual titular da pasta de Portos e Aeroportos. “O ministro Silvio Costa Filho é o nosso nome forte e estamos apostando tudo para o Senado”, afirmou o dirigente.

A ESTRATÉGIA

Segundo Marcos Pereira, a candidatura de Costa Filho será uma das prioridades do partido em 2026. O apoio ao ministro em sua disputa por uma vaga no Senado integra a estratégia do Republicanos de fortalecer sua presença na Casa e ampliar a representatividade política no Nordeste.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/06/2025

NACIONAL - LEILÃO CONFIRMA ECORODOVIAS NA BR-101 COM R\$ 10 BI EM INVESTIMENTOS

Empresa seguirá operando o trecho entre Espírito Santo e Bahia com previsão de duplicações, faixas adicionais e pontos de descanso

PAULO JOSÉ RIBEIRO paulo.ribeiro@redenenews.com.br e Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

Sem atrair novos interessados, o certame confirmou a permanência da EcoRodovias na gestão do trecho da BR-101 entre Mimoso do Sul e Mucuri, com extensão de 478,7 km

O Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) concluíram na quinta-feira (26) o segundo leilão de otimização de contrato de concessão rodoviária. Sem atrair novos interessados, o certame confirmou a permanência da EcoRodovias na gestão do trecho da BR-101 entre Mimoso do Sul (ES) e Mucuri (BA), com extensão de 478,7 quilômetros.

A concessionária, que já opera a rodovia desde 2013, apresentou a única proposta, com tarifa básica de R\$ 0,05525 por quilômetro para pistas simples — exatamente o valor previsto no edital. O critério do leilão era o maior desconto sobre a tarifa de referência, mas, como não houve competição, a empresa foi declarada vencedora por exclusividade.

A concessão renovada estabelece um novo pacote de obrigações para a EcoRodovias, com R\$ 10,38 bilhões em investimentos até 2043. Do total, R\$ 7,08 bilhões serão aplicados em obras de infraestrutura, enquanto os outros R\$ 3,3 bilhões cobrem custos operacionais. O cronograma prevê, já nos três primeiros anos, aportes significativos: R\$ 514 milhões no primeiro ano, R\$631 milhões no segundo e R\$ 673 milhões no terceiro. A partir do quarto ano, os investimentos anuais variam entre R\$ 400 milhões e R\$ 500 milhões.

Entre as intervenções previstas, estão mais de 172 quilômetros de duplicações, 41 quilômetros de faixas adicionais, 51 quilômetros de contornos urbanos e dois pontos de parada e descanso para caminhoneiros. A expectativa do governo é que o novo ciclo contratual gere mais de 100 mil empregos diretos e indiretos ao longo das próximas duas décadas.

O novo modelo de leilão adotado pelo governo federal, articulado entre o Ministério dos Transportes e o Tribunal de Contas da União (TCU), visa modernizar contratos problemáticos, atualizando metas de desempenho, condições de investimento e parâmetros de cobrança tarifária. No caso da BR-101, o contrato anterior previa a duplicação integral do trecho até o décimo ano, meta que não foi alcançada. A repactuação busca assegurar a execução dessas obras com novo cronograma e bases mais realistas.

Durante o anúncio do resultado, o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, destacou o volume de investimentos contratados em 2025. “Este foi o quinto processo competitivo do ano. Já contratamos R\$168 bilhões em investimentos em infraestrutura rodoviária. Se

compararmos com o que foi feito entre 1995 e 2022, esta gestão já superou tudo o que foi realizado naquele período”, afirmou.

O contrato da BR-101 é considerado estratégico para o escoamento de mercadorias entre o Sudeste e o Nordeste e também para o turismo regional. Segundo o CEO da EcoRodovias, Marcello Guido, o novo acordo representa uma “virada de página” para a companhia. “Pensamos em várias soluções para melhorar o contrato e, agora, conseguimos levar a cabo uma extraordinária otimização. Isso nos faz acreditar muito nesse programa brasileiro de concessões.”

Este foi o segundo leilão realizado sob o novo modelo de otimização contratual — o primeiro ocorreu no mês passado, para o trecho da BR-163, em Mato Grosso do Sul, também sem a entrada de novas empresas. Ainda assim, o Ministério dos Transportes prevê mais cinco certames até o fim do ano.

“Estamos tentando construir com a ANTT para realizar esses leilões até dezembro. Não é simples. Ainda temos audiências públicas exigidas pelo TCU, o que demanda esforço adicional”, explicou Santoro. Ele acrescentou que os próximos leilões poderão ter mais concorrência, já que, em alguns casos, haverá necessidade de indenização à atual concessionária, o que pode elevar o grau de atratividade do ativo.

Prêmio ESG

Em meio à renovação contratual da BR-101, a EcoRodovias também foi destaque no campo ambiental, social e de governança. A empresa foi eleita a melhor do setor de Transporte e Logística no Prêmio Melhores do ESG 2025, promovido pela revista Exame em parceria com o BTG Pactual. A cerimônia foi realizada na quarta-feira (25), em São Paulo.

O reconhecimento leva em conta a atuação das companhias em práticas sustentáveis e responsáveis, e reforça o papel das concessões rodoviárias na modernização da infraestrutura com impacto positivo para o meio ambiente e a sociedade. Segundo o CEO Marcello Guido, “o ESG é transversal e permeia todo o negócio”, traduzindo o compromisso do grupo com a transformação sustentável do setor.

Para Moises Pinto Basilio, chefe de Sustentabilidade do grupo, o prêmio é resultado de um trabalho de longo prazo. “É o reconhecimento de um esforço coletivo, ancorado na Agenda 20-30, que direciona todas as nossas ações em ESG. É o suor das equipes, das agências reguladoras, das pessoas que fazem o trabalho acontecer”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

REGIÃO SUL - LIQUIPAR INVESTE R\$ 589 MILHÕES PARA AMPLIAR TERMINAL EM PARANAGUÁ

Projeto inclui novo píer, dragagem, ampliação de tanques e deve elevar a capacidade anual para 2 milhões de toneladas

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Arrendatária do terminal PAR50, a Terminal Liquipar projeta que o investimento total deverá alcançar a quantia de R\$ 589 milhões, com foco na movimentação de granéis líquidos

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” JULIANO ANTUNES CEO da Liquipar



Em cerimônia realizada na terça-feira (24), a Terminal Liquipar anunciou seu plano para ampliar suas operações no Porto de Paranaguá (PR). Arrendatária do terminal PAR50, a empresa projeta que o investimento total deverá alcançar a quantia de R\$589 milhões, com foco na movimentação de graneis líquidos.

Na solenidade, a Liquipar recebeu o alvará da prefeitura de Paranaguá para ampliação do seu terminal, que será determinante para fortalecer ainda mais a logística do estado.

Desde que assumiu a gestão do terminal, em março de 2024, a Liquipar afirmou que 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.

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

O CEO da Liquipar, Juliano Antunes, afirmou que o projeto de expansão vai consolidar o Porto de Paranaguá como um dos principais hubs logísticos de graneis líquidos no Brasil.

“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”, disse.

O projeto deve impulsionar a economia local no sendo de aumento de arrecadação de impostos e fortalecer a cadeia de fornecedores e serviços da região.

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.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

REGIÃO SUL - RS LANÇA EDITAL PARA CONCESSÃO DOS AEROPORTOS DE PASSO FUNDO E SANTO ÂNGELO

Investimento previsto é de R\$ 102,2 milhões para operação, manutenção e ampliação dos terminais; leilão ocorre em setembro na B3

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Governo do Rio Grande do Sul publicou nesta semana o edital referente aos projetos de parceria público-privada (PPP) para os aeroportos Lauro Kortz, em Passo Fundo, e Sepé Tiaraju, em Santo Ângelo. O investimento previsto será de R\$ 102,2 milhões, sendo R\$ 66,24 milhões em Santo Ângelo e R\$35,99 milhões em Passo Fundo.



Aeroporto de Passo Fundo: estão previstas ampliações da área do terminal de passageiros, do parque de abastecimentos de aeronaves e das áreas de apoio às companhias aéreas

Um dos principais itens do projeto revisado é o aumento do aporte público, que passou de R\$ 29 milhões na proposta inicial para R\$ 45,75 milhões. O valor-teto, que pode ser reduzido conforme as propostas do leilão, está vinculado a um cronograma de obras. Outro ponto é a incorporação de uma contraprestação mensal de R\$ 609,3 mil, também por

parte do poder público.

PARA O AEROPORTO DE SANTO ÂNGELO, AS OBRAS PREVISTAS NO INVESTIMENTO INCLUIRÃO O AUMENTO DA ÁREA DO TERMINAL DE PASSAGEIROS E A CONSTRUÇÃO DO NOVO PÁTIO DE AERONAVES, ENTRE OUTRAS MELHORIAS

O valor da tarifa de embarque doméstico foi reduzido de R\$ 63,22 para R\$ 44,27. Com isso, a renumeração do futuro parceiro privado se dará pelo aporte público, contraprestação pública mensal, receitas tarifárias e não tarifárias.

A PPP dos dois terminais será na modalidade de concessão patrocinada e visa a operação, manutenção e expansão dos aeroportos por um período de 30 anos.

No caso do aeroporto de Santo Ângelo, as obras previstas no investimento incluirão o aumento da área do terminal de passageiros e a construção do novo pátio de aeronaves, entre outras melhorias. Quanto ao aeroporto de Passo Fundo, estão previstas a remodelagem e ampliação da área do terminal de passageiros, a ampliação do parque de abastecimentos de aeronaves e a ampliação das áreas de apoio às companhias aéreas.

O recebimento dos envelopes de empresas e consórcios interessados na licitação ocorrerá no dia 22 de setembro na Bolsa de Valores de São Paulo, aB3.

O leilão ocorrerá no dia 26 do mesmo mês, às 10h, também na B3. O critério para definir o vencedor da licitação será o de quem oferecer o maior desconto do aporte público. Caso o certame seja bem-sucedido, a assinatura do contrato pode ocorrer em janeiro de 2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

REGIÃO SUDESTE - BASE OFFSHORE EM SÃO SEBASTIÃO AVANÇA COM ENTREGA DE ESTUDO DE VIABILIDADE

Estudo apresentado durante o Offshore 2025 avalia implantação de estrutura logística para atender operações na Baía de Santos

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

O Porto de São Sebastião deu mais um passo rumo à consolidação como base de apoio às operações offshore no litoral paulista. Durante o Offshore 2025, realizado em Santos na quarta e quinta-feira (25 e 26), o diretor presidente da Companhia Docas de São Sebastião, Ernesto Sampaio, recebeu oficialmente o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a implantação de uma estrutura dedicada ao suporte logístico de plataformas e equipes embarcadas.



O EVTEA analisou a infraestrutura atual do complexo, os acessos terrestres, a localização e os custos previstos para implantação e operação, além de fazer uma avaliação de riscos

“A PROVOCAÇÃO DO SETOR É FUNDAMENTAL PARA IMPULSIONAR INICIATIVAS COMO ESTA POR PARTE DO GOVERNO. O DIÁLOGO CONSTANTE COM A INICIATIVA PRIVADA É O QUE NOS PERMITE AVANÇAR EM SOLUÇÕES CONCRETAS”

THIAGO CAMARGO
diretor de Projetos e Inovação da InvestSP

A proposta, apresentada por uma empresa do setor, prevê a construção de uma estrutura dedicada ao suporte logístico de plataformas e equipes embarcadas, funcionando como ponto de apoio para operações no litoral paulista. Atualmente, a Bacia de Santos é majoritariamente atendida por bases localizadas no estado do Rio de Janeiro. Com a nova instalação, São Paulo poderá oferecer, pela primeira vez, um suporte logístico direto e permanente às operações offshore, aliviando a sobrecarga de outras estruturas e impulsionando a arrecadação e a geração de empregos no estado.

O EVTEA analisou fatores como a infraestrutura atual do porto, os acessos terrestres, a localização estratégica e os custos previstos para implantação e operação, além de uma avaliação de riscos. A manifestação de interesse segue em análise técnica e, caso aprovada, a base poderá ser instalada em até três anos. “O recebimento desse estudo representa um avanço concreto no processo de tornar o Porto de São Sebastião ainda mais estratégico para a cadeia logística offshore. Estamos trabalhando para atrair investimentos sustentáveis e gerar novas oportunidades para a região”, afirmou Ernesto Sampaio.

Para Thiago Camargo, diretor de Projetos e Inovação da InvestSP, o papel da iniciativa privada é essencial na promoção de novos projetos. “A provocação do setor é fundamental para impulsionar iniciativas como esta por parte do governo. O diálogo constante com a iniciativa privada é o que nos permite avançar em soluções concretas. Além disso, São Paulo tem como característica natural a capacidade de atrair talentos, tecnologia e investimentos, o que cria um ambiente favorável para a consolidação de projetos estratégicos.”

O SP Offshore foi organizado pelo Brazilian Energy Council (Brenc), com apoio da Associação Comercial de Santos (ACS) e da InvestSP, agência de promoção de investimentos vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo (SDE)

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

REGIÃO SUDESTE - PASSARELA CONECTA CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS AO PARQUE VALONGO

Nova estrutura sobre a Rua Antônio Prado busca integrar porto e cidade, facilitar o acesso de pedestres e reforçar o turismo local

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br

Foi inaugurada na quinta-feira (26) a Passarela Boulevard José Antônio Fonseca Colla, que conecta a Rua XV de Novembro, no centro histórico de Santos (SP), ao Parque Valongo, cruzando a Rua Antônio Prado (perimetral).

O evento contou com a presença do prefeito da cidade, Rogério Santos (Republicanos); do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP); do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini; e de outras autoridades políticas da cidade e da região.



Erguido como contra parda urbanística pelos impactos da Fips, o projeto visa melhorar a mobilidade, acessibilidade e segurança de pedestres e integrar o patrimônio histórico

Erguido como contrapartida urbanística pelos impactos da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), o projeto visa melhorar a mobilidade, acessibilidade e segurança de pedestres — especialmente trabalhadores portuários e frequentadores do cais —, além de integrar o patrimônio histórico.

O secretário Glaucus Farinello, titular da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, Desenvolvimento Urbano e Sustentabilidade, destacou a importância da obra. “É mais uma conexão, e uma conexão que tem relevância, porque ela aproxima muito mais a linha d’água, o Parque Valongo, com o centro histórico de fato e suas atrações. Ou seja, numa simples caminhada da Bolsa do Café até aqui serão cinco minutos. A gente começa, de fato, a integrar e criar um roteiro de ligação entre o porto e a cidade que estimule o turista e o pedestre em especial, que é o foco central do projeto.”

Farinello destacou que o principal projeto do Porto de Santos ainda está por vir. “O Armazém 4 foi a fase 1, agora a passarela é a fase 2, e já no segundo semestre inicia o restauro do Armazém 3, que deve abrigar lojas e restaurantes. Mas o principal mesmo é trazer o Terminal de Passageiros dos navios de cruzeiros para essa região, que virá acompanhado de uma terceira conexão da linha d’água com o centro da cidade. A ideia é que este terminal esteja pronto e operando nos próximos cinco anos, até o final desta década.”

Rogério Santos aproveitou para comentar também sobre o transporte ferroviário e os projetos para que a cidade volte a ter transporte de passageiros por trens. “O governo do estado está estudando o retorno dessa linha turística. Existem questões de logística, de você dividir a ferrovia com carga, e isso nunca é bom. Então estamos buscando essa alternativa através do governo do estado e do governo federal, para que tenhamos novamente esse turismo, essa ligação com o Planalto, com a cidade de São Paulo”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - FALTA DE INTEGRAÇÃO ENTRE MODAIS AMEAÇA ESCOAMENTO DA SAFRA NO CENTRO-OESTE

Debates do Centro-Oeste Export expuseram gargalos da região e a necessidade de planejamento coordenado entre rodovias, ferrovias e hidrovias

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

A necessidade de ampliar a integração entre os modais de transporte e enfrentar os gargalos que afetam o escoamento da produção agrícola no Centro-Oeste marcou o primeiro dia do fórum Centro-Oeste Export, na quinta-feira (26), em Rondonópolis (MT). Representantes do setor produtivo, especialistas e autoridades defenderam investimentos coordenados em rodovias, ferrovias e hidrovias para garantir competitividade à região.



Edeon Vaz Ferreira e Rodrigo Vilaça participaram do painel “Demandas para ampliar a eficiência no transporte de grãos entre áreas de produção e terminais portuários”

O alto custo do frete, os gargalos no Arco Norte e a falta de infraestrutura adequada nas hidrovias colocam em xeque a competitividade da produção agrícola. A avaliação é de Edeon Vaz Ferreira, presidente do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, durante o painel “Demandas para ampliar a eficiência no transporte de grãos entre áreas de produção e terminais portuários”. Segundo ele, sem planejamento integrado e obras efetivas, a região terá dificuldades crescentes para escoar sua produção.

Edeon apresentou diagnóstico dos principais entraves para movimentar grãos e receber insumos. O escoamento no Brasil é significativamente mais caro que em países concorrentes. “Em Sorriso (MT), o transporte rodoviário até o Porto de Santos custa US\$ 103 por tonelada. Pela ferrovia a partir de Rondonópolis, cai para US\$ 92. Por Miritituba (PA), via hidrovias, chega a US\$ 122. Nos EUA, onde 70% da carga usa hidrovias, o custo pode ser US\$ 73 por tonelada”, exemplificou.

O executivo chamou atenção para problemas em corredores logísticos. No Arco Norte, acessos viários não entregues aos terminais da BR-230 provocam filas de caminhões de até 18 km. “A concessionária da BR-63 tem obrigação contratual de entregar os acessos, mas ainda não o fez. Isso gera espera e transtornos.”

A falta de armazéns em estados como Rondônia faz produtores estocarem grãos em caminhões. Em Rondonópolis, falha no sistema da operadora ferroviária impactou temporariamente o escoamento.

Outro fator crítico é o agravamento das estiagens na Amazônia. Os “verões amazônicos” de 2023 e 2024 reduziram o nível dos rios Tapajós e Madeira, exigindo redução da carga e até suspensão temporária da navegação. “Falta dragagem. O Dnit faz o possível, mas é preciso conceder o serviço hidroviário à iniciativa privada para respostas mais eficientes.” Ele também apontou limitações no licenciamento ambiental como entrave. “Rodovias existentes exigem licenciamento para obras complementares, como acostamentos. É preciso rever as normas. Só não dá pra mudar a morte, o resto tem que mudar”, afirmou.

Entre avanços, Edeon destacou o início das obras da ferrovia estadual entre Rondonópolis e Lucas do Rio Verde, com ramal até Cuiabá, e a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), ligando Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT). O primeiro terminal da linha estadual deve ser inaugurado em agosto de 2026. “A produção cresce, e os desafios para escoar 144 milhões de toneladas de grãos serão maiores. Sem planejamento e obras, continuaremos perdendo competitividade”, concluiu.

O painel contou ainda com Rodrigo Vilaça, sócio da RV Conecta, empresa especializada em integração logística e infraestrutura. “Fica evidente a necessidade de integração entre os modais. O rodoviário com o hidroviário e o ferroviário. Temos que nos perguntar: para que porto queremos ir? Aparr disso, planejar os investimentos em ferrovias”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - CEO DO BRASIL EXPORT DEFENDE POLÍTICAS DE MULMODALIDADE PARA O AGRO

Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebnews.com.br

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, defendeu uma melhor integração logística e mais incentivos e políticas públicas para a multimodalidade na região Centro-Oeste, líder da produção do agronegócio nacional. Julião discursou na quinta-feira (26) durante a sessão solene do fórum Centro-Oeste Export, em Rondonópolis (MT).



Para Julião, as ações e a produção de infraestrutura de transportes na região devem acompanhar o crescimento do agro, que segue em ritmo acelerado, batendo recordes

Ele ressaltou que as ações e a produção de infraestrutura de transportes na região devem acompanhar o crescimento do agronegócio, que segue em ritmo acelerado, batendo recordes consecutivos.

Além disso, destacou que a multimodalidade dos transportes precisa ser efetivamente implementada na região.

"O grande desafio é a questão logística. O Centro-Oeste, de todos os nossos eventos regionais, é o que mais precisa discutir a multimodalidade. Ela precisa ser colocada realmente para valer. Precisamos de uma política pública muito forte, porque os números comprovam isso. O agronegócio cresce numa velocidade absurda, e a infraestrutura cresce numa capacidade muito menor. Isso só aumenta, logicamente, nossos problemas por aqui", afirmou.

Julião apontou que boa parte da produção do agronegócio de Mato Grosso e da região é escoada pelo Porto de Santos (SP), o principal porto do país, mas que, até chegar aos porões dos navios, muitos pontos ainda precisam ser otimizados.

"Em Santos, discutimos a questão da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, que tem impacto direto em Mato Grosso. Essa pista já devia estar entregue, mas estamos falando de um projeto que depende de licenças e que leva oito anos para ser concluído. E o que faremos até lá?", questionou.

Outros temas apontados pelo CEO envolveram tecnologia, que otimiza a produção e a logística no escoamento da produção, a produção verde e sustentável e, principalmente, a armazenagem para suportar os produtos do campo que precisam ser alocados. "(Mato Grosso) É um estado que não para de crescer. Nossa preocupação é o quanto ainda precisamos. E aí entra a característica do fórum, que é permanente. É um tema em que precisamos avançar, e temos a Frenlogi como grande parceira", finalizou, referindo-se à Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - NOVO PRESIDENTE DO IBL VAI AMPLIAR PARCERIA COM BRASIL EXPORT

Nova gestão terá foco no diálogo com o Congresso e na articulação com o setor produtivo, em parceria com o Grupo Brasil Export

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Recém-oficializado como presidente do Instituto Brasil Logística (IBL), Jesualdo Silva afirmou que sua gestão será voltada para retomar e ampliar a parceria com o Grupo Brasil Export, fortalecer a Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) e para o aprimoramento do diálogo entre o setor produtivo e o Congresso Nacional

Segundo Jesualdo, o papel do IBL é fornecer suporte técnico e institucional à Frenlogi, oferecendo aos parlamentares subsídios para uma atuação mais consistente nas decisões legislativas que envolvem logística, infraestrutura e transporte. “O objetivo é levar os fatos como eles são, para que os parlamentares tomem decisões conscientes na hora do voto de projetos e emendas. Cabe a nós fornecer essas informações da melhor forma possível”, afirmou.



Na sessão solene do Centro-Oeste Export, o mais novo presidente do IBL, Jesualdo Silva, recebeu um certificado das mãos do presidente da Frenlogi, senador Wellington Fagundes

Uma das prioridades anunciadas é a ampliação da parceria com o Grupo Brasil Export, considerada estratégica por sua capilaridade e capacidade de articulação junto ao setor. Para Jesualdo, essa renovação permite dar mais visibilidade à atuação parlamentar e criar novos canais de comunicação com a sociedade.

“Todos os eventos do Brasil Export terão um espaço dedicado à Frenlogi, para que os parlamentares possam participar dos debates e ouvir também. É uma forma de levar conhecimento e de dar visibilidade ao trabalho deles”, disse. Ele destacou ainda que outras ações estão em estudo para fortalecer essa aproximação.

A expectativa com as parcerias é alta. “O objetivo do IBL não é aparecer, mas municiar o parlamento com as informações necessárias, além de ajudar o parlamentar a mostrar à sua base o que está fazendo. Isso é fundamental”, disse Jesualdo, que também preside a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

Homenagem e acordo

Na sessão solene do fórum Centro-Oeste Export, realizada na noite de quinta-feira (26), em Rondonópolis (MT), o presidente da Frenlogi, senador Wellington Fagundes (PL-MT), homenageou Jesualdo Silva pela nomeação à presidência do IBL. Ele recebeu um certificado das mãos do parlamentar.

“O certificado foi uma confirmação. Um gesto de que há interesse da Frenlogi na nossa gestão. A escolha da presidência do IBL é uma decisão interna, mas a aderência do senador é muito importante nesse processo”, explicou Jesualdo, lembrando que foi nomeado em 14 de maio para um mandato de dois anos, até 2027.



O documento que estende o acordo de cooperação entre IBL e Grupo Brasil Export foi assinado por Fabrício Julião, CEO do Brasil Export; Jesualdo Silva e Wellington Fagundes

Na mesma ocasião, foi assinada a renovação do acordo de cooperação técnica entre o Grupo Brasil Export e o IBL. O objetivo é viabilizar ações conjuntas em Brasília e São Paulo, voltadas para o intercâmbio de informações, articulação institucional e divulgação de políticas públicas,

programas e iniciativas das duas entidades.

O documento foi assinado por Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Jesualdo Silva e Wellington Fagundes.

“A renovação da parceria do IBL com o Grupo Brasil Export acaba reforçando o papel do Grupo e dos fóruns Brasil Export dentro da sua missão de debater e propor soluções para os desafios da infraestrutura brasileira”, afirmou Fabrício Julião. “É uma parceria natural. De um lado, o braço técnico da frente parlamentar, que reúne os políticos preocupados com a logística nacional. Do outro, o responsável pelo principal movimento de debates sobre a infraestrutura brasileira. Ambos com o mesmo objetivo: desenvolver a infraestrutura do país.”

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT

27 | JUNHO | HOJE

09h15 (MT) / 10h15 (Brasília) Apresentação de João Carlos Parkinson, Ministro da carreira diplomática do Ministério das Relações Exteriores
Tema: Corredores Bioceânicos: Infraestrutura Estratégica e Promoção da Integração Regional

09h30 (MT) / 10h30 (Brasília) Painel 2: As ferrovias no desenvolvimento da logística do Centro-Oeste

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores:

- Rodrigo Verardino De Stéfani, Gerente Executivo de Relações Institucionais e Governamentais e Projetos da Rumo
- Rafael de Souza Hipólito, CFO da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)
- Angelo Stradioto, Diretor de Planejamento Estratégico da VLI

10h30 (MT) / 11h30 (Brasília) Apresentação de Vander Serra de Abreu, CIO e CCO da iPort Solutions

Tema: Inovação tecnológica em terminais logísticos do Centro-Oeste: Gestão, Eficiência e Competitividade

11h00 (MT) / 12h00 (Brasília) Painel 3: Efeitos da intermodalidade na logística no Centro-Oeste

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News

Debatedores:

- Caio Albuquerque, Secretário Adjunto de Logística e Concessão do Estado do Mato Grosso
- Danielle Silva Bernardes, Gerente Executiva Governamental da CNT
- Denimárcio Borges, Secretário de Desenvolvimento Econômico Sustentável da Prefeitura de Rio Verde (GO)

11h45 (MT) / 12h45 (Brasília) Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - “SOMOS O ESTADO MAIS RICO, MAS TEMOS DESAFIOS”, DIZ WELLINGTON FAGUNDES

Senador e também presidente da Frenlogi discursou durante a sessão solene do Centro-Oeste Export e recebeu homenagem

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebene.com.br



O senador e presidente da Frenlogi Wellington Fagundes recebeu uma placa das mãos de Fabrício Julião e de Larissa Amorim durante a sessão solene do Centro-Oeste Export

O senador Wellington Fagundes (PL-MT), que atua como presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), destacou os desafios logísticos que Mato Grosso tem de enfrentar para os próximos anos visando o constante crescimento do agronegócio.

O parlamentar foi uma das autoridades a discursar durante a sessão solene do Centro-Oeste Export, Fórum Regional de Infraestrutura, Logística e Transportes, na quinta-feira, em Rondonópolis (MT).

“Estamos aqui para falar de oportunidades e desenvolvimento. E o desafio principalmente para nós, que é o Estado que mais desenvolve no Brasil nos últimos dez anos. Mas temos desafios muito grandes, exatamente por estarmos no centro do país”, disse.

Na sua fala, Fagundes enfatizou o novo marco regulatório das ferrovias, que entre outros pontos, permite um processo mais simples e célere quanto às concessões até então consideradas tradicionais.

“Dependemos dos portos para fazer nossas exportações e temos uma ferrovia que liga Rondonópolis até o maior Porto do Brasil, que é o Porto de Santos. O novo marco regulatório permitiu que pudesse que a gente tenha ferrovias por autorização e aqui no Mato Grosso teremos a primeira ferrovia por autorização estadual do Brasil, avançando de Rondonópolis chegando até Lucas do Rio Verde, Sinop e Sorriso”, destacou.

Por fim, o senador e presidente da Frenlogi fez menção a um problema real e bastante sério de toda região Centro-Oeste que é a armazenagem. “Nós queremos criar oportunidades para nossa juventude, para nossas futuras gerações.

Somos o Estado mais rico, mas temos desafios. Armazenagem, que foi falado, é um grande problema. Produzimos e, de repente, não tem onde colocar os produtos. Nesse cenário somos obrigados a vencer e fica sem capacidade de competitividade”, comentou.

Homenagem

O Grupo Brasil Export e todo o seu quadro de conselheiros e colaboradores prestaram homenagem a Wellington Fagundes. O CEO do grupo, Fabrício Julião, e a diretora de Sustentabilidade da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Larissa Amorim, entregaram uma placa ao parlamentar. A honraria faz alusão ao trabalho de Fagundes no Congresso Nacional e à dedicação e êxito nos projetos aprovados que visam impulsionar o desenvolvimento do Mato Grosso.



O secretário adjunto de Agronegócio e Investimentos da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Mato Grosso, Anderson Martinis Lombardi, discursou na sessão solene

Além de Fagundes, discursaram na sessão solene do Centro-Oeste Export Larissa Amorim e Anderson Martinis Lombardi, secretário adjunto de Agronegócio e Investimentos da Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Mato Grosso. Também estiveram no palco Jesualdo Silva, presidente do Instituto Brasil Logística (IBL); desembargador Celso Peel, coordenador científico do Conselho Jurídico do Brasil Export; José Roberto Campos, presidente do Conselho Nacional do Brasil Export; e Edeon Vaz Ferreira, presidente do Conselho do Centro-Oeste Export.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - VISITA AO TERMINAL DA RUMO



O maior terminal intermodal de cargas da América Latina fica em Rondonópolis, em Mato Grosso. Operado pela Rumo, o equipamento movimentou mais 22 milhões de toneladas de cargas no ano passado e se prepara para bater este número em 2025. Na quinta-feira (26), a comitiva organizada pelo Grupo Brasil Export fez uma visita técnica ao local, como parte das atividades do Fórum Centro-Oeste-Export, que acontece na cidade pela segunda vez

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - BRASIL VAI PUBLICAR EM AGOSTO A PRIMEIRA TAXONOMIA SUSTENTÁVEL

De acordo com o governo federal, ferramenta vai orientar investimentos sustentáveis e reduzir riscos do chamado “greenwashing”

Por VANESSA PIMENTEL vanessa.pimentel@redebeneews.com.br



O painel teve participação da diretora de Sustentabilidade da Secretaria Executiva do MPor, Larissa Amorim, e da gerente de Sustentabilidade e Inovação da ANTT, Claude Ribeiro

A primeira versão da Taxonomia Sustentável Brasileira (TSB) — sistema que classifica quais atividades econômicas são sustentáveis e orienta investidores e empresas onde alocar investimentos — deve ser publicada em 40

dias, ou seja, até agosto. O prazo foi citado por Larissa Amorim, diretora de Sustentabilidade da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, durante sua participação em um painel do Fórum Centro-Oeste Export, realizado na quinta-feira (26), em Rondonópolis (MT).

O documento ficou em consulta pública até março deste ano e agora está em fase final de análise das contribuições recebidas para ser publicado. O texto será um norte, principalmente, para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que financiará futuros projetos “verdes”.

Segundo o governo, a ferramenta vai orientar investidores e empresas na escolha de investimentos em projetos mais sustentáveis e reduzirá os riscos do chamado “greenwashing” – prática em que companhias alegam adotar medidas sustentáveis, mas não as implementam ou não conseguem comprová-las.

A taxonomia é bastante esperada no Brasil e será um instrumento estratégico para mobilizar e redirecionar fluxos de capital para investimentos considerados essenciais no combate à crise climática e seus impactos.

Larissa afirmou também que o MPor irá lançar, durante a COP30, em novembro, o Guia de Financiamento Verde. Sem detalhar o que será o documento, ela apenas citou que ele auxiliará investidores do setor.

A diretora falou ainda sobre o modelo que estrutura a primeira concessão hidroviária do país: a Hidrovia do Rio Paraguai. O trecho a ser concedido tem 600 km e fica entre Corumbá e Porto Murtinho, no sul de Mato Grosso do Sul. Segundo Larissa, 40% da estruturação do investimento dessa concessão está direcionada a quesitos e parâmetros ambientais, principalmente em relação às dragagens que serão necessárias para permitir a navegação durante todo o ano.

“Há um esforço muito grande para equilibrar a matriz de transporte no Brasil, mas também uma resistência muito grande para novos projetos, especialmente os que envolvem hidrovias. Eu acho isso um contrassenso, porque se as empresas não podem escoar suas produções por barcaças, elas vão colocar a carga em caminhões, e aí seguimos sem conseguir descarbonizar nossas operações e sem conseguir esse equilíbrio”, citou.

Ainda assim, o projeto para conceder o modal segue em análise e, nesta semana, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou as contribuições recebidas durante a consulta pública da Hidrovia do Rio Paraguai.

ANTT

O painel que discutiu iniciavas para o desenvolvimento sustentável dos transportes no Brasil também contou com a presença de Claude Ribeiro, gerente de Sustentabilidade e Inovação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Ela falou sobre a importância da resolução Nº 6.057/2024, que instituiu o Programa de Sustentabilidade para rodovias e ferrovias federais, que traz Parâmetros de Desempenho de Sustentabilidade (PDS) e um Índice de Desenvolvimento da Sustentabilidade (IDS) — instrumento de avaliação que, juntamente com os PDS, classificam e concedem benefícios às concessionárias.

“Estamos agora, junto ao Ministério dos Transportes, desenhando os parâmetros para especificar como as concessionárias vão ter de apresentar isso. Quando o documento estiver pronto e aprovado, virá o edital de chamamento, onde as concessionárias aderem para ter o termo aditivo contratual com esses parâmetros”, explicou. A moderação do painel foi feita por Bruno Merlin, diretor de Comunicação do Grupo Brasil Export. O Centro-Oeste Export segue nesta sexta-feira (27).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - ABSOLAR APRESENTA DADOS SOBRE USO DE ENERGIA RENOVÁVEL NO PAÍS

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa.pimentel@redebnews.com.br



Bárbara Rubim apresentou no fórum um panorama do mercado de eletricidade do país, ainda formado em maioria pelas hidrelétricas, seguido pela eólica onshore e fotovoltaica

A vice-presidente do Conselho de Administração da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar), Bárbara Rubim, fez uma apresentação online durante o Fórum Centro-Oeste Export,

onde detalhou o trabalho da associação no Brasil e no exterior.

Ela apresentou um panorama do mercado de eletricidade do país, ainda formado em maioria pelas hidrelétricas, seguido pela eólica onshore e fotovoltaica.

“A gente precisa depender menos do ciclo hidrológico, ainda mais num cenário de mudanças climáticas. Neste futuro que estamos desenhando, a energia solar vai representar cada vez mais uma parcela significativa do fornecimento de energia do país. Em 10 anos, deve ser 30% da matriz brasileira”, citou ela.

A fonte solar é também a que mais cresce e a que tem o menor custo ao consumidor, ressaltou Bárbara, pois é barata para ser instalada e comercializada.

No balanço da associação, dados mostraram que, desde 2012, o setor recebeu mais de R\$ 258 bilhões em investimentos, gerou mais de 1,7 milhão de empregos, evitou a emissão de mais de 81,4 milhões de toneladas de CO₂ e arrecadou R\$ 80,3 bilhões em tributos ao poder público. Tem atualmente, 56,5 gigawatts operacionais e são as residências que mais utilizam este tipo de energia, representando 79,8% das instalações.

São Paulo é o estado com maior potência instalada. Mato Grosso está em quinto lugar neste ranking, com um crescimento do uso em propriedades agrícolas, segundo o levantamento.

“O Brasil ainda não tem meta de transição energética estabelecida. Mas provocamos o governo a ter uma meta de 100% de energia renovável até 2030, o que nos trará segurança de fornecimento e compromisso ambiental neste cenário de aquecimento global”, concluiu.

GoodWe

Em seguida, se apresentou Merivaldo Brito, fundador da MB Engenharia e embaixador da GoodWe no Brasil, empresa que fabrica baterias e inversores solares. Atualmente a companhia tem três fábricas na China e duas no Vietnã.

Segundo Merivaldo, a empresa estuda instalar uma fábrica de inversores na ZPE de Cáceres (MT). “Já temos estudos e reunimos esforços para que isso aconteça”, disse.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - INSEGURANÇA JURÍDICA E CUSTOS EXTRAS PRESSIONAM CADEIA LOGÍSTICA

No InfraJur, especialistas apontam efeitos de decisões do STF e de taxas como detenção e armazenagem nas operações de transporte e exportação no Brasil

Por **GABRIELA LOUSADA** gabriela.lousada@redebnews.com.br



Rafael Ferreira, sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller, tratou dos custos inesperados enfrentados por exportadores, especialmente aqueles que operam com contêineres

O setor de transportes e logística no Brasil enfrenta desafios, entre eles a insegurança jurídica causada por decisões judiciais, que afetam diretamente a previsibilidade das operações, e os altos custos relacionados a taxas como detenção e armazenagem. O alerta foi feito durante as apresentações do InfraJur – Encontro Regional de

Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, na quinta-feira (26), como parte da programação do Fórum Centro-Oeste Export 2025, em Rondonópolis (MT).

Na abertura, o desembargador Celso Peel, coordenador científico do Conselho Jurídico do Brasil Export, abordou os impactos da ADI 5322, que contestou trechos da Lei do Transporte Rodoviário de Cargas. A decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), que declarou inconstitucionais dispositivos relacionados ao fracionamento do descanso, tempo de espera e repouso em dupla de motoristas, gerou efeitos práticos significativos. “Essa decisão pode comprometer o equilíbrio financeiro de empresas e afastar possibilidades benéficas para os próprios trabalhadores, como mais tempo com a família”, explicou.

Peel destacou ainda que a negociação coletiva, que poderia ser uma solução pacificadora, tem gerado mais litígios do que segurança, especialmente no setor portuário. “Hoje, mesmo cláusulas aprovadas em assembleia são contestadas individualmente, o que gera insegurança jurídica e desestimula acordos”.

Na sequência, o advogado Rafael Ferreira, sócio da Advocacia Ruy de Mello Miller, tratou dos custos inesperados enfrentados por exportadores, especialmente aqueles que operam com contêineres. “O atraso na entrega do contêiner ao terminal ou o embarque postergado por falhas operacionais geram

cobranças elevadas de detenção e armazenagem. Em casos específicos, como o de contêineres refrigerados utilizados na exportação de proteína animal, a diária pode chegar a US\$ 500”, alertou.

Ferreira apresentou dados que mostram o impacto crescente dessas despesas. Apenas no setor do café, foram registrados R\$ 51,5 milhões em perdas com taxas como detenção e demurrage em 2024. De junho de 2024 até hoje, são quase R\$ 80 milhões pagos por essas taxas, segundo ele. “Exportadores que cumprem seus prazos acabam arcando com custos gerados por problemas alheios à sua responsabilidade. A judicialização desses casos cresce e pressiona o sistema”, afirmou.

Ambos os especialistas enfatizaram ainda a necessidade de regras mais claras, decisões mais previsíveis e melhores instrumentos de negociação entre as partes envolvidas na cadeia logística. O Fórum Centro-Oeste Export 2025 segue até sexta-feira (27), com debates sobre transporte intermodal, regulação e investimentos em infraestrutura.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/06/2025

BRASIL EXPORT - AGRO NECESSITA DE ECOSISTEMAS DE INOVAÇÃO PARA MELHORAR PRODUÇÃO

Painel do Inova Export debateu os desafios e oportunidades a partir de uma melhor conexão entre sistemas, visando otimização

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebeneews.com.br



Especialistas debateram no segundo painel do Inova Portos sobre criar ecossistemas de inovação, além de melhorar a conexão entre o setor do agronegócio e o da tecnologia

Criar ecossistemas de inovação e melhorar a conexão entre o setor do agronegócio e o da tecnologia, visando à otimização da produção e dos resultados. Este foi o tema central do segundo painel do Inova Export, realizado na quinta-feira (26), em Rondonópolis (MT), dentro da programação do fórum Centro-Oeste Export.

O cenário foi apresentado pela gerente de Inovação e Agronegócios da AgriHub, Jessica Gimenes, que afirmou que os hubs de inovação são essenciais para criar conexões e gerar dinamismo no ecossistema de inovação. A AgriHub faz a ponte entre startups e produtores rurais. “Mas além das conexões, como a gente consegue acelerar processos e implementar tecnologia? No nosso caso, também tem outras etapas, como implementar a tecnologia e mensurar o impacto dos resultados para o produtor. Um produtor só é como uma andorinha. Mas como essa tecnologia impacta uma cadeia de produtores, que traz resultado para um município e para o estado? A gente só consegue mensurar tudo quando temos um ambiente promotor de inovação, como o hub”, comentou.

A executiva também citou dificuldades e desafios que envolvem a inovação, especialmente no agronegócio em um estado produtor como é **Mato Grosso**. “A gente não tem um ambiente favorável para inovação no estado, nem no Brasil. Nós não temos uma cultura empreendedora. É um desafio muito grande introduzir no ecossistema de inovação o ambiente universitário, que é o que vivemos em Mato Grosso. É muito difícil trazer alunos das universidades para participar”, pontuou.

Por fim, Jessica atualizou o cenário voltado para iniciativas de inovação e novas tecnologias, e afirmou que faltam investidores e dinheiro de mercado para a área.

“Estamos em um cenário econômico diferente. A gente não tem hoje dinheiro de investidor fácil no mercado. As empresas do agronegócio estão se desfazendo de áreas de inovação, se desfazendo

de investimentos em hubs e sistemas de inovação. Quando a gente pensa que está em um ambiente favorável, não estamos. É muito importante continuar investindo em hubs de inovação, criação de ecossistemas e mecanismos de inovação para fomentar o desenvolvimento de novas tecnologias”, completou.

O painel contou com as participações de Durval Carneiro, CEO do Agro Club Tecnológico; e Ighor Wambasther de Arruda Bastos, CEO da Agro M2. A moderação foi feita por Henrique Rolim, gestor de Projetos de Inovação na Semente Negócios.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/06/2025

C O N E X ã O NORDESTE - GOVERNADOR DO MARANHÃO EM MISSÃO INTERNACIONAL



Brandão dialogou com o embaixador do Brasil no Vacano, Everton Vargas, e com a Frente Parlamentar Católica

O governador do Maranhão, Carlos Brandão, está em viagem internacional para participar do Jubileu dos Governantes, organizado pelo Vacano. Ele e a primeira-dama, Larissa Brandão, foram recebidos na Embaixada do Brasil no Vacano, onde puderam conversar com o embaixador Everton Vargas, que esteve presente na posse do papa Leão XIV.

Um dos destaques da reunião foi a apresentação do programa Maranhão Livre da Fome, executado pela gestão estadual. O projeto tem o objetivo de retirar mais de 430 mil pessoas da extrema pobreza e articula ações de transferência de renda, capacitação e assistência em saúde. Esse momento do encontro contou com a participação de uma comitiva de parlamentares brasileiros liderada pelo presidente da Frente Parlamentar Católica, o deputado federal Luiz Gastão.

"Vários temas foram debatidos, com destaque para o combate à fome e, quando apresentamos o programa Maranhão Livre da Fome, que tem a participação da Igreja Católica, eles ficaram encantados com o programa maranhense. Eu estou muito feliz pois o que está acontecendo no Maranhão está servindo de exemplo aqui. O nosso programa ultrapassou barreiras, não é um programa apenas para o Maranhão, é um programa para o Brasil e para o mundo", informou Brandão.

Esta semana, o governador segue para Londres, onde participa da Semana de Ação Climática.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 27/06/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - NOVA HIDROVIA DO RIO SÃO FRANCISCO VAI INTEGRAR O BRASIL



O Rio São Francisco é fundamental para a integração e o desenvolvimento do Brasil. Os 2,8 mil quilômetros de extensão do Velho Chico banham 505 municípios brasileiros e abastecem 11,4 milhões de pessoas. Nesse caminho ascendente do Sudeste ao Nordeste, há um grande potencial para o transporte de cargas de forma mais eficiente, econômica e sustentável. Recentemente, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou a Nova Hidrovia do São Francisco.

Os 1.371 quilômetros navegáveis da Nova Hidrovia vão permitir a retomada da navegação comercial desde Pirapora, em Minas Gerais (MG), até Petrolina, em Pernambuco (PE). Esse po de operação não ocorre no Velho Chico desde 2012, em função do assoreamento de trechos desse rio essencial para a integração nacional.

“Grandes grupos já manifestaram interesse em fazer essa operação hidroviária. Vamos trabalhar muito nos próximos meses para garantir a execução do projeto, que é fundamental para o fortalecimento da logística brasileira e para o desenvolvimento do País, sobretudo da Região Nordeste”, ressaltou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Para o diretor do Departamento de Navegação e Fomento da Secretaria Nacional de Hidrovias e Navegação do MPor, Otto Luiz Burlier, a hidrovia do São Francisco é a forma mais sustentável de transportar cargas e um ganho para a logística da região. “A Nova Hidrovia do São Francisco tem potencial para gerar mais movimentação de cargas entre os estados do Nordeste de forma muito mais barata e menos poluente do que por meio de uma rodovia”.



Cânion de Xingó no Rio São Francisco, município de Delmiro Gouveia, Alagoas

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 27/06/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - FORRÓ COM ACORDES DE 2026 EM PERNAMBUCO



**HEITOR
GREGÓRIO**



Silvio Costa Filho e João Campos recebendo nos festejos pernambucanos os presidentes do Senado e da Câmara, respectivamente, Davi Alcolumbre e Hugo Moa. Também na foto, a deputada federal de São Paulo, Tabata Amaral, namorada do prefeito de Recife

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), e o prefeito do Recife, João Campos (PSB), têm sido vistos lado a lado nos festejos juninos pelo estado. A aproximação, em clima de São João, esquenta os bastidores da política pernambucana e já alimenta especulações sobre uma possível aliança para 2026.

Silvio Costa Filho é cotado para disputar o Senado e integrar a chapa de João Campos, que deve disputar o Governo do Estado. O arrasta-pé pode estar abrindo caminho para uma dobradinha eleitoral.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/06/2025

C O N E X Ã O NORDESTE - FEITO POGUAR: MOVIMENTO FORTALECE A IDENTIDADE, OS NEGÓCIOS E PRODUTOS DE ORIGEM DO RIO GRANDE DO NORTE



**HEITOR
GREGÓRIO**



Feito Potiguar é mais que um selo. É um canto. Um chamado da terra. É a voz ancestral de um povo que, mesmo diante da seca, semeia abundância. Que, entre o sal e o sertão, escreveu capítulos grandiosos na história do Brasil — e do mundo. É da coragem dos que ergueram engenhos, cruzaram mares, reinventaram sabores e fizeram do improvável uma epopeia cotidiana, que nasce o Feito Potiguar.

São histórias que representam o Rio Grande do Norte, com a força e o talento de quem produz, empreende e transforma a realidade local. Esse é o movimento Feito Potiguar, iniciava que fortalece a identidade cultural e econômica do estado.

Este selo visa fortalecer a produção e a economia do Estado do Rio Grande do Norte, por meio do posicionamento dos produtos que respeitam os aspectos legais vigentes e comunicam elementos de identificação potiguar em sua rotulagem. Estes elementos de identidade podem ser geográficos, territoriais, turísticos de forma nominal ou icônica, e/ou conter dentre seus ingredientes insumos produzidos no Estado (que sejam formalmente comprovados).

Tornou-se um símbolo de orgulho para produtores, artesãos, empreendedores e artistas que carregam nas mãos e nos negócios a essência potiguar. São queijos, mel, doces, cafés, cachaças, açaí potiguar, entre outras produções regionais.

O Programa Feito Potiguar é articulado pelo Sebrae-RN, em parceria com a Federação da Agricultura, Pecuária e Pesca do RN (Faern), a Federação do Comércio (Fecomércio) e a Federação das Indústrias (Fiern), e conta com o apoio institucional da Federação dos Municípios do Rio Grande do Norte (Femurn) e do Governo do Estado. A ação integra uma ampla estratégia de fortalecimento da economia regional, estimulando a produção local e promovendo a conexão com os mercados consumidores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 27/06/2025



JORNAL O GLOBO – RJ

LULA BATE MARTELO E GOVERNO ENTRARÁ COM AÇÃO NO STF PARA QUESTIONAR DERRUBADA DO IOF PELO CONGRESSO

A avaliação é que ao sustar o decreto presidencial elevando a alíquota do IOF o Legislativo infringiu a separação de poderes

Por Renata Agostini — Brasília



Presidente Lula e Hugo Motta, Presidente da Câmara dos Deputados. — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidiu entrar com uma ação no Supremo Tribunal Federal (STF) para questionar o decreto aprovado no Congresso sustando o aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).



O martelo foi batido após uma longa conversa entre o petista e o ministro da Advocacia-geral da União (AGU), Jorge Messias, na noite de quinta-feira. Os dois voaram juntos de São Paulo para Brasília e depois seguiram reunidos no Palácio da Alvorada.

Há um entendimento agora unânime dentro do governo sobre a necessidade de declarar a inconstitucionalidade do ato do Congresso. A avaliação é que, ao sustar o decreto presidencial do IOF, o Legislativo infringiu a separação de poderes.

Lula delegou a Messias a responsabilidade de definir a estratégia jurídica para a disputa que se avizinha na corte. O debate terá como foco a usurpação de competências do Poder Executivo pelo Legislativo.

Auxiliares do presidente dizem que ele está muito decepcionado com a postura do presidente da Câmara, Hugo Motta (Republicanos-PB), que pautou o tema sem avisar ao governo e ajudou a atropelar a medida presidencial.

Em nota, a AGU afirmou que iniciou, a pedido de Lula, "uma avaliação técnica sobre as medidas jurídicas a serem adotadas para preservar a vigência do decreto" que aumentou o IOF. O órgão afirmou que "solicitou informações ao Ministério da Fazenda para embasar os estudos".

Como mostrou o GLOBO, a derrota histórica de Lula no Congresso nesta semana fez crescer no governo a ala a favor de um "enfrentamento" do tema no STF. A ideia vinha sendo defendida internamente nas últimas semanas pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Após a manobra de Câmara e Senado, no entanto, a tese ganhou o apoio de outros ministros do núcleo duro do governo, caso de Rui Costa (Casa Civil) e Gleisi Hoffmann (Secretaria de Relações Institucionais).

Havia resistência por parte do ministro Jorge Messias, que estava fora de Brasília no dia da derrubada do decreto pelo Legislativo e não participara das discussões sobre o tema com o presidente. Após os despachos de quinta-feira entre os dois, ficou decidido que a AGU irá judicializar o caso.

Ministros do do governo vinham argumentando a Lula que os parlamentares deram sinais claros de que decidiram antecipar a disputa eleitoral, buscando enfraquecer o governo. E, por isso, dobrar a aposta em cima das pautas defendidas pelo petista é necessário para "marcar posição".

Isso significa levar à população o discurso de que o governo está trabalhando para taxar o "andar de cima", os "bilionários" e as "bets". O presidente indicou concordar com a avaliação de que a corrida de 2026 já está em jogo.

A leitura política reforçou argumentos de Haddad, que vê a manobra de derrubar a decisão do IOF como inconstitucional. A justificativa é que se trata de uma prerrogativa do Executivo mexer na alíquota do IOF. Criado na década de 1960, o tributo ganhou respaldo da Constituição de 1988.

O artigo 153 define que compete à União instituir impostos sobre "operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativas a títulos ou valores mobiliários" e que é facultado ao Executivo alterar as alíquotas destes tributos. Para a equipe econômica, o texto é claro e o Congresso não poderia imiscuir-se numa atribuição do governo federal.

A AGU concorda com os argumentos técnicos e, a partir da decisão política do presidente, agora ingressará com ação no Supremo. A cúpula da AGU vinha argumentando que, embora existissem elementos apontando para a inconstitucionalidade da manobra do Congresso, a ação no STF inevitavelmente ajudaria a tensionar ainda mais o ambiente entre os Poderes.

Para Lula e boa parte de seus ministros, porém, a derrota contundente sofrida indica que o clima azedou e o governo precisa de uma plataforma para defender suas bandeiras, como a proteção aos

mais pobres. A avaliação é que a briga pela manutenção do decreto sobre o IOF tornou-se essencial diante de um Congresso que vem, desde o ano passado se negando a aprovar medidas de ajuste propostas pelo governo e, agora, decide avançar sobre uma prerrogativa da União.

Parte desse discurso já começou a ser trabalhada pelo ministro Sidônio Palmeira, que comanda a Secretaria de Comunicação da Presidência (Secom). Em seu perfil oficial, Lula publicou na manhã desta quinta-feira uma série de ilustrações com a visão do governo sobre a batalha com o Congresso, referindo-se à disputa como "uma história de justiça tributária".

O conteúdo incluía um trecho de entrevista de Lula em vídeo, na qual ele diz que "essa briga nós temos que fazer", referindo-se ao IOF. De acordo com o petista, Haddad quer que as bets, fintechs e bancos paguem "um pouquinho só" de imposto, porque elas ganham "bilhões" e o governo quer, com isso, "levar o povo pobre a um padrão de vida um pouco mais digno".

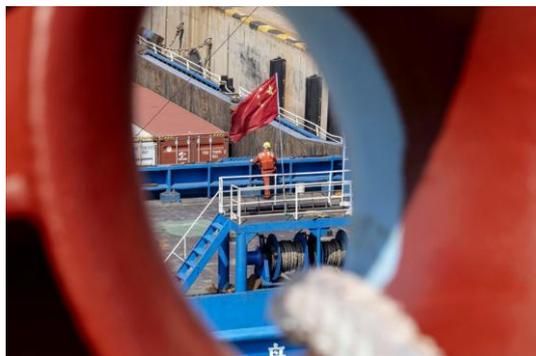
Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2025

CHINA CONFIRMA ACORDO COM OS EUA PARA ESTABILIZAR RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE OS DOIS PAÍSES

Segundo secretário americano, entendimento foi assinado há dois dias e formaliza os termos discutidos nas negociações comerciais entre Pequim e Washington, incluindo a questão sobre terras raras

Por Bloomberg — Pequim



Comentários de Pequim surgem poucas horas após secretário de Comércio dos EUA afirmar que as duas maiores economias do mundo finalizaram um entendimento comercial alcançado em Genebra — Foto: Bloomberg

A China confirmou mais detalhes de uma estrutura comercial com Washington, reiterando os comentários anteriores do secretário de Comércio dos EUA, Howard Lutnick, sobre um acordo entre EUA e China que estabilizou as relações bilaterais.

Autoridades de ambos os países mantiveram contato próximo após realizarem negociações comerciais em Londres no início deste mês, disse um porta-voz do Ministério do Comércio da China em comunicado nesta sexta-feira.

"Nos últimos dias, após a aprovação, ambos os lados confirmaram ainda mais os detalhes da estrutura. O lado chinês revisará e aprovará os pedidos elegíveis de exportação de itens controlados de acordo com a lei. O lado americano, por sua vez, cancelará uma série de medidas restritivas adotadas contra a China", disse o porta-voz.

Os comentários chineses surgem poucas horas após Lutnick afirmar que as duas maiores economias do mundo finalizaram um entendimento comercial alcançado em Genebra. Em entrevista à Bloomberg TV na quinta-feira, ele acrescentou que a Casa Branca tem planos iminentes de firmar acordos com um conjunto de 10 importantes parceiros comerciais.

O acordo com a China, que segundo Lutnick foi assinado há dois dias, formaliza os termos discutidos nas negociações comerciais entre Pequim e Washington, incluindo um compromisso da China de fornecer terras-raras usadas em tudo, desde turbinas eólicas até aviões a jato.

Poucos detalhes foram divulgados após as negociações em Londres, lideradas pelo secretário do Tesouro dos EUA, Scott Bessent, e pelo vice-primeiro-ministro chinês, He Lifeng, embora ambos os lados tenham celebrado avanços.

A ausência de um relatório detalhado após dois dias de discussões deixou muitas incertezas, inclusive sobre se Pequim concordou ou não em retomar as exportações de ímãs de terras raras.

Embora o presidente dos EUA, Donald Trump, tenha classificado o resultado como “ÓTIMO” em uma postagem nas redes sociais, sua equipe reconheceu que o acordo basicamente formalizou termos acertados durante negociações anteriores em Genebra, que levaram à redução de tarifas massivas, mas também geraram novos conflitos sobre controles de exportação.

Fazendo referência a uma ligação ocorrida em 5 de junho entre Trump e o presidente chinês Xi Jinping, o ministério afirmou no comunicado de sexta-feira que os dois países devem trabalhar juntos para promover o desenvolvimento estável das relações econômicas e comerciais.

No início deste mês, a China anunciou que reforçaria o controle sobre dois produtos químicos que podem ser usados na produção de fentanil — um aparente gesto de boa vontade para com os EUA, que pode ajudar a manter a frágil trégua comercial.

O governo Trump impôs tarifas de 20% sobre exportações chinesas neste ano devido ao suposto papel de Pequim na crise dos opioides nos EUA. Essas tarifas continuam em vigor.

Na entrevista de quinta-feira, Lutnick afirmou que as “contramedidas” americanas impostas antes das conversas em Londres seriam suspensas — mas apenas quando os materiais de terras-raras começarem a ser exportados pela China. Essas medidas incluem restrições à exportação de materiais como etano (usado na produção de plástico), softwares de chips e motores a jato.

O acordo ocorre em meio aos esforços dos EUA para flexibilizar restrições às exportações de etanol. No início desta semana, o Departamento de Comércio informou às empresas de energia que poderiam carregar esse gás de petróleo em navios e enviá-lo à China — mas não descarregá-lo lá sem autorização.

UE e EUA confiantes em acordo

A União Europeia e os Estados Unidos acreditam que podem firmar algum tipo de acordo comercial antes do prazo de 9 de julho, quando Washington deve impor uma tarifa de 50% sobre quase todos os produtos do bloco europeu, que planeja lançar sua própria série de contramedidas.

A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, disse a líderes da UE, a portas fechadas, em uma cúpula realizada na quinta-feira, que estava confiante de que um acordo poderia ser alcançado antes do prazo, a fim de evitar uma escalada economicamente prejudicial, segundo pessoas familiarizadas com o assunto. Na semana passada, o Comissário de Economia da União Europeia, Valdis Dombrovskis, afirmou que as partes estavam “fazendo progressos”.



Navio carregado no Porto de Roterdã, em Roterdã, Países Baixos — Foto: Lina Selg/Bloomberg

Von der Leyen afirmou que o governo Trump apresentou uma nova proposta nesta semana. Durante a discussão, houve uma mudança de tom entre os líderes, muitos dos quais disseram estar dispostos a aceitar certo grau de desequilíbrio em um acordo comercial para evitar uma escalada, disseram as fontes, sob condição de anonimato.

O secretário de Comércio dos EUA, Howard Lutnick, ecoou os comentários da presidente da Comissão Europeia, braço executivo da UE, em uma

entrevista concedida à Bloomberg TV na quinta-feira, dizendo que a UE havia acelerado o ritmo das negociações nas últimas semanas, estabelecendo as bases para um acordo.

Um porta-voz da Comissão, responsável pelas questões comerciais da UE, não respondeu imediatamente a um pedido de comentário.

— A Europa tem feito um excelente trabalho, estão se esforçando muito — disse Lutnick. — Estou otimista — acho que agora podemos conseguir um acordo.

Lutnick acrescentou que fazia sentido que um acordo com a UE viesse no final do processo, já que o bloco é o maior parceiro comercial dos EUA e, como tal, os dois mantêm uma relação profunda e complexa.

O presidente Donald Trump anunciou em abril uma série de chamadas tarifárias recíprocas sobre quase todos os parceiros comerciais dos EUA, visando barreiras enfrentadas por empresas americanas no exterior, como tarifas, regulamentações domésticas e impostos. Essas tarifas de 50% estão previstas para entrar em vigor em 9 de julho.

Além da tarifa universal, Trump impôs um imposto de 25% sobre carros e de 50% sobre aço e alumínio. Ele também trabalha para ampliar as tarifas a outros setores, incluindo os de produtos farmacêuticos, semicondutores e aeronaves comerciais. A União Europeia ameaçou retaliar se tarifa sobre o aço subisse, como anunciado por Trump.

O presidente dos EUA frequentemente criticou a UE — que, segundo ele, foi criada para “prejudicar” os Estados Unidos — por seu superávit em bens e pelas barreiras percebidas ao comércio americano.

A UE estima que as tarifas dos EUA atualmente incidem sobre € 380 bilhões (US\$ 445 bilhões), ou cerca de 70% de suas exportações para os Estados Unidos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2025

AÇÃO NA JUSTIÇA EXPÕE GUERRA BILIONÁRIA ENTRE ESTRANGEIROS E JBS NO PORTO DE SANTOS

Empresas que atuam no complexo criticam restrições de agência federal, enquanto companhia dos irmãos Batista desconversa sobre interesse em leilão

Por Johanns Eller e Malu Gaspar



Porto de Santos — Foto: Fonte: Shutter

Uma ação da dinamarquesa Maersk questionando na Justiça os critérios do leilão do novo megaterminal no Porto de Santos estabelecidos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) expôs uma guerra já deflagrada nos bastidores que coloca em campos opostos os interesses de operadoras estrangeiras e da JBS dos irmãos Batista, que têm buscado ampliar sua atuação no setor através da subsidiária JBS Terminais.

A disputa pelo novo terminal, que vai aumentar em 50% a capacidade de movimentação do porto de Santos e será o maior da América Latina, atrai a atenção de todas as multinacionais do setor por ser a maior concorrência em curso no planeta.



Na última quarta-feira, a 21ª Vara Federal Cível de São Paulo estabeleceu um prazo de dez dias para a Antaq explicar por que propôs mudanças no regramento do certame que, na prática, restringiriam a competição pelo contrato, que prevê um investimento de R\$ 5,6 bilhões no chamado Tecon 10 e um bônus pelo arrendamento por no mínimo 25 anos.

Nos bastidores, operadores que já atuam em Santos dizem que as restrições da Antaq favorecem players como a JBS Terminais e a chinesa estatal Cosco, que ainda não estão em Santos. O porto de Itajaí (SC), controlado pela empresa dos Batista, é bem menos rentável – movimentou pouco mais de 100 mil TEUs (medida referente a contêineres) por mês. Já o de Santos movimentou 1,3 milhão TEUs só no primeiro trimestre deste ano.

A especulação sobre o interesse da JBS e da companhia da China também foi citada pelo subprocurador-geral do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União Lucas Rocha Furtado, que menciona ainda a filipina ICTSI e a americana Hudson Ports como potenciais favorecidas.

No documento, Furtado aponta ainda que as principais prejudicadas seriam a Maersk e a MSC, que são os dois maiores armadores do mundo, além da Santos Brasil, controlada pela gigante francesa CMA CGM, e a DP World (Emirados Árabes Unidos).

Tudo porque, diferentemente do que faz em outros leilões, a Antaq optou por dividir a concorrência em duas fases e vetou na primeira etapa a participação de companhias que já atuam no Porto de Santos – como é o caso da Maersk, da MSC, da CMA e da Dubai Ports.

A justificativa foi impedir a concentração de mercado no porto e blindá-lo da chamada verticalização, quando os mesmos grupos econômicos controlam toda a cadeia portuária, dos terminais à operação dos navios.

De acordo com as regras agora questionadas na Justiça, essas empresas só poderiam se candidatar a operar o novo terminal na segunda rodada, caso não haja interessados – o que é considerado muito improvável, dado o tamanho e o potencial do terminal – , e mediante o compromisso de desinvestimento nos ativos mantidos atualmente em Santos.

Nos últimos meses, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), também entrou na briga, aumentando sua voltagem política. O governo paulista avalia que as novas regras “esvaziam a ampla competição, impedem a participação de agentes econômicos tecnicamente qualificados na disputa pelo ativo e podem resultar na prestação de um serviço menos eficiente e mais custoso” – como escreveram em um ofício enviado ao Ministério de Portos e Aeroportos a secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende, e o titular de Parcerias e Investimentos, Rafael Benini.

Na avaliação do governo Tarcísio, para impedir a concentração no porto bastaria permitir a participação das grandes operadoras já estipulando que se alguma delas for vencedora, deve abrir mão dos investimentos atuais no porto.

Em resposta ao governador, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, se disse “muito confortável” em relação às mudanças recomendadas pela Antaq porque a diretoria foi indicada por Jair Bolsonaro e não por Lula. Embora faça parte do governo Lula, Costa é filiado ao Republicanos, mesmo partido de Tarcísio.

Mudanças a jato

Na ação, a Maersk sustenta que as mudanças de grande impacto no formato do leilão não foram levadas à discussão em audiências públicas, contrariando a jurisprudência da agência, do Tribunal de Contas da União (TCU) e do Cade, e avançaram de forma inusual na burocracia de Brasília.



Em menos de 24 horas, o Ministério de Portos e Aeroportos recebeu as novas recomendações da Antaq, chancelou prontamente as mudanças e as submeteu ao Tribunal de Contas da União (TCU), a quem cabe revisar o formato da concorrência.

As alterações já haviam provocado a reação do Ministério Público de Contas junto ao TCU. O subprocurador-geral Furtado chegou a solicitar a suspensão do leilão, classificou as restrições como “prévias e completamente genéricas” e alertou para os riscos à competição e à valorização do ativo leilado, o que poderia acarretar em “prejuízos ao erário federal”.

Mas o pedido foi negado pelo ministro Antonio Anastasia, que alegou que os critérios do leilão ainda passariam pelo crivo do TCU, e por isso não caberia decisão liminar.

Disputa em curso

Embora não haja concorrentes formais no momento, uma vez que o edital não foi apresentado, empresas e armadores (operadores de navios) interessados já movimentam há meses o mercado de consultorias e escritórios de advocacia para estudar o leilão e projetar eventuais propostas.

Embora a JBS não tenha manifestado publicamente interesse na concorrência, nos bastidores emissários da companhia procuraram executivos das grandes operadoras de terminais propondo conversas com os irmãos Joesley e Wesley Batista com a finalidade de tentar algum tipo de associação.

De olho no gargalo logístico no setor portuário, que eleva os custos de grandes exportadoras como a J&F, também dos irmãos Joesley e Wesley, já opera o porto de Itajaí.

Recentemente, Wesley esteve entre os convidados de um evento do presidente Luiz Inácio Lula da Silva que lançou a criação de uma doca federal no complexo da cidade catarinense.

Os Batista também estiveram na China, na comitiva que acompanhou o presidente Lula na visita oficial realizada em março de 2023.

Procurada pela equipe da coluna, a JBS informou não ter manifestado “interesse em participar do leilão do Tecon 10”.

Questionada sobre a mudança nos critérios, a Antaq afirmou ser “uma defensora da competitividade e entende que concentrações de mercado devem ser evitadas” e que as mudanças ocorreram com o objetivo de “promover e ampliar a concorrência no referido complexo portuário”, embasadas em “critérios técnicos” que apontaram “níveis de concentração superiores ao aceitável” sem as restrições propostas.

Ainda segundo a agência, as mudanças ocorreram “a pedido do Ministério de Portos e Aeroportos” e também a partir de contribuições apresentadas em audiências públicas. Já em relação à decisão da Justiça de São Paulo, a Antaq informou não ter sido notificada oficialmente até ontem.

O Ministério de Portos e Aeroportos, por sua vez, afirmou que só tomará qualquer decisão sobre o leilão “após uma ampla discussão” com o TCU. Questionado sobre as alterações da Antaq, a pasta alegou que “a matéria possui natureza regulatória, o que limita a atuação direta do ministério quanto ao mérito da decisão”.

O órgão comandado por Silvio Costa Filho disse ainda trabalhar para “assegurar a ampla participação dos agentes nacionais e internacionais envolvidos” e que espera que o projeto saia do papel para o desenvolvimento do Porto de Santos e “o fortalecimento da infraestrutura logística do país”.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2025

LULA PERGUNTOU À AGU SE DECRETO QUE DERRUBOU IOF 'USURPA' COMPETÊNCIA, DIZ HADDAD: 'SE RESPOSTA FOR POSITIVA, ELE DEVE RECORRER'

Congresso derrubou decreto que elevou alíquotas de tributos sobre operações financeiras
Por Bruna Lessa — Brasília



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

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, explicou nesta sexta-feira que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva pediu à Advocacia-Geral da União (AGU) para avaliar se a derrubada, pelo Congresso Nacional, do decreto presidencial que aumentava o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), "usurpa" a competência do Poder Executivo.

— Se a resposta for positiva, ele deve recorrer — disse ele, em entrevista à GloboNews. — Se a AGU entender que isso está usurpando prerrogativa do executivo ele nem pode abrir mão. Então estamos querendo criar um problema onde não tem.

A medida, voltada a setores como bancos, fintechs e casas de apostas, foi derrubada pelo Congresso nesta semana, levando o governo a decidir judicializar o caso no Supremo Tribunal Federal (STF). A Fazenda estimava arrecadar R\$ 10 bilhões neste ano com o decreto derrubado.

Nesta sexta-feira, O GLOBO mostrou que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva autorizou a Advocacia-Geral da União (AGU) a ingressar com ação direta de inconstitucionalidade contra a decisão do Legislativo. O governo alega que a alteração de alíquotas do IOF é prerrogativa exclusiva do Poder Executivo. A ação é vista como uma tentativa de reverter a derrota sofrida no Congresso e marcar posição em meio à escalada de tensões entre os Poderes.

O ministro disse que o governo irá continuar "corrigindo distorções". Ele também rebateu declarações do presidente do PP, senador Ciro Nogueira (PI), que considerou haver uma baixa participação de Lula nesses debates.

— Eu não vejo omissão do presidente Lula. O Ciro Nogueira, com todo respeito, fez parte de um governo de um presidente (Jair Bolsonaro) que não sabia onde estava no planeta — disse.

Com apoio de ministros como Rui Costa (Casa Civil) e Gleisi Hoffmann (Relações Institucionais), Haddad tem defendido publicamente que a medida integra um esforço de justiça tributária, voltado a taxar os setores mais lucrativos da economia, em especial os que ficaram de fora da reforma aprovada no ano passado.

O governo tenta emplacar o discurso de que está sendo barrado em sua tentativa de cobrar mais do "andar de cima" para proteger os mais pobres — uma narrativa reforçada por Haddad na entrevista, em linha com o material já publicado nas redes do presidente Lula.

Haddad disse que o governo estabeleceu um limite de gastos com o arcabouço fiscal e voltou a criticar o governo Bolsonaro.

— Quando você fala em corte de gastos, primeiro que estabelecemos um limite, adquirimos gastos contratados, a judicialização do BPC (Benefício de Prestação Continuada) foi fruto de uma decisão no governo anterior. Então tem uma série de compromissos onde o descontrole dos gastos foi contratado antes, não foi contratado agora.



O ministro também negou intenção de mudar a meta fiscal do ano que vem, que prevê um superávit de 0,25% do PIB (ou cerca de R\$ 30 bilhões).

Crise do IOF

Haddad afirmou que ainda não entende qual foi a motivação para que o presidente da Câmara, Hugo Motta, mudasse sua postura em relação ao decreto que elevava a alíquota do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

— Eu saí da casa do presidente Hugo Motta com a certeza de que havíamos dado um encaminhamento para as questões, que seriam debatidas. Ninguém ali tinha fechado questão, mas havia um encaminhamento.

Haddad reafirmou que a confiança entre Executivo e Congresso é indispensável para avançar na pauta de ajustes fiscais e que está disposto a criar um ambiente de diálogo, inclusive sugerindo a instalação de uma mesa permanente de negociação sobre gastos públicos, com participação de governo e oposição.

Juros

O ministro também comentou o atual patamar da taxa básica de juros, fixada em 15% ao ano pelo Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central — o maior nível em quase duas décadas. Segundo Haddad, não há mais espaço para novas altas.

— A inflação está caindo, e o patamar da Selic vai ficar nessa altura quanto tempo? Acredito que o BC vai ter que calibrar o momento do ciclo de corte, que eu não sei quando vai acontecer — avaliou o ministro.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 27/06/2025

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CINCO MEDIDAS EQUIVOCADAS DO GOVERNO NA POLÍTICA TRIBUTÁRIA, SEGUNDO A DUQUESA DE TAX

No Fala, Duquesa! desta semana, a colunista do Estadão faz uma lista das medidas mais inusitadas que o atual governo anunciou e sofreu um revés, seja da população ou do Congresso

Por Redação

Sem disposição para reduzir gastos e no afã de cumprir as metas fiscais, o governo Lula vem testando a sociedade brasileira com políticas fiscais equivocadas e polêmicas. A medida provisória do IOF é apenas um exemplo dos deslizes da atual administração.

No Fala, Duquesa! desta quinta-feira, 26, a colunista do Estadão, Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax, apresenta um Top 5 das ideias mais inusitadas do governo na política tributária. “Consegui pescar ali só cinco momentos. Mas é claro que tem mais.”

A lista inclui a briga em torno do IOF, um imposto de exportação sobre petróleo cru, a conhecida MP do fim do mundo, que limitava o uso do crédito de PIS/Cofins, o imposto das blusinhas (importadas de plataformas online, sobretudo, chinesas) e a MP que tributa debêntures e outros investimentos.

“Tudo isso é muito diferente de uma reforma tributária que tem um objetivo, que tem uma simplificação, que tem um estudo. Aqui (nos casos acima) estamos falando de aumentar a arrecadação.



A colunista do Estadão Maria Carolina Gontijo, a Duquesa de Tax Foto: Taba Benedicto/ Estadão

Programa

Todas as quintas-feiras, às 9h30, a Duquesa de Tax faz reacts (comentários sobre outros vídeos ou entrevistas) do noticiário econômico no Estadão. Além disso, tem o programa semanal Não vou passar raiva sozinha. Os vídeos inéditos vão ao ar sempre às segundas-feiras, às 9h30, para assinantes do Estadão. Cortes do programa são distribuídos ao longo da semana nas redes sociais e na Rádio Eldorado. A atração também tem uma versão em

podcast.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/06/2025

HADDAD: LULA NÃO PODE ABRIR MÃO DE RECORRER SE AGU CONSIDERAR QUE CONGRESSO USURPOU PRERROGATIVA

O ministro contou que, ao advogado-geral da União, foi dito: 'O decreto legislativo usurpa a prerrogativa da Presidência da República? Se sim, recorre. Se não, vamos negociar'

Por Caroline Aragaki (Broadcast) e Eduardo Laguna (Broadcast)

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta sexta-feira, 27, que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva pediu para a Advocacia-Geral da União (AGU) verificar se o decreto legislativo aprovado no Congresso, que derrubou as regras estabelecidas pelo governo em relação ao aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF), usurpa a prerrogativa do Executivo. "Se a resposta for positiva, ele deve recorrer, porque é uma usurpação constitucional", disse.

Em entrevista à GloboNews, Haddad afirmou que o advogado-geral da União, Jorge Messias, recebeu nesta sexta a incumbência do presidente com a seguinte pergunta: "O decreto legislativo usurpa a prerrogativa da Presidência da República? Se sim, recorre. Se não, vamos negociar", enfatizou.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad Foto: Wilton Junior/Estadão

O ministro também afirmou que a própria Constituição diz que o presidente tem que respeitar os parâmetros estabelecidos em lei. "Se a União entender que isso está usurpando prerrogativas do executivo, ele não tem nem a prerrogativa de abrir mão, porque ele jurou cumprir a Constituição Federal."

'A quem interessa estragar esse cenário?'

Questionado sobre a possibilidade de que o Congresso tenha derrubado o aumento de IOF para este fim. Haddad disse que não quer crer que a eleição de 2026 foi antecipada,

"Eu não quero crer. Uma economia que está com a menor taxa de desemprego da história e está com inflação em queda, dólar em queda e mostrando resiliência, gerando emprego — a quem interessa estragar esse cenário? Só por razões eleitorais?", disse, enfatizando que isso seria estragar a relação que foi construída com o Congresso.

O ministro disse que as medidas que o Ministério da Fazenda manda quase nunca voltam do Congresso como foram encaminhadas, mas que isso é parte da democracia. "Mas o Congresso fez a

agenda andar a ponto de nós cumprirmos meta de superávit, de resultado primário, lei de diretrizes orçamentárias, reforma tributária”, acrescentando, enfatizando que “evidentemente, sem o Congresso nada disso seria possível”.

Haddad disse também não ter sido informado por participantes da reunião com Congresso sobre mudança de comportamento que levou o presidente da Câmara, Hugo Mota (Republicanos-PB), a pautar a votação de forma semipresencial em semana esvaziada no Congresso. “Eu disse, disse e repito: não fui informado. Nada.”

O que aconteceu depois da reunião na casa de Motta?

O ministro disse que não consegue entender o que aconteceu depois da reunião feita com parlamentares no domingo de 9 de junho, sobre o IOF.

“Eu saí de lá com a sensação de que estava 100% resolvido o encaminhamento tanto da medida provisória quando do decreto de IOF. E não fui o único que saiu com essa sensação. O que aconteceu depois, eu não sei, eu não consigo entender”, afirmou, em referência ao encontro na casa do presidente da Câmara.

Haddad disse que naquele domingo foi fechado um encaminhamento. “Inclusive, eu disse na reunião — que tinha 20 pessoas — que mesmo o decreto sendo uma prerrogativa do presidente, no terceiro bimestral (cujo relatório se anuncia 22 de julho), eu voltaria à residência oficial para rediscutir os termos do decreto, do segundo decreto”, completou.

Ambiente político não colabora com o Orçamento

Haddad afirmou que o ambiente político não está colaborando para um alívio no Orçamento. Segundo ele, em 2024 o governo encaminhou “seis ou sete” medidas ao Congresso que “fechariam as contas”, mas nem tudo foi bem recebido pelo Legislativo.

As medidas, de acordo com Haddad, envolviam temas considerados tabu, como política de salário mínimo, de abono, e correção da judicialização do Benefício de Prestação Continuada (BPC). “Várias coisas foram feitas na direção correta (no sentido de o governo encaminhar as medidas), e nem tudo foi bem recebido”, afirmou.

Haddad reitera que gostaria de ver tais medidas, que já estão no Congresso Nacional, aprovadas, pois geraria uma economia sem prejudicar a população vulnerável. “É uma coisa importante, que vai abrir espaço” para despesas discricionárias, segundo o titular da Fazenda, enfatizando que cada 7% do Orçamento corresponde a R\$ 40 bilhões.

Ainda assim, Haddad avalia que a proposta — feita por ele — de realizar uma discussão sobre gasto primário com a oposição parece produtiva e “pode gerar fruto inclusive para o próximo presidente”.

Segundo o ministro, as eleições de 2026 ainda estão em aberto, e “ninguém sabe quem vai ser” o próximo presidente do Brasil.

Veto de líderes a corte de benefícios traz dificuldade técnica ‘tremenda’

Haddad disse que a rejeição de líderes de bancadas no Congresso a cortes em incentivos protegidos por Constituição implica uma dificuldade técnica “tremenda” à proposta de corte linear de 10% dos benefícios fiscais. Ele admitiu que a pasta ainda não tem uma solução técnica e jurídica ao impasse.

Ele relatou que durante a discussão sobre o corte de gastos tributários na reunião, no início do mês, com líderes do Congresso, houve veto por representantes de bancadas a benefícios constitucionais. Eles incluem a Zona Franca de Manaus e o Simples. “Isso implica uma dificuldade técnica tremenda”, afirmou o ministro.

‘Não tenho intenção de mudar meta fiscal’

O ministro da Fazenda reiterou que não tem a intenção de mudar a meta fiscal, frisando que vai perseguir aquilo que convencionou.



“A luta da minha equipe é diária em torno dos objetivos que foram compartilhados com o Congresso Nacional. Se às vezes a decisão que nós estamos tomando pode parecer antipática, ela não é incoerente com nossos propósitos”, disse.

Haddad disse que no primeiro ano do governo, “todo mundo falou que eu ia mudar a meta para 2024, e eu passei 2023 inteiro dizendo que não ia mudar a meta para 2024” — algo que se concretizou, com a aprovação da meta de 2024.

“Quando editei MP no fim de 2023, que foi considerada desafio ao Congresso Nacional, eu dizia ‘gente, eu não tenho alternativa, eu preciso encontrar um caminho — senão, vamos pagar o preço pela irresponsabilidade de ficar prorrogando benefício para rico, e deixando a população com inflação, com dólar alto, com juros altos. Não vale a pena. Vamos fazer uma revisão desses incentivos fiscais”, acrescentou.

Sem espaço para mais juros

Haddad disse que não vê mais espaço para aumento dos juros de referência da economia, e que o Banco Central (BC) vai começar a calibrar, em algum momento, quando voltará a cortar a Selic.

“A essa altura, eu não vejo mais espaço para aumentar a taxa de juros, e acredito que aí o Banco Central vai ter de calibrar o momento do ciclo de corte. Eu não sei quando vai acontecer, mas tem muita coisa boa acontecendo”, disse.

Haddad ressaltou que a inflação está em baixa, chegando inclusive a marcar deflação no grupo de alimentação e bebidas na mais recente medição do IPCA-15, ao mesmo tempo que o Federal Reserve, o BC americano, acena com a possibilidade de retomar o ciclo de corte de juros nos Estados Unidos.

Questionado durante a entrevista sobre por que o governo não ataca o presidente do BC, Gabriel Galípolo — indicado por Lula e que manteve o ciclo de aumento dos juros —, como fazia com Roberto Campos Neto, Haddad respondeu que teve apenas dois momentos de divergência com o ex-chefe do BC. O primeiro deles foi em torno do início do último ciclo de corte de juros que, para Haddad, deveria ter começado antes.

A segunda divergência foi na mudança de forward guidance (tendência) anunciada por Campos Neto em um encontro com investidores promovido pela XP em Washington, em abril do ano passado.

Até aquele evento, o mercado operava com a sinalização de que o Comitê de Política Monetária (Copom) seguiria cortando os juros a um ritmo de 0,5 ponto porcentual. Campos Neto, no entanto, disse naquele encontro que incertezas poderiam levar o BC a rever a sinalização, o que levou os investidores a prever diminuição no ritmo de relaxamento monetário, o que acabou acontecendo no mês seguinte.

Nesta sexta-feira, 27, mais uma vez, Haddad disse que as mais recentes elevações dos juros, com o BC sob o comando de Galípolo, foram contratadas na última reunião do Copom presidida por Campos Neto, quando os juros subiram 1 ponto porcentual. No encontro, realizado em dezembro, o comitê indicou a repetição da dose — ou seja, novos aumentos de 1 ponto porcentual da Selic — nas duas primeiras reuniões deste ano.

‘O desafio para manter o arcabouço fiscal de pé’

O ministro da Fazenda afirmou que o maior desafio para manter o arcabouço fiscal de pé diz respeito a uma dinâmica do Orçamento em que parte das despesas cresce acima do limite de 2,5%.

“A despesa discricionária — que significa a liberdade de investir aqui e ali — vai sendo comprimida pelo que é obrigatório. Então, esse é o desafio para manter o arcabouço fiscal de pé”, disse.

Segundo Haddad, o governo Lula enfrenta problemas novos, que nada tem a ver com a Constituição de 1988. Um dos exemplos é o “descontrole absoluto do seguro-defeso”. O ministro mencionou que há 300 mil pescadores de artesanato — público-alvo do benefício —, e 1,9 milhão de requerimentos do seguro: “seis vezes mais do que o número de pescadores”.

Outro problema diz respeito ao crescimento das despesas com o BPC. O ministro diz que o BPC na escola é um dos programas dos quais mais tem orgulho de ter elaborado. “Então, nada contra o BPC e o seguro-defeso, mas está havendo problemas que precisam ser corrigidos”, disse.

O titular da Fazenda afirmou que não se opõe a discutir o que é bom para a sustentabilidade fiscal do País.

Vozes dissonantes dentro do PT

O ministro afirmou que dentro do Partido dos Trabalhadores (PT) “há vozes dissonantes, e é normal que seja assim”.

Haddad reafirmou que é ministro do presidente Lula e cumpre com as diretrizes estabelecidas por ele. “Com responsabilidade, eu sempre insisto em dizer, estamos fixando metas restritivas. Nós estamos nos autoimpondo metas restritivas e estamos alcançando”, disse.

O titular da Fazenda também reafirmou que o descontrole de gastos foi contratado pelo governo anterior, em referência ao ex-presidente Jair Bolsonaro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 27/06/2025

BRASIL TEM OPORTUNIDADE DE ENTRAR NA ROTA DA INDUSTRIALIZAÇÃO VERDE, DIZ PRESIDENTE DA VALE

Gustavo Pimenta defende a busca de alternativas economicamente viáveis: ‘Ninguém emite [carbono] porque gosta, emite porque é a solução mais econômica’, afirma
Por Talita Nascimento (Broadcast)

O CEO da Vale, Gustavo Pimenta, disse que a empresa vê oportunidade de o Brasil entrar em uma rota de industrialização verde. Ele diz que é possível buscar soluções economicamente viáveis. “Ninguém emite [carbono] porque gosta, emite porque é a solução mais econômica”, afirmou.

“Quanto mais rápido descarbonizarmos a indústria siderúrgica, melhor para a Vale”, afirmou em evento do Lide, grupo que reúne empresários.

Pimenta falou do potencial da empresa de fornecer os metais necessários para a transição energética, tais quais cobre e níquel. Citou ainda a produção de minério de ferro de alto teor, que também reduz as emissões na indústria siderúrgica.



“Ninguém emite [carbono] porque gosta, emite porque é a solução mais econômica”, afirmou Gustavo Pimenta, CEO da Vale Foto: Pedro Kirilos

Segundo Pimenta, a partir do gás natural e do hidrogênio, é possível construir indústrias de aço verde. Para ele, há potencial nesse campo na região Nordeste, onde há mais oferta de energias renováveis.

Impacto de questões geopolíticas e barreiras tarifárias



O CEO da Vale afirmou que as commodities se beneficiam e sofrem muito com o ambiente macroeconômico. “A Vale não é diferente”, disse.

Segundo o executivo, a companhia passou por um momento traumático com o acidente de Brumadinho e que, ao longo dos anos, a companhia foi se transformando.

“Operacionalmente, nunca estivemos tão bem, com tamanha estabilidade”, afirmou. No entanto, enquanto internamente a situação é positiva, em sua visão, o cenário macroeconômico é diferente.

“O macro é mais desafiador, com questões geopolíticas e barreiras tarifárias. Macro afeta preço; o minério de ferro está em cerca de US\$ 93/t, frente a US\$ 105 no início do ano”, disse.

Apesar de incertezas, a demanda segue no mercado

Pimenta declarou que a produção de aço na China segue construtiva. “A demanda real na ponta segue otimista”, afirmou. Ele disse que, apesar das incertezas geradas pelas questões macroeconômicas que afetam preços de commodities, os clientes seguem demandando os produtos da companhia.

“Os clientes seguem acelerando a agenda de descarbonização. Não vemos recuo. A Vale tem condições de ser uma das maiores ofertantes de minerais de transição energética”, disse o executivo.

Para ele, o Brasil ficou para trás no desenvolvimento do cobre, mas o potencial do território da Floresta dos Carajás, segundo o executivo, “é enorme”.

Já o níquel, em sua visão, está em um momento desafiador de sobreoferta por produtos da Indonésia. “Mas estamos bem posicionados. No médio e longo prazo, o níquel segue estratégico”, disse.

O executivo afirmou ainda que a empresa hoje tem 85% da produção de minério de ferro sem o uso de barragens. “Estamos caminhando bem para eliminar todas as barragens a montante”, afirmou.

Pimenta disse ainda que, para ele, o ideal seria ter uma operação completamente autônoma, sem colocar vidas em risco.

Vale é a 9ª em valor de mercado no mundo

Pimenta disse que, hoje, a companhia é a 9ª em valor de mercado no mundo, mas que, pelo potencial do País, deveria ser a primeira.

“A Vale não tem que ser a décima mineradora do mundo. Tem que ser a maior, porque estamos sentados no maior ‘endowment’ [recursos] de minério do mundo”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 27/06/2025



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

IMPORTAÇÕES DE PETRÓLEO DO IRÃ PELA CHINA AUMENTAM EM JUNHO COM ACELERAÇÃO DOS EMBARQUES ANTES DO CONFLITO COM ISRAEL

Exportações gerais de petróleo bruto do Irã desaceleraram na segunda quinzena de junho em meio aos ataques aéreos israelenses e americanos

Por Reuters — Londres



Estação de exploração de petróleo no Irã — Foto: Ali Mohammadi/Bloomberg

As importações de petróleo do Irã pela China aumentaram em junho, com a aceleração dos embarques antes do recente conflito com Israel e a melhora da demanda por refinarias independentes, segundo analistas.

O maior importador mundial de petróleo e maior comprador de petróleo bruto iraniano trouxe mais de 1,8 milhão de barris por dia (bpd) de 1 a 20 de junho, de acordo com a rastreadora de navios Vortexa, um recorde com base nos dados da empresa.

Os dados da Kpler colocam a média mensal até o momento das importações de petróleo iraniano da China em 1,46 milhão de bpd em 27 de junho, acima do milhão de bpd em maio.

Normalmente, leva pelo menos um mês para o petróleo iraniano chegar aos portos chineses. Carregamentos robustos em maio e no início de junho significam que as importações da China do Irã devem permanecer elevadas, disseram analistas da Kpler e da Vortexa.

Refinarias chinesas independentes, as principais compradoras de petróleo iraniano, também apresentaram forte demanda, disse Xu Muyu, analista sênior da Kpler. Um possível relaxamento das sanções americanas ao petróleo iraniano poderia impulsionar ainda mais as compras chinesas, acrescentou.

O presidente dos EUA, Donald Trump, disse na quarta-feira que Washington não havia desistido de sua campanha de pressão máxima sobre o Irã – incluindo restrições às vendas de petróleo iraniano –, mas sinalizou um potencial afrouxamento na fiscalização para ajudar o país a se reconstruir.

Os temores do mercado quanto ao fechamento do Estreito de Ormuz aumentaram após o ataque dos EUA às instalações nucleares iranianas no último fim de semana, mas diminuíram depois que o Irã e Israel aceitaram um cessar-fogo na terça-feira.

As exportações gerais de petróleo bruto do Irã desaceleraram na segunda quinzena de junho em meio aos ataques aéreos israelenses e americanos, disseram a Kpler, a Vortexa e uma terceira empresa de rastreamento de embarcações à Reuters.

Os embarques totais de petróleo bruto do Irã desaceleraram para uma média mensal de 1,5 milhão de bpd até agora em junho, de acordo com a Kpler, abaixo da máxima de cinco semanas de 2,2 milhões de bpd na semana que começou em 16 de junho.

A empresa de rastreamento de embarcações Petro-Logistics também estimou que os embarques caíram na segunda quinzena de junho após um forte início de mês. "As exportações de petróleo bruto na primeira metade do mês atingiram máximas em vários anos, com o Irã se apressando para exportar cargas após os ataques israelenses de 13 de junho", disse Daniel Gerber, da Petro-Logistics.

"Embora pareça ter havido uma desaceleração desde então, avaliamos que os carregamentos de petróleo bruto continuaram praticamente ininterruptos."

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/06/2025

COMO A BUROCRACIA AGRAVOU INTERRUÇÃO DE SUPRIMENTO DE TERRAS-RARAS DA CHINA

Entre os obstáculos inesperados, há confusões com os códigos de exportação e dificuldades para confirmar a composição exata das remessas de itens como os ímãs de alto desempenho

Por Nikkei Asia — Sydney e Hong Kong

Os controles da China sobre suas exportações de terras-raras vêm criando mais gargalos do que se imaginava, diante das complicações encontradas pelas autoridades para processar o fluxo de solicitações.

Entre os obstáculos inesperados, há confusões com os códigos de exportação e dificuldades para confirmar a composição exata das remessas de itens como os ímãs de alto desempenho.

Em abril, Pequim incluiu sete terras-raras e produtos associados, como os ímãs de alto desempenho, em seu sistema de licença de exportações de produtos considerados de uso duplo, militar e civil, após o governo do presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, ter imposto tarifas alfandegárias como forma de punição à China.

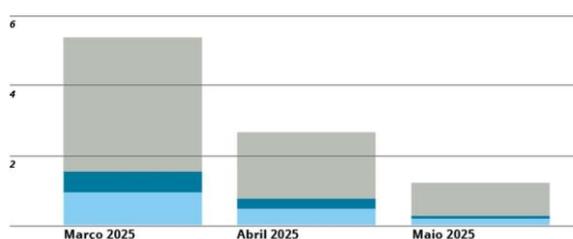
Os controles se mostraram uma ferramenta poderosa na disputa comercial ao evidenciar como o Ocidente depende da China para conseguir certos componentes e os chamados minerais críticos, necessários para uma série de tecnologias de ponta, como veículos elétricos, geradores de turbinas eólicas e caças. No entanto, declarações de fontes do setor indicam que Pequim não estava preparada para a complexidade de aplicar esses controles.

"Isso surpreendeu o aparato burocrático em Pequim", disse Nabeel Mancheri, fundador da Associação da Indústria de Terras Raras (Reia, na sigla em inglês), com sede em Bruxelas. "Eles não achavam que isso poderia dar tanto trabalho. O que ouço do lado chinês é que foi um choque até para eles mesmos."

China exporta menos terras raras

Em milhares de toneladas

● Alemanha ● Estados Unidos ● Outros



Fonte: Wind Information

Exportação de terras raras da China_nova — Foto: arte/valor

Os números mostram um quadro complicado. Em maio, as remessas totais chinesas de ímãs de terras-raras caíram 52,85% em relação a abril, segundo os dados mais recentes da alfândega chinesa, maior declínio mensal desde janeiro de 2012, quando a agência aduaneira começou a divulgar os números. Na comparação anual, a queda foi de 74%.

O impacto entre os países importadores foi generalizado. As remessas de abril e maio para a Alemanha — maior cliente de ímãs de terras-raras da China — caíram 55%, em volume, em comparação aos mesmos meses de 2024. Para os Estados Unidos, segundo maior comprador, caíram 77%, para a Coreia do Sul, 81%, e para o Japão, 57%.

As interrupções no envio de terras-raras e ímãs já levaram montadoras nos EUA, Japão, Índia e Europa a interromper ou reduzir a produção, e mesmo o acordo provisório acertado entre China e EUA neste mês para aliviar as restrições não deverá trazer alívios imediatos, segundo participantes do setor.

Matthew Swallow, gerente de produtos técnicos da Magnet Applications, está entre os que se esforçam para conseguir remessas chinesas sob o novo sistema de licenças. A empresa, uma divisão da Bunting Magnetics, aguarda o envio de ímãs no valor de 1 milhão de libras esterlinas (US\$ 1,35 milhão).



"Apesar de que já tivemos as licenças aprovadas e que os materiais já saíram das fábricas com licença, os agentes alfandegários ainda estão dificultando a saída física do país", disse ele, acrescentando que fornecedores na China têm medo de serem vistos como contrabandistas.

"Eles querem ajudar, mas, ao mesmo tempo, precisam ser realmente cautelosos", disse.

Analistas e especialistas fizeram relatos parecidos.

"O que para os EUA parece ser uma retenção deliberada de licenças por parte da China ou uma proibição direta à exportação de terras-raras, [na verdade] está mais relacionado ao grande volume de pedidos e a um aparato burocrático que, se sabe, hesita em abandonar as diretrizes atuais", disse Cameron Johnson, sócio da firma consultoria Tidalwave Solutions, com sede em Xangai.

Segundo o consultor e comercializador de terras-raras Thomas Kruemmer, que publica o boletim informativo "The Rare Earth Observer", a intenção foi atingir a indústria de defesa dos EUA, não prejudicar as cadeias de suprimento de clientes nos 130 países para os quais a China exporta ímãs permanentes.

"Ainda acredito que foi, em sua maior parte, uma falha burocrática, similar à ocorrida em 2011", disse Kruemmer, referindo-se a uma ofensiva fiscalizadora anterior que também abalou o setor de terras-raras.

"Eles, é claro, tentam inverter a situação e dizer: 'Não, não. Nós temos o controle total. Na verdade, fizemos isso de propósito'. Isso, claro, é um disparate, você não decepa os próprios dedos e diz: Fiz isso de propósito".

Alguns participantes do setor dizem estar começando a ver melhorias depois da promessa do Ministério do Comércio da China na semana passada de "agilizar o processo de aprovação" para requerentes que estiverem em conformidade com as exigências, com o objetivo de manter a "estabilidade das cadeias industriais e dos suprimentos globais".

As fabricantes chinesas de ímãs JL Mag e Beijing Zhong Ke San Huan informaram a analistas em junho que receberam algumas aprovações de licença. Representantes da JL Mag disseram que a permissão inclui a liberação de remessas para os EUA, Europa e Sudeste Asiático.

April Chan, analista de mercado da Ningbo Permanent Magnetics, disse que as engrenagens começam a girar mais rápido.

"O processo de aprovação de licenças de exportação foi acelerado recentemente", disse ela por e-mail.

Ainda assim, outros permanecem cautelosos. De acordo com Mancheri, o especialista da associação setorial em Bruxelas, embora as fabricantes de ímãs na China tenham recebido aprovações iniciais, o novo sistema concederá licenças apenas para lotes específicos, que precisarão ser renovados regularmente.

"Os exportadores não receberão uma única licença completa para suas remessas anuais", disse Mancheri.

Um dos problemas é que o mesmo código HS, o número usado para identificar produtos em embarques internacionais, se aplica a todos os ímãs permanentes de terras-raras. Não há diferenciação entre os que contêm elementos controlados, como o disprósio (Dy) e o térbio (Tb), e os que não estão sob controle chinês.

Ímãs de neodímio-ferro-boro (NdFeB) são adicionados em ligas com Dy e Tb para aumentar a resistência ao calor.

"Isso tem causado certa confusão nos portos chineses a respeito de quais produtos precisam da licença de restrição de uso duplo e quais não", disse David Merriman, da firma de consultoria Project Blue, acrescentando que a necessidade de testar a composição dos ímãs gera ainda mais atrasos.

"Certamente, o número de testes exigidos pelos exportadores de REEs [sigla de elementos de terras-raras] superou a capacidade dos canais oficiais de testes na China", acrescentou.

Para complicar a situação ainda mais, mesmo ímãs de NdFeB de qualidade inferior, que não foram fundidos deliberadamente em ligas com Dy ou Tb, podem ainda conter traços desses elementos.

Jan Giese, da fornecedora holandesa de metais Tradium, disse que o sistema de exportação de produtos de uso duplo funcionou "relativamente bem" para minerais críticos como germânio e gálio, adicionados à lista de controles em 2023, mas aplicá-lo a vários elementos com diferentes usos criou uma "complexidade que eles não previram totalmente".

"Em alguns casos, foram retidas até matérias-primas, como óxidos [de terras-raras] fora da lista, porque continham traços de impurezas [de terras-raras] dentro da lista", disse ele.

A política interna também vem tendo influência, segundo uma fonte a par do assunto. As diversas agências do governo chinês estariam em desacordo sobre como aplicar as medidas, com as ligadas ao aparato de segurança se mostrando mais relutantes em conceder licenças para empresas estrangeiras, a fim de manter um maior poder de barganha com o governo dos EUA.

Segundo especialistas, o sistema de exportação de produtos de uso duplo da China, que foi reforçado em dezembro e exige dos fornecedores chineses o fornecimento de detalhes dos clientes estrangeiros e dos usos finais dos produtos, não deve entrar nas negociações comerciais, pois o governo invocou motivos de segurança nacional e compromissos de não proliferação para justificá-lo.

"Quando eles dizem que seguem regras internacionais, o Estado de Direito, não podem simplesmente voltar atrás, nem para [proteger] o consumo interno", disse uma fonte da América do Norte com décadas de experiência no setor de terras-raras. "Eles até podem acelerar o processo, mas ele precisa ser seguido. Caso contrário, isso ridicularizaria a reivindicação chinesa de que tem a superioridade moral nesta guerra comercial."

O Ministério do Comércio da China, a Administração Geral Alfandegária da China e o Gabinete de Comunicação do Conselho de Estado não responderam de imediato aos pedidos para comentar o assunto.

Analistas do Morgan Stanley dizem que as medidas da China, como o endurecimento na emissão de licenças, o estabelecimento de um sistema de rastreamento de exportações e os alertas contra embarques indiretos, indicam "esforços sistemáticos" para refinar o mecanismo, embora tenham acrescentado que o país "ainda não consegue igualar a precisão no estilo dos EUA".

Embora a burocracia e os entraves logísticos tenham agravado os problemas, o fator preponderante continua sendo as tensões comerciais, segundo fontes do setor.

A fonte norte-americana, que pediu anonimato para não comprometer suas relações na China, disse que as licenças iniciais deram a impressão de priorizar fornecedores que exportam para a Europa, Japão e Coreia do Sul, acrescentando que a China também respondeu "favoravelmente" a empresas com fábricas no país, como Toyota, BMW e Volkswagen.

"Não acredito que tudo tenha sido: 'Puxa, não pensamos na indústria automotiva'", disse a fonte. "Foi tudo planejado de forma a exercer a máxima pressão sobre a Casa Branca."

Arthur Kroeber, sócio-fundador da firma de consultoria Gavekal Dragonomics, disse que as exportações a empresas dos EUA podem continuar sendo alvo de maior rigor.

"É bem provável que eles retomem as exportações para usuários comerciais, mas não em quantidades que permitam o acúmulo de estoques", disse Kroeber.

Johnson, da Tidalwave Solutions, tem um ponto de vista parecido.

"Essa é a bala de prata da China, e agora ela percebeu como essa ferramenta é poderosa", disse. "Não há opções para a maioria das terras-raras fora da China." Terras-raras — Foto: Wikimedia Commons

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/06/2025

A COP30 SERÁ A ÚLTIMA?

O que se precisa é de um arranjo que induza uma pequena esquadra, formada por 57 indústrias e 65 bancos, a se engajarem definitivamente na descarbonização facilitada pela IA

Por José Eli da Veiga



Belém (PA) será sede da COP30, prevista para acontecer em novembro de 2025 — Foto: Getty Images

Não, mas deveria. De um lado, por ter sido nula a contribuição da Convenção do Clima (UNFCCC) em seus 33 anos de vigência. De outro, por se mostrar ainda mais impotente diante do que vem por aí.

A fortíssima inércia institucional e o adverso ambiente geopolítico conspiram para que tal avaliação não venha sequer a ser cogitada por algum dos muitos milhares de participantes. Em grande maioria, estarão lá para defender ideais e interesses dos mais legítimos, mesmo que irrisórios, se comparados aos malefícios do aquecimento global.

O balanço desses três decênios do regime climático não seria tão negativo se - ao menos - tivesse começado a desacelerar a elevação da temperatura. No entanto, esta é a única e "catastrófica" exceção entre todas as tendências estruturais comparáveis ao crescimento populacional. E a temperatura só não perde tração por responder a desastroso aumento das emissões de gases de efeito estufa (GEE).

Ao contrário do consagrado Protocolo de Montreal, de 1987, a Convenção do Clima envelheceu mal

São tantas as evidências da nulidade da UNFCCC, que fica impossível decidir qual delas seria a mais simbólica. Melhor, então, escolher entre as mais recentes. Por exemplo, o panorama do financiamento dos combustíveis fósseis divulgado, há poucos dias, pelo relatório "Banking on Climate Chaos", de 62 páginas. Que mostra o completo fracasso do que é considerado o ápice do regime climático: o Acordo de Paris, de 2015.

Olhando-se para a frente, a principal pergunta só pode ser acerca dos prováveis efeitos da Inteligência Artificial (IA). O que mais tem sido destacado no noticiário só tende a piorar o balanço: altíssimo aumento da demanda energética pelos "data centers". Porém, a IA também impulsionará a emergência e adoção de inovações amigáveis. Ampliar as capacitações humanas tende a ser seu sentido mais geral.

Algo que já é bem visível no crescente acesso individual a "robôs de conversa" e em espetaculares proezas na área médica. Mas, pouquíssimo ou quase nada, por enquanto, nos domínios bem mais intrincados em que podem ocorrer descarbonizações.



Um deles é o da eficiência energética. Sensores inteligentes e algoritmos preditivos certamente facultarão ajustes do uso de energia em tempo real, reduzindo desperdícios e melhorando os desempenhos de máquinas e edificações.

Outro se refere à rastreabilidade das emissões. Será possível estimar com mais precisão as indiretas, como a dos fornecedores, propiciando decisões incomparavelmente mais eficazes que as atuais.

Graças a análises de milhões de dados em tempo real, muito se poderá progredir na identificação das melhores maneiras de se reduzir, tanto o próprio consumo de energia, quanto as emissões de complicadas cadeias de produção.

No entanto, nada disso será mais importante do que a influência que a IA decerto terá no surgimento do que tem sido chamado de “economia circular”, em oposição à herança milenar do padrão “extrair-produzir-descartar”. No futuro, os produtos precisarão ser repensados, desde o início, para: durarem mais, serem reutilizados e voltarem ao ciclo produtivo como matéria prima.

Por um bom tempo, a economia circular continuará a fazer parte dos nossos sonhos. São imensos os desafios tecnológicos, para os quais os conhecimentos mal começaram a engatinhar. O mesmo deve ser dito sobre a falta de infraestrutura. E nem se vislumbra qualquer tipo de ruptura com o mandamento “usar e descartar”.

Nada disso poderá começar a mudar na ausência de ambiciosas regulações e políticas públicas, que, por sua vez, ainda são, ao contrário, estimuladas por “regras do jogo” correspondentes à consolidação das conquistas obtidas pelo padrão de crescimento econômico dos últimos oitenta anos.

Com certeza, muitos outros regimes de cooperação internacional, além do climático, também precisarão de mudanças radicais, antes que se abram os caminhos ao aproveitamento das melhores promessas da IA. Porém, para o Antropoceno, nenhum deles tem importância comparável à da Convenção do Clima.

Só pode ser obsoleto qualquer tratado multilateral que, por décadas, não tenha passado por sistemáticas revisões. Na contramão do consagrado combate ao buraco da camada de ozônio, o Protocolo de Montreal, de 1987, a Convenção do Clima envelheceu tanto que mal serve como peça de museu.

Nada permite supor, infelizmente, que, na COP30, alguma delegação venha a propor a imprescindível substituição da UNFCCC por nova convenção, cujo propósito essencial deveria ser a promoção de instituições apropriadas ao aproveitamento das vantagens oferecidas pela IA a uma promissora dinâmica de descarbonização.

Hoje, o que se precisa é de um arranjo que induza uma pequena esquadra - formada por 57 indústrias e 65 bancos -, a se engajarem definitivamente na descarbonização facilitada pela IA. Para tanto, de nada servem assembleias anuais de quase duzentos países. No lugar delas, o necessário seria obter o engajamento dos trinta governos nacionais que mais têm influência sobre tal esquadra.

Este deveria ser o cerne de um bom “Acordo de Belém”, que também adiasse bastante uma eventual próxima COP da UNFCCC.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 27/06/2025

REUNIÃO PREPARATÓRIA À COP30 TERMINA COM GANHOS PARA O BRASIL

Países conseguem avançar em questões que haviam ficado sem solução na conferência de Baku
Por Daniela Chiaretti e Luiza Palermo — De Bonn, Alemanha

As negociações em Bonn avançaram depois de duas semanas de discussões com delegados de quase 200 países reunidos na Alemanha - e o Brasil saiu vitorioso em seus objetivos. O ressentimento de países em desenvolvimento com o fraco compromisso financeiro obtido na COP29, no Azerbaijão, contudo, assombrou a reunião preparatória à COP30 desde o primeiro dia. A “ressaca de Baku”, como é conhecida na comunidade climática, pode chegar até a COP30, em Belém.



Lilium Chagas: “Estamos formando uma nova geração de COPs como plataformas que aceleram a entrega” — Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado

Trata-se do compromisso financeiro de US\$ 300 bilhões dos países ricos para os em desenvolvimento, ao ano, até 2035 e a mobilização de US\$ 1,3 trilhão, de várias fontes, também até 2035. O valor foi considerado baixo, assim como as fontes dos recursos. Mobilizar significa empréstimos e países em desenvolvimento querem dinheiro público. Temem se endividar para se defender da crise climática, um problema que não foram eles que criaram.

Há textos para serem discutidos em Belém, na COP30, sobre parâmetros globais de adaptação, transição justa e do diálogo sobre o primeiro Balanço Global do Acordo de Paris - as três prioridades brasileiras estão sobre a mesa.

O texto sobre indicadores e metas globais de adaptação foi controverso até os últimos minutos da plenária final. Trata-se de chegar a cem indicadores em temas que cobrem infraestrutura, saúde, saneamento, biodiversidade. A União Europeia bloqueava o texto, sem permitir que os indicadores citassem também meios de implementação - recursos financeiros, tecnologia e capacitação. Países em desenvolvimento diziam que não têm recursos para nada.

Diego Pacheco, delegado da Bolívia, disse que a negociação “demonstrou a má-fé dos países desenvolvidos”. Seguiu: “Fora desta plenária e do processo de negociação, os países desenvolvidos parecem ser os campeões da luta contra a mudança climática, os campeões na provisão de financiamento, os campeões na defesa dos mais vulneráveis. Mas, dentro deste processo, em todas as salas de negociação, os países desenvolvidos estão bloqueando a agenda do Sul Global”.

“A União Europeia e seus 27 Estados-membros vieram aqui de boa-fé e com espírito de cooperação e solidariedade, e estão muito satisfeitos com os resultados que conseguimos alcançar após muitas horas de negociações com nossos parceiros”, reagiu Jacob Werskam, chefe negociador da UE.

O texto sobre transição justa, que tinha que ter surgido em Baku, conseguiu ser criado em Bonn. Tem cinco páginas e foi considerado um avanço tanto por negociadores, como por ambientalistas. Cita a necessidade de distanciamento dos países dos combustíveis fósseis, embora este ponto não tenha consenso e terá que ser discutido em Belém. Também destaca, pela primeira vez, que é preciso garantir a participação de pessoas afrodescendentes na transição.

“Transição justa é uma das temáticas mais novas na Convenção do Clima, mas extremamente relevante”, diz Mariana Belmont, assessora de clima e racismo ambiental de Geledés - Instituto da Mulher Negra. “Saímos felizes em ver um texto que reflete muito do que a sociedade civil vinha pedindo”, continua. “Uma lista de princípios para garantir os principais direitos humanos, trabalhistas, de desempregados, trabalhadores informais, população afrodescendente e participação de trabalhadores, mulheres, jovens e da sociedade civil”, prosseguiu.

“Esse processo todo não é sobre meio ambiente, mas sobre o direito ao desenvolvimento”, analisa André Castro Santos, diretor técnico da Laclima, instituto voltado a disseminar conhecimento sobre mudança climática. “A mudança climática está posta, mas países em desenvolvimento entendem que os investimentos na transição fazem que isso atrase o desenvolvimento deles, porque têm que se desenvolver a partir de uma tecnologia que não possuem e é mais cara.”

O terceiro texto, sobre o diálogo sobre o GST, sigla para o Balanço Global, chegará a Belém com duas versões, o que demonstra que não há consenso e dará trabalho. “Mas o Brasil inovou no processo. Trouxe os países mais cedo para sentar à mesa e tentou dar mais foco às discussões. Isso funcionou. O que a presidência não anteviu foi que o imenso ressentimento dos países em desenvolvimento com Baku ia estourar aqui”, diz Claudio Angelo, coordenador de política internacional do Observatório do Clima.

“A COP30 já começou aqui em Bonn”, disse a embaixadora Liliam Chagas, chefe dos negociadores brasileiros na plenária. Ela enalteceu o esforço de todos que se engajaram no “mutirão global” que vem sendo promovido pela presidência brasileira. “Estamos formando uma nova geração de COPs: não como momentos diplomáticos isolados, mas como plataformas que aceleram a entrega, acompanham o progresso e conectam a ação climática às realidades da vida das pessoas”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 27/06/2025

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

RIO DE JANEIRO SEDIA NOVA CÂMARA DE ARBITRAGEM ESPECIALIZADA EM DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO E DE COMEX

Da Redação Portos e Logística 27/06/2025 - 16:28



Foi oficialmente lançada a Câmara Marítima de Arbitragem, primeira instituição brasileira totalmente dedicada à resolução de disputas nos setores marítimo, portuário e de comércio exterior. “Sediada no Rio de Janeiro, a Câmara nasce com o compromisso de oferecer um ambiente técnico, ético e eficiente para a solução de litígios altamente complexos, que exigem não apenas conhecimento jurídico, mas também compreensão profunda da dinâmica desses mercados”, informa a instituição.

A presidência da nova entidade está a cargo do desembargador Marcelo David, atual vice-presidente do Tribunal Marítimo. Com décadas de atuação na área, ele lidera um corpo de árbitros e mediadores.

A Câmara foi estruturada para operar com modernos instrumentos normativos e procedimentos. Os processos podem ser conduzidos tanto presencialmente em sua sede própria, no centro do Rio de Janeiro, quanto de forma inteiramente digital. “Nosso propósito é garantir que operadores logísticos, terminais, armadores, agentes de comércio exterior e seus parceiros tenham acesso a soluções céleres, técnicas e confiáveis para seus conflitos. É uma câmara feita por e para o setor”, afirma Marcelo David.

A entidade também já nasce conectada a instituições estratégicas do campo jurídico e regulatório. É parceira da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM) e do Instituto Ibero-Americano de Direito Marítimo (IIDM) e se propõe a ser, além de um centro de arbitragem, um polo de produção de conhecimento. Estão previstos artigos técnicos, pareceres, webinars e eventos com foco na formação de operadores do direito e do setor logístico.

Os serviços oferecidos incluem arbitragem, mediação e dispute boards, aplicáveis a contratos nacionais e internacionais.

Com a proposta de atuar de forma altamente especializada e neutra, a Câmara Marítima de Arbitragem pretende preencher uma lacuna histórica no sistema de resolução de conflitos brasileiro: a ausência de uma instituição com vocação exclusiva para o direito marítimo e portuário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/06/2025

PORTO DE IMBITUBA INICIA 17ª TEMPORADA DE MONITORAMENTO DE CETÁCEOS

Da Redação Portos e logística 27/06/2025 - 17:13



A SCPAR Porto de Imbituba deu início às atividades do Programa de Monitoramento de Cetáceos. Nesta última semana de junho, ocorreu o treinamento prático e teórico das equipes de campo para aprimoramento da atividade durante a temporada. A observação terrestre inicia no dia 1º de julho e segue até o dia 30 de novembro.

As equipes de campo irão realizar diariamente o monitoramento terrestre através de dois pontos de observação, que utilizam a metodologia de ponto fixo para fazer as avistagens dos grupos de baleias francas. Ao

longo da temporada ainda serão realizados sobrevoos para verificar quantas baleias francas estão presentes no litoral sul de Santa Catarina, momento em que é feita a fotografia de cada mamífero e também observado os locais de maior concentração dos grupos.

As perspectivas são boas para este ano, já que o monitoramento terrestre ocorre em dois pontos: a equipe principal conta com três observadores com visão para a enseada do Porto de Imbituba e outra equipe com dois observadores fica na enseada da praia da Ribanceira. Além do acompanhamento por terra, estão previstos ainda a realização de três sobrevoos para censo e fotoidentificação ao longo de toda APA (Área de Proteção Ambiental) da Baleia Franca.

Ao longo da temporada, a SCPAR Porto de Imbituba também realizará o Procedimento Interno de Boas Práticas, que busca informar e conscientizar os comandantes e tripulações das embarcações sobre a possível presença destes mamíferos marinhos nas áreas de navegação. A ação é feita por meio de vídeo educativo em inglês, entrega de folhetos e cartazes nos navios para conscientização ambiental, além da emissão de avisos e alertas para cuidados redobrados, caso constatada a presença de baleias durante as manobras dos navios.

“A região costeira de Imbituba é o principal ponto de aproximação desses mamíferos marinhos, então é de extrema importância a realização do monitoramento para garantir a conservação e a segurança da espécie, concomitante com as operações portuárias”, afirma Christiano Lopes, diretor-presidente do Porto de Imbituba.

“As baleias francas foram caçadas durante séculos ao longo de toda a costa brasileira, chegando ao ponto de não ocorrer mais avistagem desses animais na costa catarinense por alguns anos. Atualmente podemos observar que a população destes mamíferos marinhos vem crescendo ano após ano”, destaca Paulo Márcio de Souza, gerente do departamento de saúde, segurança e meio ambiente do Porto de Imbituba.

“Imbituba foi a última armação baleeira a ser fechada no litoral catarinense e de certa forma temos uma dívida com esses magníficos animais, então o programa de monitoramento de cetáceos é uma forma de compensar também tudo o que foi feito no passado e é realizado com muito carinho e cuidado pelo Porto de Imbituba”, completa Souza.

“O Programa de Monitoramento das Baleias Francas tem como objetivo principal o desenvolvimento das atividades portuárias de forma harmoniosa com o meio ambiente, respeitando o período reprodutivo dessa espécie tão especial em nossa região”, destaca Camila Amorim, oceanógrafa da SCPAR Porto de Imbituba.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/06/2025

TECON SANTOS BATE RECORDE DE CONTÊINERES MOVIMENTADOS EM UM NAVIO

Da Redação Portos e logística 27/06/2025 - 16:22



Foram realizados cerca de 8 mil movimentos na operação de embarque e desembarque de navio do serviço SEAS3, que acumula outros quatro recordes desde seu início, em maio deste ano

A Santos Brasil acaba de registrar a maior operação portuária já realizada na escala de um único navio no seu terminal de contêineres em Santos (SP), o Tecon Santos, localizado na margem esquerda do porto. O recorde aconteceu na operação de embarque e desembarque do navio "Maersk Santana", que chegou da Ásia no dia 22 e

faz parte do serviço SEAS3, operado pela CMA CGM e Maersk. Foram realizados 7.996 movimentos, entre carga, descarga e remoção.

"É uma operação histórica, que corresponde a quase 14 mil TEUs movimentados em uma única escala. Ainda que não tenhamos dados consolidados de todos os terminais brasileiros, tudo indica que esta também pode ter sido a maior operação em escala única já registrada no país", afirma Bruno Stupello, diretor de Operações de Terminais Portuários da Santos Brasil.

O elevado volume de carga exigiu um fluxo intenso na operação, que demandou preparação logística estratégica para garantir a fluidez da movimentação. A marca superou o recorde anterior registrado há poucos dias, em 7 de junho, com 6.133 contêineres, também parte do serviço SEAS3. Desde sua estreia, em maio deste ano, o SEAS3 já figura entre os mais representativos em volume no terminal, com outros três recordes acumulados.

O navio "Santana" partiu novamente para o continente asiático após a operação em Santos, em uma rota direta, já que o terminal é o único ponto de parada do serviço SEAS3 no Brasil.

No primeiro trimestre do ano, o Tecon Santos movimentou 341.690 contêineres, um aumento de 15,3% em relação ao mesmo período do ano passado, com crescimento no fluxo de longo curso (+14,9%), resultado de maiores importações e exportações. O volume de cabotagem também apresentou crescimento de 17,3% comparativamente a 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2025

SUAPE TEM RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS COM MEGAOPERAÇÃO DA STELLANTIS

Da Redação Portos e logística 27/06/2025 - 16:25



Em uma única operação, 4.006 unidades produzidas em Goiana foram embarcadas com destino à Argentina

O Porto de Suape registra a maior operação de exportação de veículos da Stellantis em uma única remessa. No total, 4.006 unidades produzidas na planta da montadora localizada em Goiana, na Zona da Mata Norte do estado, foram embarcadas com destino à Argentina. O conglomerado automotivo fabrica modelos das marcas da Fiat-Chrysler, Jeep e RAM.

"A Stellantis é um parceiro estratégico importante para o desenvolvimento de toda a região Nordeste. Temos atuado de forma contínua para aprimorar a infraestrutura do porto, garantindo operações cada vez mais ágeis e eficientes. Essa conquista é

resultado do empenho coletivo e todos os envolvidos estão de parabéns”, destacou o diretor-presidente do Porto de Suape, Armando Monteiro Bisneto.

Os veículos foram carregados a bordo do navio "Dover Highway", da armadora K-Line, especializado no transporte automotivo. A operação, que aconteceu no Cais 5, representa o maior volume já exportado de uma só vez pelo porto público. A megaoperação ocorreu nos dias 17 e 18 de junho e mobilizou dezenas de trabalhadores ao longo de 48 horas.

“Esse recorde confirma o fortalecimento das nossas operações na América do Sul e sinaliza uma retomada importante da demanda para a Argentina, um mercado estratégico para a Stellantis”, afirmou o presidente da Stellantis para a América do Sul, Emanuele Cappellano.

O Jeep Renegade foi o modelo mais exportado nesta operação, respondendo por 26% do volume total. Em seguida, destacam-se o Jeep Compass (25%), a Fiat Toro (24%), a Ram Rampage (16%) e o Jeep Commander (9%).

Em 2024, 80.057 veículos foram movimentados no hub, sendo 77% de unidades fabricados pelo Polo Automotivo da Stellantis de Goiana. De janeiro a junho deste ano, o porto já movimentou 37.668 veículos. Entre os dias 27 e 29 de maio de 2024, o porto havia registrado o maior recorde numa operação de importação de veículos: 5.459 unidades de modelos elétricos e híbridos da empresa BYD, gigante chinesa automobilística.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 27/06/2025

SÃO SEBASTIÃO PODE RECEBER 1ª BASE OFFSHORE PERMANENTE DE SP

Da Redação Offshore 27/06/2025 - 15:56



Hoje, Baía de Santos é atendida por bases localizadas no Rio de Janeiro. Projeto vai ampliar atuação do porto no setor de petróleo e gás

O Porto de São Sebastião pode vir a ter uma base de apoio offshore permanente. O diretor-presidente da Companhia Docas de São Sebastião, Ernesto Sampaio já tem em mãos o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a implantação de uma base de apoio offshore no terminal. A proposta, apresentada pela Edson Chouest Offshore, prevê a construção de uma estrutura dedicada ao suporte

logístico de plataformas e equipes embarcadas, funcionando como ponto de apoio para operações offshore no litoral paulista.

Atualmente, a Baía de Santos é majoritariamente atendida por bases offshore localizadas no Rio de Janeiro. Com a nova estrutura, São Paulo poderá oferecer, pela primeira vez, um suporte logístico direto e permanente a essas operações, aliviando a pressão sobre outras estruturas e impulsionando a geração de empregos e a arrecadação para o estado.

O EVTEA avaliou aspectos como infraestrutura existente, acesso terrestre, localização estratégica, custos de implantação e operação, além de uma análise de riscos. A manifestação de interesse está em fase de análise pela equipe técnica e, se aprovada, a instalação da base poderá se concretizar em até três anos.

“O recebimento desse estudo representa um avanço concreto no processo de tornar o Porto de São Sebastião ainda mais estratégico para a cadeia logística offshore. Estamos trabalhando para atrair investimentos sustentáveis e gerar novas oportunidades para a região”, destacou Ernesto Sampaio.

“A provocação do setor é fundamental para impulsionar iniciativas como esta por parte do governo. O diálogo constante com a iniciativa privada é o que nos permite avançar em soluções concretas. Além disso, São Paulo tem como característica natural a capacidade de atrair talentos, tecnologia e investimentos, o que cria um ambiente favorável para a consolidação de projetos estratégicos”, destacou Thiago Camargo, diretor de Projetos e Inovação da Invest SP.

A proposta se soma aos projetos de modernização e expansão em andamento no Porto de São Sebastião, reforçando seu papel como alternativa viável e eficiente para operações de grande porte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 27/06/2025

PROJETO DE 25 MW NO RN OBTÉM 1ª LICENÇA DE EÓLICA OFFSHORE DO BRASIL

Por Danilo Oliveira Offshore 26/06/2025 - 20:20



Licença prévia emitida pelo Ibama para empreendimento no litoral próximo a Areia Branca é composto por 13 programas, que incluem monitoramento de fauna marinha e do controle de ruídos subaquáticos

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) concedeu, na última terça-feira (24), a primeira licença prévia (LP) para um projeto de energia eólica offshore no Brasil. O escopo prevê a implantação do 'Sítio de Testes de Aerogeradores Offshore' no litoral do município de Areia Branca (RN), com capacidade instalada de até 24,5 megawatts (MW). O projeto, do Instituto Senai de Inovação em Energias Renováveis (Senai-RN/ISI-ER), foi desenhado com dois aerogeradores no mar (8,5 MW e 16 MW), com distanciamento de cerca de 20 quilômetros da costa. A energia será direcionada para a descarbonização do 'porto-ilha', terminal offshore salineiro, que também servirá de base operacional para o empreendimento.

O Ibama destacou que a concessão da LP resultou de um extenso processo de análise iniciado em 2017 e conduzido por uma equipe técnica multidisciplinar do instituto, com experiência em avaliação de impactos ambientais. “É uma oportunidade única e necessária de construir as formas de avaliação dentro do licenciamento ambiental desde o começo, considerando de maneira adequada os impactos nos meios social, biótico e físico”, afirmou o coordenador de licenciamento ambiental de geração de energias renováveis e térmicas do Ibama, Eduardo Wagner.

A avaliação ambiental identificou impactos associados ao projeto, os quais motivaram recomendações para o fortalecimento do plano de gestão ambiental. De acordo com o Ibama, o documento é composto por 13 programas, que incluem monitoramento de fauna marinha e do controle de ruídos subaquáticos, além da comunicação social e qualificação profissional local, entre outras medidas essenciais para garantir a sustentabilidade do empreendimento. “A emissão da licença prévia atesta a viabilidade ambiental do projeto em sua fase de planejamento, condicionada ao cumprimento dos requisitos estabelecidos pelo Ibama para as próximas etapas do licenciamento”, acrescentou Wagner.

O documento foi entregue pela diretora de Licenciamento Ambiental, Claudia Barros, e pelo presidente substituto do Ibama, Jair Schmitt, para o coordenador do Plano de Desenvolvimento Institucional (PDI) do Instituto Senai de Inovação em Energias Renováveis (ISI-ER), Antônio Medeiros, e para o diretor regional do Senai no RN, Rodrigo Mello. O evento ocorreu no edifício-sede do Ibama, em Brasília (DF). “[A emissão] é uma possibilidade de gerarmos conhecimento e informação sobre um setor que pode deslançar nos próximos anos”, comenta Claudia Barros.

A diretora de políticas para o Brasil do Conselho Global de Energia Eólica (GWEC), Roberta Cox, destacou que essa primeira LP ambiental de um projeto eólico offshore na América Latina representa

um importante marco para o setor, além de gerar expectativa quanto à entrega de informação e desenvolvimento de conhecimento de procedimentos, dados e soluções.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2025

ENTRA EM VIGOR A CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA RECICLAGEM DE NAVIOS

Da Redação Indústria naval 26/06/2025 - 19:48



A Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta de Navios entrou em vigor nesta quinta-feira (26), estabelecendo regulamentações obrigatórias para governar a maneira como os navios são reciclados.

A Convenção de Hong Kong, desenvolvida pela Organização Marítima Internacional (IMO), abrange os seguintes aspectos: projeto, construção, operação e preparação de navios para apoiar a reciclagem segura e ambientalmente correta; operação de instalações de reciclagem de navios; e mecanismos de execução

adequados, incluindo requisitos de pesquisa, autorização, certificação, inspeção e relatórios.

"A entrada em vigor da Convenção de Hong Kong este ano marca um momento decisivo em nosso objetivo comum de promover práticas sustentáveis e seguras de reciclagem de navios em todo o mundo. Esta conquista reflete anos de trabalho dedicado e renovará nosso empenho em proteger a saúde humana e o meio ambiente neste setor crítico", disse o secretário-geral da IMO, Arsenio Dominguez.

A maioria dos navios é reciclada ao ser retirada de operação e quase todos os materiais e equipamentos são reutilizados ou reciclados. A Convenção de Hong Kong aborda os principais riscos ambientais, de saúde ocupacional e de segurança envolvidos na reciclagem de navios, ao mesmo tempo em que distribui responsabilidades e obrigações entre as partes interessadas relevantes — armadores, estaleiros, instalações de reciclagem de navios, Estados de bandeira, Estados portuários e Estados de reciclagem.

Entre outras medidas, a Convenção proíbe ou restringe a instalação ou o uso de materiais perigosos em navios, como amianto, bifenilos policlorados, substâncias que destroem a camada de ozônio e compostos e sistemas antiincrustantes que contenham compostos organoestânicos ou ciburtrina; requer inventários detalhados de materiais perigosos; descreve os requisitos para as operações das instalações de reciclagem de navios, incluindo as condições de trabalho nos estaleiros de reciclagem de navios; e estabelece mecanismos robustos para certificação, conformidade e execução.

Para apoiar os países em desenvolvimento, a IMO organizou diversos workshops sobre reciclagem de navios para aumentar a conscientização sobre a convenção em nível internacional. A IMO também tem trabalhado com os países para ajudar a fortalecer suas capacidades e estabelecer as condições que lhes permitirão ratificar e implementar efetivamente a convenção. Isso inclui o projeto em andamento sobre Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta de Navios (Projeto SENSREC), estabelecido com apoio financeiro do governo da Noruega.

O projeto oferece suporte abrangente aos países, desde o alinhamento de políticas e a criação de mecanismos institucionais e sistemas de governança até o desenvolvimento de capacidades relacionadas a práticas técnicas, sociais e ambientais sustentáveis. O SENSREC está atualmente ativo em Bangladesh e no Paquistão.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 085/2025
Página 57 de 57
Data: 27/06/2025
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

A Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta de Navios foi adotada em uma Conferência Diplomática realizada em Hong Kong, China, em maio de 2009. Os requisitos para sua entrada em vigor foram alcançados em 2023, com a Convenção entrando em vigor 24 meses depois, em 26 de junho de 2025. Vários países que realizam reciclagem de navios já vêm implementando os padrões técnicos da convenção de forma voluntária.

Atualmente, a convenção conta com 24 Partes, incluindo grandes Estados de bandeira, como Japão, Libéria, Ilhas Marshall e Panamá, além de quatro grandes países que realizam a reciclagem de navios: Bangladesh, Índia, Paquistão e Turquia. Juntos, eles representam 57,15% do transporte marítimo mundial em termos de tonelagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/06/2025



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: 27/06/2025